



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

Número 48
Setembro de 2017

**Acordo histórico com
Transpetro e Petrobras
assegura o 1x1**

*Historic agreement with
Transpetro and Petrobras
secures the 1 on X 1 off*

**Centro de Simulação
Aquaviária faz 10 anos**

*The Waterways
Simulation Center
turns 10*

**A crise da Cabotagem
só existe à mesa
de negociação**

*The Cabotage crisis
only exists at the
negotiating table*



**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:



DELEGADO REGIONAL DE BELÉM

+55 91 8406 9233
+55 91 8335 7314
delegadopa@sindmar.org.br

DELEGADO REGIONAL DE VITÓRIA

+55 27 99274 9448
+55 27 98147 1731
delegadoes@sindmar.org.br

DELEGADO REGIONAL DE FORTALEZA

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

DELEGADO REGIONAL DE SANTOS

+55 13 99761 0611
delegadosp@sindmar.org.br

DELEGADO REGIONAL DE PARANAGUÁ

+55 41 9998 0008
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

- 16 Acordo histórico com Transpetro e Petrobras assegura o 1x1
- 26 A crise da Cabotagem só existe à mesa de negociação
- 30 Como os armadores fora da lei ainda agem nas águas brasileiras
- 22 *Historic agreement with Transpetro and Petrobras secures the 1 on X 1 off*
- 28 *The crisis in Brazilian cabotage only exists at the CBA negotiating table*
- 37 *How the Outlaw Shipowners Still Act in Brazilian Waters*

FHM
FUNDAÇÃO HOMEM DO MAR

- 52 Centro de Simulação Aquaviária · CSA faz 10 anos
- 62 *The Waterways Simulation Center turns 10*
- 70 Simuladores do CSA receberão softwares com versão mais expandida
- 71 Curso de Manobrabilidade para OSV · Offshore Supply Vessel
- 72 Formaturas



52 SINDMAR celebra uma década de operação do complexo tecnológico que tornou o Brasil referência mundial no setor aquaviário e portuário.

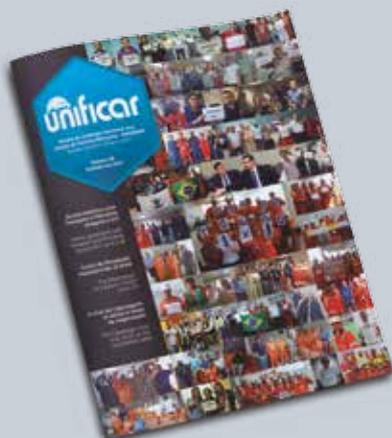
NOTÍCIAS

- 42 SINDMAR indica paralisação no Apoio Marítimo
- 46 SINDMAR debate o equacionamento do Plano Petros do Sistema Petrobras
- 49 Conselho de Administração da Transpetro · Eleita a representante dos empregados
- 43 Atividade de desmonte naval é regulamentada pelo Ministério do Trabalho
- 48 CONTTMAF cobra da Transpetro efetivação de Marítimos por PSP
- 50 Orientações de conduta ética não bastam
- 44 SINDMAR recebe Comitê de Segurança Marítima da ITF

SEÇÕES

- | | | | |
|---------------------------------|---|--|----------------------------------|
| 4 TÁBUA DAS MARÉS | 12 QUEM FAZ O SINDMAR | 78 AVISO AOS NAVEGANTES | 88 DIÁRIO DE BORDO |
| 5 <i>TIDES TABLE</i> | DARLEI PINHEIRO | | |
| 6 PALAVRA DO PRESIDENTE | Entrevista com o Capitão de Longo Curso, Delegado Sindical em Belém, PA | 78 Entra em vigor a Convenção Internacional sobre Gestão da Água de Lastro | 91 VISITAS A BORDO |
| 6 Trabalho e emprego sob ataque | 42 CULTURA MARÍTIMA | 85 Revisada norma brasileira para canais de acesso aos portos | 94 DE OLHO NA MÍDIA |
| 9 O Marítimo e o seu dia | Livro: O Mar é Meu Irmão | | 96 ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO |
| | Filme: Captain Phillips | | |

EXPEDIENTE DA REVISTA UNIFICAR · PUBLICAÇÃO DO SINDMAR



UNIFICAR · EDIÇÃO 48

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: Leonardo Lisboa
Tradução: Laura Zúñiga
Revisão: Sinara Maribel Ketzner
Impressão: Gráfica Cruzado
Tiragem: 6 mil exemplares

Os artigos são de responsabilidade dos autores

MARÉ ALTA

EXPANSÃO NA CABOTAGEM

Depois de garantir em ACT reajuste acima da inflação e ganho real nos salários de Oficiais e Eletricistas, preservando as condições laborais já conquistadas, a Elcano incorpora à frota o navio químico Castillo de Tebra, embarcação construída na China para atender ao contrato da Braskem. Em 2018, a empresa prevê a aquisição de mais dois navios graneleiros, de 120 mil toneladas cada um, destinados a atender à Vale no transporte de minério de ferro, para abastecer a Siderúrgica de Pecém.

RESILIENTE

A Log-In adquiriu o porta-contêiner Arosia, que foi renomeado Log-In Resiliente e irá operar com tripulação brasileira. A embarcação informou que poderá transportar 38 mil toneladas de porte bruto, representando ganhos significativos para a empresa.

RECONHECIMENTO

Demonstrando valorizar uma relação de trabalho saudável com os Oficiais e Eletricistas Marítimos, as empresas Elcano, Rodhe Nielsen e Golar destacaram-se na Cabotagem brasileira, incorporando ganhos reais acima da inflação nos acordos coletivos firmados, com dois anos de vigência.

EFICIÊNCIA

O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA está expedindo os certificados de Marítimos com menor tempo de espera e se destaca por exigir e cumprir os procedimentos estabelecidos nas Normas da DPC no atendimento aos Marítimos.

MARÉ BAIXA

PANCOAST

Pirangueira, a Pancoast Navegação Ltda tem se negado, de forma intransigente, a reconhecer os direitos dos Marítimos brasileiros. Nega-se, desde 2012, a firmar um ACT, alegando todos os infortúnios nos negócios. Porém, a empresa ressurgiu no mercado com navios afretados e continua agindo sem dar a devida atenção às relações de trabalho praticadas em seus navios.

SEM PADRONIZAÇÃO

As Capitancias dos Portos do Rio e do Espírito Santo insistem em não seguir as determinações da Diretoria de Portos e Costas. Criam dificuldades no atendimento à comunidade marítima, inclusive com exigência de requisitos diferentes do modelo padrão da DPC.

INTRANSIGÊNCIA

Apesar da mudança de controladora da Mercosul Line, a empresa segue sem oferecer uma proposta justa para o Acordo Coletivo de Trabalho de seus Oficiais e Eletricistas. O SINDMAR tem alertado para a falta de um ACT e para o rebaixamento das condições de trabalho a bordo, que geralmente acabam resultando em redução da capacidade da empresa de operar seus navios em condições seguras, cujas consequências são desastrosas. Da atitude da empresa, resultam os acidentes e os incidentes ocorridos nos últimos meses, inclusive com morte.

EMBROMAÇÃO

Apesar dos esforços do SINDMAR em defesa dos interesses de seus representados no Apoio Marítimo, as empresas ligadas à ABEAM permanecem intransigentes em suas tentativas de impor perdas aos Oficiais e Eletricistas Marítimos, sem oferecer, até aqui, uma proposta que permita restabelecer de forma justa o poder aquisitivo dos salários.

HIGH TIDE

CABOTAGE EXPANSION

After ensuring salary increase above inflation in CBA for Officers and Electricians, preserving working conditions already achieved, Elcano incorporates the chemical ship Castilho de Tebra to the fleet, a vessel built in China to comply with Braskem's contract. In 2018, the company plans to acquire two more bulk carriers, 120k tons each, to serve Vale in the transportation of iron ore to supply Companhia Siderúrgica do Pecém.

RESILIENT

Log-In has acquired the Arosia container carrier, renamed Log-In Resiliente and will operate with Brazilian crew. The vessel reported it could transport 38k tons of deadweight, representing significant gains for the company.

RECOGNITION

Demonstrating a healthy working relationship with the Officers and Electricians, shipping companies Elcano, Rodhe Nielsen and Golar stood out in Brazilian cabotage, incorporating real gains above the inflation in the collective agreements signed, with two years of duration.

EFFICIENCY

The Instruction Center Almirante Graça Aranha (CIAGA) is issuing maritime workers certificates with shorter waiting times and stands out for demanding and complying with the procedures established in the Brazilian Navy Standards in service to maritime workers.

LOW TIDE

PANCOAST

Ratty, Pancoast Navigation Ltd has uncompromisingly denied order to recognize the rights of Brazilian maritime workers. Refuses, since 2012, to sign a Collective Bargaining Agreement - CBA, claiming misfortunes in business. However, the company has re-emerged in the market with chartered vessels and continues to operate without giving due attention to working relations practiced on its vessels.

NO STANDARDIZATION

Rio de Janeiro and Espírito Santo harbourmasters insist in not following determinations from the Directorate of Ports and Coasts - DPC. Difficulties are created in serving the maritime community, including some requirements different of the standard DPC model.

INTRANSIGENCE

Despite Mercosul Line change of control, the company still doesn't offer a fair proposal for the CBA of its Officers and Electricians. SINDMAR has warned about the lack of CBA and the worsening of working conditions on board, which usually ends up resulting in the reduced ability of companies to operate their vessels in a safe condition, with disastrous consequences. Accidents and incidents in recent months, including deaths, are reflection of company's attitude.

DODGING

Despite SINDMAR's efforts to defend the interests of its representatives in the Offshore, ABEAM companies remain intransigent in their attempts to impose losses on Officers and Electricians CBA, not offering so far a proposal that will allow a fair restoration of wages' purchasing power.



TRABALHO E EMPREGO SOB ATAQUE: COMO ATRAVESSAR ESTES TEMPOS MEDONHOS?

Se pretendem sobreviver profissionalmente a este mar grosso, Oficiais e Eletricistas Mercantes precisam contribuir para fortalecer o nosso SINDMAR. É hora de compreender que se não fizerem parte da solução de nossos problemas, se somarão a estes.

Neste último ano, não tem havido semana sem sobressaltos para os trabalhadores e para a população brasileira. A democracia e os direitos conquistados ao longo de décadas são arrancados sem avisos, sem consultas, sem permissões. A participação dos assalariados, que desde a revolução industrial firmou-se como sustentação da vida em sociedade e da democracia moderna, é desconsiderada e constrangida, às vezes com força policial, por um governo servil de um patronato avesso aos direitos e às relações mais horizontais do mundo do trabalho, por ser atavicamente fundado em quase quatro séculos de escravidão.

A mais nova informação pública é de que o Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis – IBP, representante da indústria desse setor, decidiu exigir da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq a total flexibilização das normas de contratação dos serviços marítimos, do que pode resultar a precari-

zação dos serviços de Apoio Marítimo e inaugurar na Cabotagem o contrato apenas por viagem, em vez de contratos de atividades por tempo determinado, que dão segurança e longevidade aos contratos de trabalho dos empregados.

Faz tempo que o IBP tem essa postura. O que mudou, então? A diferença é o cenário político. Uma parte do patronato perdeu os limites e a vergonha. Com um governo fraco, porque ilegítimo, patrocinado e refém do grande empresariado, a indústria e os bancos estão à vontade para propor e escrever as mudanças de leis, de normas e de regras, para aumentar os seus lucros imediatos, mesmo que sacrifiquem o país a longo prazo. É importante que essa investida seja refutada de modo inequívoco pela Abeam, que junta as empresas do Apoio Marítimo, e pelo Syndarma, dos armadores, ao menos por aquelas empresas que os compõem e são de capital majoritariamente brasileiro. Tanto na



Cabotagem quanto no Apoio Marítimo, elas não terão como sobreviver no cenário *laissez-faire*, sem regulamentação, que se pretende a pretexto de redução do impacto tributário da operação.

A investida sobre a Antaq serve à lógica das maiores empresas, internacionalizadas, que buscam exercer hegemonia à custa da inviabilização econômica e do desaparecimento dos competidores menores. Ao final desse enredo, restarão oligopólios a forçar os preços dos fretes para cima e a impor aos Marítimos a precarização do trabalho e dos salários. Caso a Antaq, órgão regulador, faça concessões a essa licenciosidade, ela mesma estará em risco, por se tornar desnecessária. O mercado regulado, nesse caso pela Antaq, assegura a competição, com impacto positivo e duradouro nos preços para os usuários do transporte marítimo.

As empresas que buscam a hegemonia têm fôlego para ofertar custos atrativos ao usuário, apenas pelo tempo necessário para destruir ou controlar os competidores. Esses custos não são suportáveis para as empresas de menor porte, que acabam sucumbindo. Depois de eliminarem a concorrência, deixando os usuários sem alternativa, impõem os preços que lhes convêm. A Antaq está diante de uma ameaça real ao funcionamento sustentável do mercado e à sociedade brasileira, pois abrir mão de seu papel como agência reguladora nesse momento implica abrir caminho para o desmonte da Marinha Mercante brasileira no Apoio Marítimo e, em decorrência, na Cabotagem. Admitir que as embarcações de Apoio Marítimo possam ser afretadas por companhias não autorizadas, na forma de empresas brasileiras de navegação - EBN, traz impacto direto na obrigação de contratar mão de obra nacional.

Diante dessas ameaças, muitos companheiros e companheiras ainda estão deitados em berço esplêndido,

usufruindo das conquistas dos últimos quinze anos de forte e efetiva atuação sindical. Regime de trabalho e repouso 1x1, ACT com reposição plena da inflação, empregos garantidos pela RN 72, assistência jurídica, salário de padrão internacional, alto padrão de segurança do trabalho e oferta de qualificação para a certificação profissional são construções inteligentes, eficazes e duradouras de um Sindicato sério e respeitado, que consulta, submete as ideias ao debate dos associados, amadurece as soluções e faz valer, diante do patronato, as decisões coletivas dos seus associados.

Há os que usufruem dessas conquistas e nem se deram ao trabalho de se sindicalizarem. É provável que tenham caído no canto da sereia de que "estão onde estão por mérito, por iniciativa própria". Ora, todos os direitos e garantias dos trabalhadores Marítimos brasileiros não seriam possíveis como iniciativas de indivíduos. São construções coletivas, bem-sucedidas, graças ao encaminhamento persistente, qualificado e seguro do SINDMAR.

Os desafios imediatos para os Marítimos brasileiros, que devem referenciar a atenção e as lutas de todos, são:

- Os riscos para as relações de trabalho com a chamada reforma trabalhista, notadamente para as negociações coletivas e para a manutenção das conquistas já realizadas;
- Os riscos de eliminação da RN 72, que assegura postos de trabalho para Marítimos brasileiros nas embarcações estrangeiras em nossas águas territoriais. Grandes empresas de transporte marítimo já têm tentado autorização judicial para aplicar o percentual de mão de obra brasileira sobre o quantitativo absoluto dos trabalhadores de um navio, e não mais “em todos os níveis técnicos e em todas as atividades de caráter contínuo”, em especial “nas atividades de alta qualificação”, como o próprio texto da RN 72 estipula. E, no rastro de permissividade da reforma trabalhista, empresas estrangeiras burlam, com frequência, a obrigação de contratação de mão de obra nacional, por confiarem que não serão fiscalizadas nem punidas;
- O risco, com a nova Lei de Migração, de enorme facilitação para vistos e autorizações de trabalho para estrangeiros em qualquer atividade, o que certamente irá alterar a lógica atual de proteção ao nosso mercado de trabalho a bordo de embarcações mercantes;
- O risco da reversão do processo de internacionalização, com a consequente eliminação das embarcações com bandeira brasileira no Apoio Marítimo, caso a tese de afretamento livre vença e a lei 9.432 seja alterada, retirando a prioridade das embarcações de bandeira brasileira na contratação.

O sindicalismo dos Oficiais Mercantes no Brasil tem quase 90 anos de atuação continuada. É tempo suficiente para firmar tradição e se tornar constitutivo do modo da categoria se identificar, avaliar coletivamente os cenários e se mover frente à sociedade, ao mercado, aos governos. O tempo de retrocessos antitrabalhistas em que vivemos exige de cada um de nós, embarcados ou em terra, fortalecer as ações sindicais e abordar os colegas que ainda não se sindicalizaram, para que o façam.

Que não se iludam,
companheiros
Marítimos!
Só nos fixaremos em
nossos postos com
comportamento coletivo
e fortalecimento da
interlocução de nossa
estrutura sindical. Quem
não compreender isso
é forte candidato à
mudança compulsória
de profissão ou a
permanecer nela
disputando o que
é oferecido às
nacionalidades que
trabalham com
menor custo.

Temos de navegar juntos, para não perdermos o que com muita luta conquistamos. Um SINDMAR forte, eficiente e reconhecido externamente, é a única garantia que nos restou diante da sanha patronal de desmantelamento dos direitos e da própria noção e do valor do trabalho e do emprego. O Sindicato é um patrimônio de cada um de nós e de todos os Oficiais e Eletricistas Mercantes. Unidade e Luta!

Severino Almeida Filho
Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR



O MARÍTIMO E O SEU DIA

Desde 2010, a Organização Marítima Internacional - IMO tem patrocinado o dia 25 de junho como o Dia do Marítimo. Sob a ótica da IMO, contudo, não temos visto motivos para qualquer comemoração. Pelo contrário!

Neste ano, a IMO assumiu o lema “Marítimos importam” e destaca o papel das entidades de caridade e dos centros de apoio aos Marítimos nos portos, que contribuem, por exemplo, oferecendo conexão Wifi, eventos comemorativos e outros serviços de bem estar. Infelizmente, a IMO reforça a imagem de um setor em que se deve destacar a existência de Marítimos miseráveis.

Em suas atividades relacionadas ao Marítimo, notadamente aquelas voltadas ao aumento de segurança nos mares, há escassez de estímulo à permanência das nacionalidades marinheiras tradicionais. Quanto aos miseráveis, deveria cuidar para que estes não existissem, muitos antes de lhes oferecer caridade. A IMO deveria marcar o Dia do Marítimo como evento de afirmação dos direitos ao trabalho digno e ao respeito a cada Marítimo em seu próprio país. No entanto, prefere consolidar a política de utilização de mão de obra barata, de países incapazes de gerar trabalho para os seus Marítimos a partir das suas próprias águas territoriais.

Em contradição com o lema “Marítimos importam”, a IMO não valoriza, de fato, a existência de Marítimos trabalhando em boas condições e recebendo bons salários. Apenas, legitima a existência de Marítimos oriundos de nações cuja realidade local possibilita a aceitação de remuneração de baixo custo, trabalhando em condições precárias, bem ao gosto das grandes corporações que dominam o nosso setor.

Essa posição da IMO não é algo para ficarmos aplaudindo. Os Marítimos não podem se importar apenas com o foco nas instituições de caridade que os ajudam por estarem embarcados, por longos períodos, em condições deploráveis. Marítimos contratados em boas condições laborais, normalmente, não necessitam de caridade.

No Brasil, a data tradicional dos Marítimos Mercantes tem sido o dia 28 de dezembro, que decorre do reconhecimento da contribuição do empreendedor Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, à criação de uma Marinha Mercante nacional forte, visível, importante para os interesses do Brasil como nação soberana. Formalmente, por mais inconveniente que seja a data, este é nosso dia de comemoração oficial. É esse o viés a ser preservado, como condição coerente com a nossa história e a nossa luta por geração de empregos justos. Em vez da espera por caridade, que os Marítimos brasileiros estejam todos os dias vigilantes e participativos para assegurar o cumprimento da RN 72, ampliando a atuação de trabalhadores nacionais nas nossas águas. Que estejam unidos e mobilizados no desafio de resistirem às tentativas de quem lhes quer substituídos por nacionalidades que necessitam de caridade! Que participem da jornada de lutas dos trabalhadores brasileiros para impedir as reformas anti-trabalhistas que o atual governo tenta impor.

Sigamos firmes, com Unidade e Luta, todos os 365 dias do ano, em especial o 28 de dezembro!



Há **60 ANOS**, a CONTTMAF tem sido a expressão mais alta da luta das organizações sindicais marítimas no Brasil. Todas as Resoluções Normativas, Regulamentos e Convenções, que orientam o dia a dia do trabalhador Marítimo brasileiro, têm origem nas lutas coordenadas pela CONTTMAF. O reconhecimento internacional e as conquistas que comprovam a efetividade de sua ação, em favor dos Marítimos no Brasil, são as marcas dessas seis décadas de resistência democrática e luta trabalhista.

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

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, setores fortemente afetados pela participação de armadores estrangeiros.

Resiste ao desmonte das organizações dos trabalhadores e ao aviltamento de suas relações de trabalho.

conttmaf.org.br
conttmaf@conttmaf.org.br
+55 61 3226 5263

Filiada à





Darlei é presença constante do SINDMAR a bordo

Entrevista

UNIFICAR: Quando e como iniciou sua atuação na atividade sindical?

Darlei Pinheiro: Quando comecei a frequentar o Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante - Sindnávica, em 1979, ainda como Praticante, comecei a perceber a importância da entidade sindical e iniciei um processo de construção de informações para poder entender como aquela estrutura poderia influenciar na minha vida e na de meus pares. Cada ano que passava este processo evoluía, pois, mesmo estando embarcado, sempre que possível eu conversava com os dirigentes e acompanhava as ações do Sindicato.

No ano 2000 foi criado o SINDMAR. Essa unificação histórica do Sindnávica com o Sindicato

Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante - Sindmáquinas e, posteriormente, com o Sindicato dos Eletricistas, consolidou um desejo de grande parte das categorias marítimas. Parte dos dirigentes desses Sindicatos, gente com quem eu havia conversado ao longo dos anos, agora era responsável por uma evolução jamais alcançada por um Sindicato Marítimo em termos de influência no setor.

No ano 2002, para minha surpresa, satisfação e orgulho, fui convidado pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF para representar os trabalhadores Marítimos na Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO). Naquela ocasião, estava embarcado em um dos principais navios da Transpetro, o NT Itajubá, comandando o navio com uma tripulação – façó questão de lembrar – simplesmente excepcional.

DARLEI PINHEIRO

Antes de iniciar a carreira de Oficial Mercante, o Capitão de Longo Curso Darlei Pinheiro trabalhou como técnico em agrimensura. Quando foi demitido pela Petrobras, por justa causa, durante a greve dos Marítimos de 1987, garantiu o sustento de sua família cultivando pimenta-do-reino durante o tempo em que ficou afastado. Resiliência e fé sempre fizeram parte da personalidade deste paraense, que não se arrepende de ter trocado o comando de navios pela luta sindical. Casado, pai de quatro filhos, o Delegado do SINDMAR em Belém (PA) conta à UNIFICAR sobre o trabalho que realiza e espera conduzir por muito tempo ainda.

A possibilidade de exercer a função na IMO só foi possível graças a uma série de fatores. Primeiramente, à visão de nossas lideranças sindicais, especialmente do SINDMAR e da CONTTMAF, que viabilizaram um convênio, realizado em 2002 e renovado periodicamente, com a Marinha do Brasil. Isso foi e é fundamental para que tenhamos um representante marítimo na IMO, compartilhando com a delegação brasileira dos debates de comitês, subcomitês, grupos de trabalhos e demais órgãos que tratam de temas ligados ao transporte marítimo, ao elemento humano e a outros assuntos sobre os quais os Marítimos, antes, não exerciam qualquer influência. Manter financeiramente um representante dos trabalhadores Marítimos em Londres não é das tarefas mais fáceis, mas é de suma importância. No meu período de trabalho na RPM-IMO, entre 2002 e 2006, participamos dos GTs IMO/ILO sobre Tratamento Justo aos Marítimos; sobre Responsabilidade e Compen-

sação Financeira Causadas por Danos Pessoais, Morte e Abandono de Marítimos; sobre Revisão à Convenção/Código STCW; sobre Pirataria/Roubo à Mão Armada; e sobre Fadiga, entre outros.

A partir de 2002, iniciei um processo de aprendizado, conhecimento e informação do trabalho sindical, que jamais imaginava alcançar. Ou seja, de Capitão de Longo Curso passei a aluno de uma “escola” criticada por muitos, onde o reconhecimento do trabalho vem de poucos, mas que é fundamental para que o trabalhador exerça sua atividade com mais reconhecimento, mais justiça, mais proteção, melhor qualidade de vida e melhor remuneração. Este propósito só é alcançado quando o sindicalismo é exercido com seriedade e dedicação. Quando estamos embarcados, temos uma visão muito diferente da realidade do que é o trabalho sindical. Hoje sinto-me privilegiado por ter a oportunidade de conhecer as duas experiências.



Protesto no terminal Miramar, em Belém

UNIFICAR: Quem são seus exemplos no sindicalismo?

Darlei Pinheiro: A estrutura sindical, em seus vários níveis, tem lideranças importantes e cada uma delas contribui com o seu melhor desempenho em questões adversas cujos resultados são formalizados a favor da proteção e benefícios aos seus representados. Nesse universo de trabalhos importantes, dentro e fora do Brasil, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida Filho, é unanimidade. Duvido que quem conhece sua visão, suas opiniões e suas decisões, que resultam em um trabalho eficaz, discorde de mim.

UNIFICAR: Quando assumiu a Delegacia Regional do SINDMAR em Belém e como é a sua rotina de trabalho?

Darlei Pinheiro: No período entre 2006 e 2008, compartilhei a gestão da Delegacia com o Professor do CIABA, Delegado e CLC José Vivekananda. A partir de 2009, já em imóvel próprio, assumi a função de Delegado. O trabalho na Delegacia consiste em uma variedade de tarefas. Interlocução permanente com órgãos

e autoridades ligadas ao setor; visitas a navios; eventos diversos ligados ao setor marítimo e à área sindical; assistência aos associados; homologações; convênios; e palestras diversas para associados, representados, alunos do CIA-BA e outros públicos. Para toda essa demanda contamos com as auxiliares Giselle Santos e Iolene Soares.

UNIFICAR: Por abranger uma área de forte atividade aquaviária fluvial, que peculiaridades tem o trabalho na sua região em comparação com o resto do País?

Darlei Pinheiro: O transporte aquaviário na minha região é nivelado por baixo, se formos comparar algumas rubricas com a atividade no resto do país. Refiro-me às principais: segurança da navegação, proteção ao elemento humano e ao patrimônio, e remuneração. A fiscalização é precária por falta de uma ação mais apropriada do Estado em investir na segurança da navegação neste tipo de transporte. O roubo à mão armada já se profissionalizou e as relações de trabalho são subestimadas por todos. Hoje, na região, existem embarcações modernas (empurradores) transportando grupos de balsas

que carregam em torno de 40 mil toneladas de grãos, o que equivale à carga de um navio graneleiro. Só isso já seria motivo suficiente para o Estado motivar autoridades, trabalhadores e empresários a fortalecerem suas relações, no sentido de preservar o conjunto de patrimônio, o elemento humano e o crescimento do transporte aquaviário na região com segurança e proteção. Neste sentido, houve uma iniciativa importante do Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Alípio Jorge, que criou o Fórum Permanente de Segurança do Tráfego Aquaviário da Amazônia Oriental, que tem como membros órgãos municipais, estaduais e federais, Ministério Público, Polícia Federal, prefeituras, entidades sindicais, entre outros. Esperamos que avance a iniciativa.

UNIFICAR: Que episódios da sua atividade poderia destacar como particularmente marcantes?

Darlei Pinheiro: Em toda atividade que faço, deposito um esforço emocional peculiar ao evento. Aprendo diariamente com meus pares de atividade sindical, o verdadeiro significado de servir ao coletivo, de ser companheiro, leal, ético e compartilhar de suas amizades e seus exemplos de vida, que agregam à minha formação como homem e cidadão. A greve da Transpetro, em 2016, foi uma demonstração emblemática de como o Marítimo atual mudou, em regra. Considerando minha participação em uma greve importante da Marinha Mercante, a de 1987; considerando as circunstâncias que motivaram a greve da Transpetro – estava anunciada a venda dos ativos da empresa e a frota de petroleiros fazia parte desses ativos – e, considerando a influência negativa da alta administração de terra, composta em sua maioria por Marítimos, eu não tenho dúvidas de que alguns deveriam fazer uma reflexão do legado que todos deixamos na história. Quando deixamos este mundo, vamos sem gavetas, restam os fatos e as lembranças. Nesta oportunidade, congratulo aqueles que, na referida greve, pensaram no coletivo e na possibilidade de continuarmos lutando pela sobrevivência de um patrimônio que propicia uma melhor qualidade de vida aos Marítimos e seus familiares. Além deste, os auxílios aos Marítimos, em navios nacionais ou estrangeiros, são fatos marcantes do passado, do presente e do

futuro, até quando Deus permitir que eu faça este trabalho.

UNIFICAR: Como vê, de modo geral, a atividade sindical no país atualmente?

Darlei Pinheiro: Eu diria que a promoção da Lei da Terceirização e da Reforma Trabalhista, pelo governo Temer, foi um ataque violentíssimo às relações de trabalho e à atividade sindical. Sempre tivemos dificuldades, mas acabávamos por achar um canal para navegarmos com segurança e resolver grandes problemas. Creio que a ficha ainda não caiu para a maioria dos trabalhadores, no sentido de entenderem o tamanho dos direitos e proteções que tínhamos e perdemos, com a promoção das regras prestes a entrar em vigor. Como estamos em transição, a nova rota deve ser estudada para ser traçada, mas sabemos que temos de ser mais eficientes do que antes para cumprirmos as nossas tarefas.

UNIFICAR: Qual será, na sua opinião, o futuro do trabalhador Marítimo?

Darlei Pinheiro: A carreira marítima tem alguns fatores importantes que motivam ou não o jovem a este projeto de vida. O mercado, a qualidade de vida, a remuneração e a proteção ao trabalhador, em sua relação de trabalho, são fatores que estão ligados ao aspecto legal. O que vemos nas ações do atual governo Temer, com a aprovação da Lei da Terceirização e da Reforma Trabalhista, são decisões equivocadas, que tornam precárias as relações de trabalho, deixando o trabalhador vulnerável e totalmente à mercê de um sistema que foi modificado para favorecer a classe patronal.

UNIFICAR: Que conselhos daria às novas gerações de Marítimos?

Darlei Pinheiro: Considerando o nosso setor, o que eu menos observo nas novas gerações é a aceitação de conselhos dos mais velhos e experientes. As exceções são raras. Tenho um amigo que diz que os jovens sabem muito mais do que ele sabe. Mas, mesmo assim, eu falo para os meus filhos: “escutem os conselhos dos mais velhos e experientes; leiam e estudem sempre que tiverem oportunidades”.

ACORDO HISTÓRICO COM TRANSPETRO E PETROBRAS ASSEGURA O 1X1

Vale agora para
toda a Marinha
Mercante brasileira



Os homens e mulheres do mar jamais viveram como pessoas comuns. Porém, na história recente do Brasil, essa realidade já foi levada a limites extremos. As gerações mais jovens de Marítimos sequer imaginam o que era tripular um navio em regime de trabalho de 12x1, ou mesmo 6x1, como acontecia até 2002. Às vezes, em uma mesma empresa, eram praticados regimes diferentes, a depender da atividade, se na Cabotagem ou no Longo Curso: trabalhava-se 6x1, 4,5x1, 4x1, 3x1, 2x1. É nessa época que se inicia o esforço do SINDMAR e dos Sindicatos coirmãos para se alcançar o regime 1x1.

Mas essa conquista não foi um presente que nos foi ofertado de bom grado pelos armadores. Pelo contrário, é resultado de incansável luta sindical e da atuação, na resistência, contra a retirada de direitos dos trabalhadores brasileiros. Ao longo dos últimos 15 anos, a cada rodada de negociação de Acordo Coletivo de Trabalho, uma por uma, as empresas foram tendo seus argumentos vencidos, passando a aceitar os nossos. Assim, o 1x1 foi estabelecido como o regime praticado por toda a Marinha Mercante brasileira. Mas faltava um último e resistente opositor a ser vencido: o Sistema Petrobras. Resistente, mas não intransponível.

No último dia 24 de agosto, o SINDMAR, finalmente, assinou com a Transpetro e a Petrobras um histórico acordo, que assegura a implantação do 1x1. Com mais de 2 mil trabalhadores Marítimos, as duas em-

presas, agora, juntam-se às demais da Cabotagem e do Offshore, que já pactuaram o regime. Podemos, finalmente, considerar a solidão dos longos confinamentos a bordo, o afastamento prolongado do convívio da família e a falta de qualidade de vida, devido a embarques de vários meses, um capítulo fechado na história da Marinha Mercante deste País.

O regime de 60 dias embarcado com 60 dias de repouso permite o ganho em qualidade de vida, com a ampliação do convívio social dos Marítimos em terra e a redução da fadiga a bordo, com as suas consequências nefastas. Além disso, a implantação do 1x1 abre espaço para criação de 500 novas vagas para trabalhadores Marítimos na Transpetro. Na Petrobras, o acordo garante a reposição salarial aos empregados Marítimos na ativa e, conseqüentemente, a garantia de reajuste aos aposentados não repactuados do Plano Petros.





1x1 contra a fadiga a bordo

O regime de trabalho e repouso 1x1 é, acima de tudo, uma necessidade. Particularmente, na maior empresa brasileira da Cabotagem, a Transpetro. Isso não é apenas para fixar o tripulante da Transpetro na empresa, mas, principalmente, para evitar que a fadiga a bordo traga consequências terríveis, não somente para o Marítimo, mas para o navio e, evidentemente, para a empresa. Não podemos desconsiderar os danos para a sociedade, pois são navios que podem causar graves prejuízos ao ambiente.

Atualmente, a fadiga é um companheiro de bordo do Marítimo brasileiro. As reduções havidas nos cartões de lotação dos nossos navios, desde os anos 90 do século passado, fizeram com que os Marítimos tivessem, agora, um regime de trabalho absolutamente insano. Isso resulta, em boa medida, do fato de que, nesse tempo, foram agregadas funções burocráticas para o pessoal a bordo, definidas e determinadas pela Organização Marítima Internacional – IMO.

SINDMAR, Palavra do Presidente, janeiro de 2017.



A mobilização continua

O acordo que faz valer o 1x1 na Transpetro marca, de forma definitiva, que este é o regime de trabalho praticado em toda a Marinha Mercante brasileira. Qualquer empresa, que pretenda se estabelecer aqui, terá de encarar essa realidade. Mas que ninguém se sinta disposto a deitar sobre os louros desta vitória! Esta conquista não pode desmobilizar os Marítimos de continuar lutando por seus direitos legítimos. “O cenário que enfrentamos em nosso país, com um governo alinhado com as forças mais conservadoras e detentoras de controle dos recursos financeiros, exige muita atenção de nossa parte. Esse governo produziu uma nova legislação trabalhista que, infelizmente, foi sancionada e passará a vigorar em novembro. Somente as categorias que contarem com Sindicatos fortes terão chances de enfrentar essa nova realidade com êxito”, avalia e orienta o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho.



Nas imagens, a longa jornada de luta pelo 1x1 na Transpetro: o SINDMAR a bordo, em todo o País, na greve, nas ruas, à mesa de negociação e nas redes sociais

A conquista deve animar a todos a estarem, constantemente, atentos à orientação sindical, a fortalecerem o Sindicato como instrumento de unidade e luta, a firmarem consciência como classe e categoria profissional com identidade própria e direitos a preservar. O que se conquistou em 15 anos, em termos de regime de trabalho e repouso, pode ser perdido em bem menos tempo se não houver atitude de vigilância permanente e consciência de preservação dos direitos firmados.

Neste momento político, o governo e as grandes corporações empresariais que lhe dão sustentação estão dirigidos contra as organizações sindicais sérias, para que sejam enfraquecidas e para perderem as condições de defender os seus representados com a força necessária. Interessa-lhes o sindicalismo frouxo na defesa dos trabalhadores, com lideranças despreparadas ou corrompidas, sem estrutura para fazer valer os direitos.

Em quase 90 anos de atuação sindical, os Marítimos construíram o SINDMAR e os Sindicatos coirmãos e fizeram deles instrumentos fundamentais na defesa dos

seus interesses frente às empresas, que abrem mão de seu foco nos lucros e se prestam a reconhecer a dignidade de seus empregados, somente quando há pressão e firmeza dos trabalhadores, por meio de sua Organização Sindical. Mais do que nunca, é necessário que, para os Oficiais e Eletricitistas, o SINDMAR se torne constitutivo do modo da categoria se identificar, avaliar coletivamente os cenários e se mover frente à sociedade, ao mercado, aos governos.

“Aqui, seguimos com regimes de 5 meses por 35 dias, ou 12 dias por 3. Estamos anos-luz atrasados. O SINDMAR, de fato, tem força!”

Fernando Rosero
Oficial, Equador





O longo vaivém da negociação

Após seguidas tentativas, a luta pelo regime 1x1 transbordou o espaço limitado da negociação que se estendia e era protelada pela Transpetro, o que fez desencadear a greve de maio de 2016. Enquanto o SINDMAR promovia uma Operação Torniquete com vistas a parar ou reduzir a atividade das embarcações da Transpetro, o Tribunal Superior do Trabalho – TST decidiu que a empresa estava na obrigação de negociar os termos para a implantação do 1x1.

Após a volta à normalidade do funcionamento, a Transpetro tinha o dever de instituir um Grupo de Trabalho, para estudar o impacto da implantação do regime 1x1. Iniciado com atraso e com sucessivas postergações pela

Transpetro, desde o segundo semestre de 2016, o GT assistiu à firme defesa do 1x1 pelo SINDMAR, que se juntou aos Sindicatos coirmãos em manifestação na porta da Transpetro, em 31 de março de 2017.

A primeira proposta apresentada pela Transpetro para a implantação do regime 1x1 implicava muitas perdas para os Marítimos, com redução salarial. Levada a consulta aos representados pelo SINDMAR, no mês de março, teve recorde de rejeição. Uma nova proposta, ainda a apresentar perdas para os trabalhadores, foi submetida aos associados ao final de abril, colhendo 97% de rejeição. Somente na terceira proposta, a Transpetro obteve o indicador de aceitação do SINDMAR, que, submetendo-a aos associados, no mês de agosto, recebeu 85% de aprovação, na



votação, com a maior participação já registrada entre empregados da Transpetro.

Os aditivos de ACT assinados entre SINDMAR, Petrobras e Transpetro ajustam o início da implantação do regime 1x1, a ser concluída em toda a frota no segundo semestre de 2018. Marítimos brasileiros convivem dia a dia com seus pares ucranianos, russos e romenos, a trabalharem no regime 6x1 ou indianos e filipinos, a trabalharem no regime 9x1, às vezes sem contrato permanente. O Oficial equatoriano Fernando Roseiro exemplifica a situação. Ele comemorou a vitória do SINDMAR e queixou-se: “Aqui, seguimos com regimes de 5 meses por 35 dias, ou 12 dias por 3. Estamos anos-luz atrasados. O SINDMAR, de fato, tem força!”

Regime de trabalho e repouso 1x1, ACT com reposição plena da inflação, empregos garantidos pela RN 72, assistência jurídica, salário de padrão internacional, alto padrão de segurança do trabalho e oferta de qualificação para a certificação profissional são construções inteligentes, eficazes e duradouras, de um Sindicato sério e respeitado, que consulta, submete as ideias ao debate dos associados, amadurece as soluções e faz valer, diante do patronato, as decisões coletivas dos seus associados. A luta do SINDMAR e dos Sindicatos coirmãos, ao longo dos últimos 15 anos, permite, aos trabalhadores Marítimos brasileiros, alcançarem a qualidade de vida e as condições dignas de trabalho a bordo dos seus colegas das nações marítimas mais desenvolvidas e estáveis, onde os Marítimos dispõem de sindicalismo histórico e forte.



A implantação do regime 1x1 abre espaço para 500 novas vagas de trabalhadores Marítimos na Transpetro.

O que se conquistou em 15 anos, em termos de regime de trabalho e repouso, pode ser perdido em bem menos tempo, se não houver atitude de vigilância permanente e consciência de preservação dos direitos firmados.



HISTORIC AGREEMENT WITH TRANSPETRO AND PETROBRAS SECURES THE 1 ON X 1 OFF

Now it applies to the entire Brazilian Merchant Marine.

The men and women of the sea never lived as ordinary people. However, their reality has been taken to extreme limits during Brazil's recent history. Younger generations of maritime workers can't even imagine what it was like to man a ship 12x1 or even 6x1 regimes, as it was until 2002. Sometimes there were different practice schemes in the same company depending on the activity. Both in cabotage or international voyages, Brazilian seafarers used to work 6x1, 4,5x1, 4x1, 3x1, 2x1. It was then that SINDMAR and fellow unions made the effort to achieve the 1x1 regime.



The implementation of the 1 on X 1 off opens space to create 500 new jobs for maritime workers at Transpetro

But this achievement was not a gift that we were willingly offered by shipowners. Rather, it is the result of tireless union struggle and of acting in resistance against the withdrawal of Brazilian workers' rights. Over the past 15 years, at every collective agreement negotiation, one by one, companies were having their due arguments overdue, and coming to accept ours. That is how 1x1 was established as the regime practiced by all of Brazilian Merchant Marine. But there was one last tough opponent to overcome: Petrobras. Tough but not insurmountable.

On 24th August, SINDMAR finally signed a historic agreement with Transpetro and Petrobras to ensure the implementation of 1x1. With over 2,000 maritime workers, the two companies now join the other Cabotage and Offshore companies that have already agreed to the regime. We can finally consider a closed chapter in the history of the country's Merchant Marine the

loneliness of the long confinement on board, the prolonged withdrawal from family life and the lack of quality of life due to several months working on-board.

The 60-day workload with 60 days of rest allows an increase in quality of life, with the expansion of maritime workers' social life on land and the reduction of fatigue on-board, with its disastrous consequences. Furthermore, the implementation of the 1x1 regime opens space to create 500 new jobs for maritime workers at Transpetro. At Petrobras, the agreement guarantees the salary adjustment to active maritime employees and, also guarantees readjustment to the non-renegotiated retirees of the Petros Retirement Plan

Mobilization remains

The agreement that enforces the 1x1 in Transpetro definitively flags that this is the work re-

gime practiced throughout the Brazilian Merchant Marine. Any businesses wishing to settle here will have to face this reality. But let no one feel willing to bask in the laurels of this victory! This achievement cannot demobilize maritime workers from continuing to fight for their legitimate rights. "The scenario we face in the country, with a government that is lined with the most conservative and controlling forces of financial resources, demand great attention from us. This government produced new labour laws that were regrettably sanctioned and will come into force in November. Only those categories backed by strong unions will be able to face this new reality successfully", evaluates and advises the president of SINDMAR, Severino Almeida Filho.

This achievement should encourage everyone to be constantly alert to union orientation, to strength-

en the union as an instrument of unity and struggle, to establish awareness as a class and professional category with its own identity and rights to preserve. What has been achieved in 15 years in terms of work and rest regime can be lost in much less time if there is no attitude of permanent vigilance and awareness towards preserving signed rights.

In this political moment, the government and large corporations that support it are targeting respected trade unions, so that they are weakened and lose the right to defend their workers with the necessary strength. They are interested in loose trade unionism in the defence of workers, with unprepared or corrupt leadership, without the structure to assert rights.

In almost 90 years of trade union activity, maritime workers have built SINDMAR and fellow trade unions, having turned them into key players in the defence of their interests facing companies' interests. They give up their focus on profits and lend themselves to recognizing the dignity of their employees – only when there are pressure and firmness of the workers – through their trade union. More than ever, it is necessary for Electricians and Officers that SINDMAR becomes constitutive of how the category identifies itself, collectively assesses the scenarios and moves in front of society, the market and governments.

"Here we continue with regimes of 5 months for 35 days or 12 days for 3. We are light years behind. SINDMAR is in fact powerful!"

Fernando Rosero
Deck Officer, Ecuador



The long swing of negotiation

After several attempts, the struggle for the 1x1 regime overflowed the limited space of negotiation that was extended and deferred by Transpetro. These movements triggered the May 2016 strike. While SINDMAR was promoting a Turnstile Operation in order to stop or reduce the activity of Transpetro vessels, the Superior Labor Court - TST decided that the company was under an obligation to negotiate the terms of the 1x1 deployment.

Upon returning to normal operation, Transpetro had the duty to set up a Working Group to study the impact caused by the implementation of the 1x1 regime. Starting late and after successive postponements by Transpetro – since the second half of 2016 – the WG witnessed the solid defence by SINDMAR of the 1x1, which then joined fellow unions at a demonstration on Transpetro's doorsteps on 31st March 2017.

The first proposal presented by Transpetro to implement the 1x1 system meant many losses for maritime workers, including salary reduction. SINDMAR consulted seafarers and a record vote rejected company's proposal. A new proposal, still presenting losses for workers, was submitted to the seafarers at the end of April, receiving a 97% rejection. Only with the third proposal Transpetro obtained the indicator of acceptance by SINDMAR, which subjected it to members in August, and received 85% approval – the highest participation vote ever recorded among Transpetro employees.

Collective Bargaining Agreement - CBA signed between SINDMAR, Petrobras and Transpetro adjust the start of the implementation of the 1x1 regime, to be completed throughout the fleet in the second half of 2018. Brazilian maritime workers see their Ukrainian, Russian and Romanian counterparts working in the 6x1 regime, or Indians and Filipinos working in the 9x1 regime, sometimes without a permanent contract. The Ecuadorian Officer Fernando Rosero exemplifies the situation. He celebrated the victory of SINDMAR and protested: "Here we continue with regimes of 5 months for 35 days or 12 days for 3. We are light years behind. SINDMAR is in fact powerful!"

Work and rest regime 1x1, CBA with full inflation replacement, jobs guaranteed by RN 72, legal assistance, international standard wage, high standard work safety, and offer of qualification for professional certification are all intelligent, effective and long-lasting construction of a serious and respected Union that consults, submits ideas to the members' debate, matures solutions and asserts before the patronage the collective decisions of its members. The struggle of SINDMAR and its fellow unions over the past 15 years has enabled Brazilian maritime workers to achieve the quality of life and decent working conditions on board enjoyed by their colleagues in more developed and stable maritime nations where maritime workers have historically strong unionism in their favour.

What has been achieved in 15 years in terms of work and rest regime can be lost in much less time if there is no attitude of permanent vigilance and awareness towards preserving signed rights.



1x1 against fatigue on board

The working regime and 1 × 1 is resting, above all, a requirement, particularly in the largest Brazilian cabotage company, Transpetro. This is not only to retain the crew of Transpetro in the company, but mainly to prevent fatigue on board bringing dire consequences, not only for the worker but for the vessel, and of course for the company. We cannot ignore the possible damage to society because these vessels are tankers that can cause serious damage to the environment.

Currently, fatigue is a fellow companion of the Brazilian maritime worker. The reductions in our ships' safe manning since the 1980s have created an absolutely insane work regime for maritime workers. This results largely from the fact that, during this time, bureaucratic functions were added to the personnel on board, defined and determined by the International Maritime Organization (IMO).

SINDMAR, A Word from the President, January 2017.



A CRISE DA CABOTAGEM SÓ EXISTE À MESA DE NEGOCIAÇÃO

Ao final de junho, a Log-In Logística Intermodal anunciou a ampliação de sua capacidade de atendimento aos clientes, com a aquisição do navio Resiliente, de 210,92 metros de comprimento e 32,26 de largura, que transporta 2.700 TEUs. O anúncio, feito com alarde na mídia, aponta o que é óbvio: ninguém investe para navegar com porões vazios.

A ênfase dada em expansão e qualificação da frota, nas fusões e aquisições de empresas de navegação, contraria a posição que várias delas apresentam ao SINDMAR, nas negociações das condições de trabalho dos seus empregados, quando resistem a qualquer garantia de direitos, sob a alegação de crise. Os armadores tentam forçar acordos coletivos de trabalho em patamares muito baixos, abaixo, inclusive, da inflação. Tentam massificar entre os trabalhadores o discurso da crise, de modo a facilitar a aceitação de acordos que precarizam as condições de trabalho. É necessário resistir a esse discurso, pois a Cabotagem brasileira não sofreu redução de fretes, não há redução de movimentação em nenhum porto nacional, não há, portanto, razão para se indicar uma crise instalada.

A luta contra o dumping laboral, realizada pelo SINDMAR e os Sindicatos coirmãos, baseia-se no fato de a atuação dos Marítimos brasileiros, em águas nacionais, ser continuamente ameaçada pelos armadores e seus aliados. A ameaça evidencia-se na preferência, das poucas operadoras que dominam a navegação mundial, por contratar tripulações que se submetam a condições de trabalho e salários mais baixas do que as aceitas pelos brasileiros.

O SINDMAR entende, como maior desafio, que seja assegurada a participação dos trabalhadores brasileiros no comércio marítimo nacional. O futuro da indústria marítima brasileira depende da retenção de mão de obra nacional qualificada, de empregos decentes e da capacidade de proporcionar educação marítima aos jovens que desejam ingressar neste mercado.

Os empregadores marítimos no Brasil, em sua maioria, são empresas de navegação internacionais com representantes ou empresas subsidiárias. A última grande empresa de bandeira brasileira detida pelo Estado é a Transpetro. Mesmo sendo estatal, a Transpetro é cons-

tantemente denunciada pela venda de navios brasileiros para serem substituídos por navios estrangeiros, com mão de obra de baixo custo para os armadores. É notório, também, o descumprimento da legislação brasileira e das normas de segurança por navios contratados por ela.

Há uma crescente concentração da atividade de Cabotagem nas mãos de um número menor de empresas.

A fusão entre a Maersk e a Aliança – Hamburg Süd, anunciada há menos de um ano, em que a empresa resultante tomaria 80% do transporte de contêineres na cabotagem brasileira, já foi aprovada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE. Uma das condições para a aprovação pelo CADE foi a antecipação da aquisição da Mercosul Line, subsidiária da Maersk no Brasil, pela francesa CMA CGM.

Essa movimentação de fusões e aquisições faz o usuário brasileiro ter menos opções de escolha e a redução da concorrência pode resultar em aumento dos preços. É necessário fazer a distinção entre os preços da cabotagem e os da navegação de longo curso. Não há relação entre eles como os armadores tentam argumentar para convencer os companheiros Marítimos. Na cabotagem, o navio compete com o caminhão, é uma escolha entre modais: o rodoviário ou o aquaviário. O navio não compete com outro navio. A disputa entre os modais terrestre e aquaviário é o que historicamente define os preços do frete em nossa Cabotagem.

Portos públicos e terminais privados brasileiros operam um bilhão de toneladas/ano de carga, sendo que 628 milhões são minérios e grãos, 100 milhões de toneladas são transportadas em contêineres. Um movimento que em 2016 representou 8,7 milhões de contêineres de 20 pés. A carga containerizada é o segmento de transporte marítimo que apresenta tendência de expansão.

A participação de navios de bandeira brasileira no total do transporte marítimo é de 4%, de acordo com a Antaq. A bandeira internacional fica com 96% do total da tonelagem, incluindo empresas de navegação brasileiras, controladas por empresas dominantes do transporte marítimo internacional.

Os números mostram a dependência do país das grandes empresas internacionais de navegação e sujeição aos valores de fretes estabelecidos nas estratégias de ocupação de mercados. Esse efeito é ainda mais acentuado no transporte marítimo de contêineres.

O cenário da Atividade Mercante Marinheira no Brasil

Pontos notáveis

- 1** O capital nacional privado não tem mais participação significativa no setor. Como consequência, a sua interlocução sindical é dominada pelos interesses estrangeiros.
- 2** O Estado brasileiro navega de forma extremamente reduzida, com apenas três dezenas de navios petroleiros de bandeira nacional.
- 3** Graças à RN 72, dois terços dos Oficiais Mercantes brasileiros têm seus empregos garantidos em embarcações de armadores estrangeiros.
- 4** Os perfis da Cabotagem e do Apoio Marítimo nacionais são claramente distintos:
 - ✓ Cabotagem - oligopólio estrangeiro
 - ✓ Apoio Marítimo - busca de reserva de mercado possibilitada pelo uso da bandeira brasileira.



THE CRISIS IN BRAZILIAN CABOTAGE ONLY EXISTS AT THE CBA NEGOTIATING TABLE

At the end of June, Log-In Logistics Intermodal announced the expansion of its customer service capability with the acquisition of the new vessel "Resiliente", 210.92m long and 32.26m wide, which carries 2,700 TEUs. The announcement, made with great fanfare in the media, points out the obvious: no one invests to sail with empty holds. The emphasis on expansion and qualification of the fleet in the mergers and acquisitions of shipping companies is contrary to the position that several of them present to SINDMAR during the negotiation of the working conditions of their employees when they resist any guarantee of rights, on the grounds of crisis. Shipowners try to force Collective Bargaining Agreements at very low levels, even below inflation. They try to popularize among the workers the crisis speech in order to ease the acceptance of agreements bringing lower working conditions. It is necessary to resist this speech since Brazilian cabotage has not experienced freight value reductions, there is no reduction of cargo handled in any national port and there is, therefore, no reason to indicate an installed crisis. The fight against social dumping carried out by SINDMAR and fellow unions is based on the fact that the

jobs for Brazilian seafarers in national waters are continually threatened by shipowners and their allies. The few operators dominating the global navigation prefer to hire crews accepting worse working conditions and lower wages than those accepted by the Brazilians.

SINDMAR understands that the greatest challenge is to ensure the participation of Brazilian workers in the national maritime trade. The future of the Brazilian maritime industry depends on the retention of national skilled labour force, on decent jobs and on the ability to provide maritime education to young people wishing to enter this market.

Maritime employers in Brazil are international shipping companies in majority operated by representatives or subsidiary companies. The last large Brazilian company owned by the state is Transpetro. Even though it is state-owned, Transpetro is regularly denounced for the sale of Brazilian ships to be replaced by foreign ships with low-cost labour for shipowners. The non-compliance with the Brazilian legislation and the safety standards by hired ships are also well known.

There is a growing concentration of cabotage activity in the hands of fewer companies.

The merger between Maersk and the Aliança (Hamburg Süd), announced less than a year ago resulted in one single company taking control of 80% of container shipping in Brazilian cabotage, has already been approved by the Administrative Council for Economic Defense (CADE). One of the conditions for approval imposed by CADE was the anticipation of the acquisition of Mercosul Line, a subsidiary of Maersk in Brazil, by the French company CMA CGM.

This movement of mergers and acquisitions gives Brazilian users fewer options. At the same time, less competition could result in price increases.

It is necessary to distinguish between costs in cabotage and international voyages navigation. There is no relation between them as the shipowners try to argue to convince seafarers. In Brazilian cabotage, the ship competes with the truck, it is a choice between transportation modes: the road or waterway. The dispute between terrestrial and waterway

modes is what historically defines freight prices in our cabotage.

Public Brazilian ports and private terminals are operating 1bi tonnes of cargo per year, and 628mi are ores and bulk cargoes. Other 100mi tons are transported in containers that represented 8.7mi 20-foot containers in 2016. Containerized cargo is the shipping segment that shows expansion trend.

The participation of Brazilian-flag vessels in total maritime transport is 4%, according to the National Agency for Waterway Transportation - Antaq. The international flag holds 96% of the total tonnage, including Brazilian shipping companies controlled by dominant international shipping companies.

The figures show the country's dependence on major international shipping companies and subject to freight values laid down in markets occupation strategies. This effect is even more pronounced in container shipping

The Merchant Marine Activity scenario in Brazil

Important subjects

- 1** The private national capital no longer has a significant participation in the sector. As a result, foreign interests dominate their dialogue with trade unions.
- 2** The Brazilian state navigates extremely reduced, represented by less than three dozens of national-flag oil tankers.
- 3** Thanks to RN 72, two-thirds of the Brazilian Merchant Officers have secured their jobs on foreign shipowners' vessels.
- 4** The profiles of Brazilian Cabotage and Offshore are clearly distinct:
 - ✓ Cabotage – foreign oligopoly
 - ✓ Offshore – market reserve made possible by the use of the Brazilian flag.

COMO OS ARMADORES FORA DA LEI AINDA AGEM NAS ÁGUAS BRASILEIRAS

Embarcações estrangeiras afretadas pela Petrobras continuam violando a Lei, descumprindo a legislação brasileira e as Convenções internacionais das quais o Brasil é signatário, e impondo condições aviltantes a seus tripulantes. São os chamados “navios piratas”, que navegam em nossas águas colocando em risco a vida humana, a segurança da navegação e o meio ambiente. Pertencem a armadores inescrupulosos que não hesitam em impor práticas ilegais visando apenas ao lucro e que, por vezes, contam com a servidão e a cumplicidade de alguns tripulantes.

No dia 20 de agosto, o SINDMAR tomou conhecimento de irregularidades a bordo do navio-tanque Artemis, de bandeira das Bahamas, operado pela Tsakos Columbia Shipmanagement - TCS e afretado à Petrobras. A denúncia chegou ricamente detalhada, acompanhada de informações precisas e farto material fotográfico. Relatava problemas de segurança em diversas partes da embarcação, como guarda-corpos corroídos, incapazes de suportar o peso de uma pessoa, extintores enferrujados e outros que não passaram nos testes anuais, equipamentos de emergência igualmente reprovados em testes, sensores de vento inoperantes e ausência de detector de gás inflamável, para citar apenas alguns.

Também foi denunciado que o comandante estaria conduzindo exercícios falsos, além de não prover a tripulação com os treinamentos necessários para situações de emergência. Mas, o que mais chamou a atenção, na infundável lista de irregularidades, foi a informação de

que o Comandante da embarcação estaria falsificando as listas de tripulantes entregues à Capitania dos Portos, forjando o número de brasileiros a bordo para que este se enquadrasse no quantitativo previsto na RN-72.

O Artemis estaria navegando, exclusivamente, em águas territoriais brasileiras, há mais de um ano, com apenas cinco tripulantes nacionais a bordo. Dos 11 Oficiais, apenas dois seriam brasileiros e, nas listas falsas que o comandante estaria fornecendo à Capitania, as funções dos tripulantes não corresponderiam às suas responsabilidades reais, estipuladas em seus contratos ITF. A Tsakos Columbia já é conhecida por orientar esta prática aos seus comandantes, assunto já abordado pela revista UNIFICAR (edição 46, página 62).

O SINDMAR tem orientado os seus associados de que não é necessário identificar-se ao denunciar o descumprimento da legislação e das normas que regulam a ati-



vidade marítima. No entanto, neste caso, trata-se de uma denúncia plenamente assumida. O autor das denúncias é o 2º Oficial de Náutica romeno Dragos Emil Radulescu, que durante três meses fez parte da tripulação do Artemis, tendo desembarcado no Porto de Vila do Conde, no Pará. O Oficial contactou o SINDMAR requisitando assistência para que fosse realizada uma inspeção no navio a fim de constatar as irregularidades. “Eu já havia informado o Flag State das Bahamas dos problemas. Acredito que, devido ao alto índice de corrupção naquele país, nada foi feito. Então, recorri ao SINDMAR na esperança de que fosse realizada uma averiguação”, explicou Radulescu.

Por meio de sua Delegacia em Belém (PA), o SINDMAR requisitou à Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - CPAOR uma inspeção rigorosa do Artemis e, quatro dias após a denúncia, isso foi feito. Representantes do Port State Control, da Secretaria Regional do Trabalho e Emprego, da agência protetora Serveporto e da Petrobras acompanharam o Delegado do SINDMAR Darlei Pinheiro em uma visita ao navio, no Terminal de Miramar, em Belém. Durante reunião com a Administração de Bordo, foram solicitados documentos e a lista de tripulantes. Os fiscais do Trabalho solicitaram ao comandante Valeriy Korotkov a contratação de tripulantes extras, o que ficou de ser feito até o porto seguinte. A CPAOR fez a inspeção dos itens denunciados e considerou que o mais crítico era um defeito no equipamento de VDR (Voyage Data Recorder), que o deixara inoperante. O Delegado do SINDMAR conversou com os tripulantes brasileiros, que, surpreendentemente, não narraram quaisquer problemas operacionais, apesar de todas as evidências. E não é que navio terminou por ser liberado pela Capitania dos Portos? Outro fato, no mínimo, surpreendente.



O Oficial romeno Dragos Radulescu, que denunciou as irregularidades no Artemis.

O SINDMAR, então, solicitou à CPAOR o resultado detalhado da inspeção. O Capitão dos Portos José Alexandre Santiago da Silva informou que nenhuma irregularidade havia sido constatada, que os equipamentos estavam em perfeito estado e que os certificados e perícias se encontravam dentro do prazo de validade. Sobre os guarda-corpos (balaustrada) na área de embarque, visivelmente corroídos, por exemplo, a Capitania afirmou estarem “intactos e rígidos”. Sobre os exercícios a bordo, a autoridade informou ter tido acesso a fotos e registros, além do depoimento aleatório de tripulantes, concluindo que eram realizados de forma regular. Com relação à informação de não cumprimento da RN 72, a fiscalização do Trabalho ficou de apresentar fechamento sobre a questão e informar as partes, o que não aconteceu até o fechamento desta edição. Segundo o representante da Delegacia Regional do Trabalho, Antonio Farias, as listas apresentadas pelo comandante do navio atendiam a percentagem de um terço de brasileiros a bordo.

O Oficial, autor da denúncia, sustenta a informação de que o comandante falsificava as listas de tripulantes. “Foi a primeira e última vez que eu trabalhei para a Tsakos Columbia. Em toda a minha carreira, jamais imaginei que alguém sequer tentasse falsificar o número de tripulantes. Já trabalhei na Malásia e a regra de haver 60% de malaios a bordo era cumprida. Além disso, os nacionais eram tratados com respeito, o que não acontece no Artemis, embora ninguém questione. Não tenho dúvida de que o comandante, com conhecimento da empresa, está disposto a mentir, falsificando as listas de tripulantes a fim de reduzir a contratação de brasileiros. Difícil até de imaginar, mas, infelizmente, é verdade”, declarou Radulescu. Sobre a decisão das autoridades brasileiras de liberar a embarcação, ele afirmou: “Há outras irregularidades no Artemis além daquelas que eu relatei. Soube que um superintendente grego da empresa teria ido a bordo antes da inspeção e remediado alguns dos problemas. Como a empresa ficou sabendo da inspeção? A única explicação possível para mim é: corrupção”.

O Delegado do SINDMAR Darlei Pinheiro tornou a questionar a Capitania dos Portos sobre a inspeção realizada no Artemis. “O Capitão dos Portos alegou que não havia irregularidades críticas que pudessem prender o navio. Confirmou, porém, que as irregularidades denunciadas pareciam ter sido tratadas antes da inspeção, o que chamou a atenção”, afirmou.

Não tenho dúvida de que o comandante, com conhecimento da empresa, está disposto a mentir, falsificando as listas de tripulantes a fim de reduzir a contratação de brasileiros. Difícil até de imaginar, mas, infelizmente, é verdade. Já trabalhei na Malásia e a regra de haver 60% de malaios a bordo era cumprida. Além disso, os nacionais eram tratados com respeito”

Dragos Radulescu
Oficial romeno

MT ARTEMIS



IMO NUMBER:
9291640

BANDEIRA:
BAHAMAS

PORTO DE REGISTRO:
NASSAU

Principais irregularidades

PROBLEMAS DE SEGURANÇA

- O turco da baleeira Free Fall não estava operacional e não havia possibilidade de se lançar a embarcação na água. Mesmo assim, os exercícios eram registrados como realizados e as verificações de segurança semanais e mensais eram registradas a bordo sem qualquer observação. O sistema hidráulico do turco da baleeira estava inoperante.
- Os guarda-corpos (balaustradas) nas áreas de embarque da baleeira Free Fall, localizados na popa a bombordo e a boreste da embarcação salva-vidas, apresentavam pontos de corrosão acentuada e não se podia garantir que suportassem uma pessoa, pois estavam quase quebrados.



- Extintores portáteis

1. O extintor de pó químico do compartimento da máquina do leme não passou no teste anual e, de acordo com o certificado de teste anual do extintor, emitido em novembro de 2016, deveria ser desembarcado para teste de terra, mas o armador nunca permitiu.
2. O extintor do paiol de tintas Paint Room (localizado a boreste), estava completamente enferrujado.
3. A bordo do navio havia dois extintores de pó químico muito grandes, sendo um de 45 kg e outro de 135 kg (localizados na sala de máquinas). Ambos utilizavam ampolas de CO₂ de 1,5 kg como propelente. O teste hidrostático dos mesmos estava expirado e isso consta no certificado de teste anual.

- O navio possuía quatro conjuntos de aparelho respiratório para equipamento de bombeiro. Todos apresentavam defeito no alarme de baixa pressão. Quando a pressão de ar no cilindro caía abaixo do limite, o apito deveria alertar o operador que o ar está acabando, de acordo com a SOLAS, mas isso não ocorria.

- Os equipamentos EEBD existentes a bordo (11/un) foram reprovados no teste anual. Havia máscaras dos EEBD rasgadas e, de acordo com o certificado de teste anual, emitido em novembro de 2016, deveriam ser substituídas. Além disso, havia alguns EEBD que deveriam desembarcar para testes de pressão devido a vazamentos observados na inspeção anual. No entanto, nenhuma providência foi tomada pelo armador para retificar isso. Quando o capitão mostra o certificado de EEBD para as autoridades, ele mostra, de fato, um certificado falso.

- Não eram realizados exercícios periódicos a bordo para situações de emergência ou qualquer treinamento. A tripulação não conhecia suas funções, de acordo com a lista de reunião, para postos de emergência, devido à falta de treinamento. Os exercícios eram falsos e conduzidos apenas no papel. As fotos utilizadas como prova eram repetidas a cada 2-3 meses. A tripulação, caso fosse arguida, não saberia informar quando foram realizados os últimos exercícios nas diferentes situações de emergência ou qual foi o último treinamento realizado. Bastaria perguntar a eles.
- O telefone de emergência da oficina da praça de máquinas estava deteriorado. A situação não era registrada em inspeções semanais ou mensais de segurança.



- A bordo do navio não havia nenhum detector portátil de gás inflamável que pudesse medir o limite inferior de inflamabilidade (LEL) da atmosfera. Todos os sensores estavam inoperantes, no entanto, não houve registro nem providência para corrigir o problema. Deve-se questionar de que forma medem a atmosfera dos espaços confinados antes da entrada da tripulação. Pode haver risco iminente de morte caso seja necessário entrar em um compartimento confinado a bordo. O armador não tomou qualquer providência para corrigir isso.

- No sistema de segurança de aspersão de água (borrifo), os bicos dispersores foram removidos e substituídos por bicos do sistema de CO2. Desta forma, não poderiam fazer a aspersão da água adequadamente (no paiol de tintas e paiol de amostras de óleo – sample locker). Nas fotos a seguir, o tipo correto de válvulas de aspersão de água e uma das válvulas que foram substituídas e estavam instaladas a bordo.



sensor de vento estava mostrando uma direção de vento diferente da real. O armador não tomou qualquer providência para corrigir isso.



- A tubulação do sistema de aquecimento de vapor de carga no convés apresentava diversos pontos de vazamento, quando sob pressão.



PROBLEMAS DE CONVÉS E PASSADIÇO

- O Voyage Data Recorder (VDR) não estava gravando áudio. O equipamento estava inoperante.



- A repetidora da agulha giroscópica na asa de boque não estava funcionando. Os Oficiais estavam registrando no livro de desvios das agulhas valores falsos.
- O sensor de vento (anemômetro/anemoscópio) não estava funcionando e não mostrava a direção e velocidade do vento. No passadiço, a unidade indicadora do vento não estava funcionando. Na sala de controle de carga, a exibição do vento estava funcionando, no entanto, o

RN-72

Havia 11 Oficiais, mas apenas dois eram brasileiros. O Comandante estaria prestando informações falsas à Capitania dos Portos, fornecendo listas de tripulantes forjadas, em que as funções dos tripulantes não corresponderiam às suas responsabilidades reais estipuladas em seus contratos ITF. O Comandante estaria enviando documentos às autoridades brasileiras contendo informações falsas, sob sua assinatura, com o objetivo de deixar de incluir brasileiros no quantitativo correto previsto na legislação. Este armador Tsakos Columbia já é conhecido por orientar tal procedimento irregular aos seus Comandantes.



Inspeção de Flag State Control da Marinha do Brasil no Rosa Tomasos



O Capitão de Corveta Ronald Domingues da Silva, da Capitania dos Portos da Bahia, acompanhado do encarregado do NEPOM da Polícia Federal, na inspeção ao navio



Outra ação exemplar da DPC resulta em operação a bordo contra violação da legislação nacional

Diante de denúncias do SINDMAR, de situações de desrespeito à legislação brasileira a bordo do navio Rosa Tomasos, afretado pela Petrobras, a Diretoria de Portos e Costas – DPC determinou uma ação imediata de fiscalização. A Capitania dos Portos da Bahia ficou à frente da ação e organizou uma operação conjunta com o Núcleo Especial da Polícia Marítima – NEPOM da Polícia Federal, realizando uma inspeção rigorosa a bordo no dia 22 de junho, em Salvador.

O navio, de bandeira das Bahamas, faz parte da lista dos que mais violaram a legislação trabalhista brasileira, de acordo com o Ministério Público do Trabalho – MPT, e pertence à empresa Super-Eco, do armador grego Constantino Tomasos. Representantes do SINDMAR, da Capitania dos Portos e da Polícia Federal estiveram a bordo, quando ouviram os tripulantes e o comandante, o grego Zafeirion Nikolaos, sobre evidências de acesso de

peças não autorizadas a bordo, durante as estadias do navio nos portos de Manaus e Salvador.

Além da ação da Polícia Federal, o navio também foi inspecionado pelo Flag State Control e acabou recebendo notificação da Capitania dos Portos por ter realizado a última viagem, de Itacoatiara para Salvador, sem contar com todos os tripulantes requeridos no CTS. O navio foi proibido de deixar o porto sem antes regularizar a situação a bordo.

A Operação bem-sucedida, realizada pela DPC, é uma demonstração clara da Autoridade Marítima de não aceitação das práticas de baixo padrão e de violações à legislação nacional, que alguns armadores tentam trazer para águas brasileiras. Para defender a Marinha Mercante do Brasil, os Marítimos brasileiros devem ajudar, exercendo suas atividades com correção e eficiência, denunciando irregularidades a bordo e envolvendo o Sindicato na solução dos problemas.

HOW OUTLAW SHIPOWNERS STILL ACT IN BRAZILIAN WATERS



Foreign vessels chartered by Petrobras continue to violate the Law, breaching Brazilian law and international conventions to which Brazil is a signatory, and imposing degrading conditions on their crews. These are the so-called "pirate ships", which navigate our waters endangering human life, the safety of navigation and the environment. They belong to immoral shipowners who don't hesitate to impose illegal practices aimed only at profit and who sometimes rely on the servitude and complicity of some crew members.

Foreign vessels chartered by Petrobras continue to violate the Law, breaching Brazilian law and international conventions to which Brazil is a signatory, and imposing degrading conditions on their crews. These are the so-called "pirate ships", which navigate our waters endangering human life, the safety of navigation and the environment. They belong to immoral shipowners who don't hesitate to impose illegal practices aimed only at profit and who sometimes rely on the servitude and complicity of some crew members.

On 20th August, SINDMAR became aware of irregularities aboard the Bahamian-flagged tanker *Artemis*, operated by Tsakos Columbia Shipmanagement (TCS) and chartered to Petrobras. The complaint came richly detailed, accompanied by accurate information and abundant photographic material. It reported safety problems in various parts of the vessel, such as corroded guardrails – unable to support a person's weight –, rusty extinguishers and others that did not pass the annual tests, emergency equipment that equally failed in tests, inoperative wind sensors and no flammable gas detector, to name just a few.

It was also reported that the Captain was conducting fake drills, in addition to not providing the crew with the needed training for emergencies. But what drew the most attention in the endless list of irregularities was the information that the Captain was forging the crew lists delivered to the harbourmaster, faking the number of Brazilians on board so that it fit the number requested in the RN -72.

Artemis had been sailing exclusively in Brazilian waters for over a year with only five Brazilian crew on board. Only two of the 11 officers, were Brazilians and in the false lists that the Captain was providing to the harbourmaster, the crew functions didn't correspond to their real responsibilities, stipulated in their ITF contracts. The shipowners Tsakos Columbia is known for instructing this practice to their Captains, subject already addressed by UNIFICAR magazine (edition 46, p.68).

SINDMAR has advised its members that it is not necessary to identify him or herself when denouncing non-compliance with the legislation and norms that regulate maritime activity. However, this is a case of a



Romanian Officer Dragos Radulescu, who denounced the irregularities in Artemis.

fully assumed complaint. The author of the complaints is the 2nd Officer, Romanian national Dragos Emil Radulescu, who for three months was part of the Artemis crew, having signed off at the Port of Vila do Conde, Pará. The Officer contacted SINDMAR requesting assistance for an inspection of the ship to verify the irregularities. "I had already informed the Bahamas Flag State of the problems. I believe that due to the high level of corruption in that country nothing was done, so I turned to SINDMAR in the hope that an investigation would be carried out", said Radulescu.

SINDMAR, through its Regional Delegate in Belém (PA), requested a rigorous inspection of Artemis from the Amazonian Harbourmaster Authority (CPAOR), and four days after the complaint, this was done. Representatives of the Port State Control, the Regional Secretariat of the Labor and Employment Ministry, protective agency Serveporto and Petrobras accompanied the SINDMAR Delegate Darlei Pinheiro on a visit to the vessel, at the Miramar Terminal in Belém. During a meeting with ship's principals on board, documents and crew list were requested. The labour inspectors asked Captain Valeriy Korotkov to hire extra crew, which was to be done until the next port. CPAOR inspected the items reported and considered that the most critical was a problem in the VDR (Voyage Data Recorder) equipment, which left it inoperative. The SINDMAR Delegate spoke with the Brazilian

crew, who, surprisingly, did not report any operational problems despite all the evidence. And would you believe the ship ended up being released by the harbourmaster? Another surprising fact, to say the least.

SINDMAR then asked CPAOR for the detailed results of the inspection. The harbourmaster José Alexandre Santiago da Silva reported that no irregularities had been found, that the equipment was in perfect condition and that the certificates and skills were within the validity period. About the corroded guardrails at the boarding area, for example, the harbourmaster claimed to be "intact and rigid". Regarding the exercises on board, the authority reported he had access to photos and records, in addition to the random testimony of crew members, concluding that they were in order. Regarding the information of non-compliance of the RN 72, the labour inspection was to present closing on the issue and inform the parties, which did not happen until the closing of this edition. According to the representative of the Regional Labour Office, Antonio Farias, the lists submitted by the ship's Captain met the percentage of one-third of Brazilians on board.

The complaining Officer maintains the information that the Captain forged the crew lists. "It was the first and last time I worked for Tsakos Columbia. Throughout my career, I never imagined anyone would even attempt to forge the number of crew members. There is no doubt that the Captain with knowledge of the company, is willing to lie, forging lists of crew members in order to reduce the hiring of Brazilians. Hard to imagine but unfortunately, it's true. I have worked in Malaysia and the rule of having 60% of Malaysians on board was fulfilled. Besides that, the natives were treated with respect, which does not happen in Artemis, although nobody questions.", said Radulescu. Regarding the decision of Brazilian authorities releasing the vessel, he affirmed: "There are other irregularities in Artemis beyond what I reported. I heard that a Greek superintendent of the company went on board before inspection and remedied some of the problems. How did the company learn about the inspection? The only possible explanation to me is corruption."

SINDMAR Delegate Darlei Pinheiro once again questioned the harbourmaster on the inspection carried out on Artemis. "The harbourmaster alleged that there were no critical irregularities that could make them hold the vessel. He confirmed, however, that the reported irregularities appeared to have been addressed prior to the inspection, and this caught my attention", he said.

“There is no doubt that the Captain with knowledge of the company, is willing to lie, forging lists of crew members in order to reduce the hiring of Brazilians. Hard to imagine but unfortunately, it's true. I have worked in Malaysia and the rule of having 60% of Malaysians on board was fulfilled. Besides that, the natives were treated with respect.”

Dragos Radulescu
2nd Officer

MT ARTEMIS



IMO NUMBER:
9291640

FLAG:
BAHAMAS

PORT OF REGISTRATION:
NASSAU

MAIN IRREGULARITIES

SAFETY PROBLEMS

- The Free Fall lifeboat davit was not operational and there was no possibility of launching the boat in the water. Even so, the abandon drills were recorded as performed and the weekly and monthly safety checks were documented on board without any observation. The hydraulic system of the whaler's davits was faulty.
- The railings at the Free Fall whaling boarding areas, located at the stern to port and the starboard of the vessel, had sharp points of corrosion and could not guarantee to support a person, as they were almost broken.

PORTABLE FIRE EXTINGUISHERS

- The dry powder extinguisher from the steering gear compartment did not pass the annual test and, according to the extinguisher's annual test certificate issued in November 2016, the fire extinguisher had to be sent ashore for testing, but the shipowner never allowed it.
- The Paint Room extinguisher (located on the starboard side), was completely rusted.
- On board the ship were two very large chemical powder extinguishers, one being 45kg and the other 135kg (located in the engine room). Both used 1.5kg CO2 ampoules as the propel-

lant. Their hydrostatic test was expired and this is stated in the annual test certificate.

- The vessel had four sets of respiratory apparatus for firefighting equipment. All have deficiency in the low-pressure alarm. When the air pressure in the cylinder fell below the limit, the whistle should alert the operator that the air was running out, according to SOLAS, but this did not occur.
- The EEBD existing equipment on board (11/un) failed the annual test. There were torn EEBD masks and, according to the annual test certificate issued in November 2016, they should be replaced. In addition, some EEBDs had to be sent ashore for pressure tests due to leaks observed in the annual inspection. However, no action was taken by the shipowner to correct this. When the Captain shows the EEBD certificate to the authorities, he is, in fact, showing a false certificate.
- Periodic drills were not carried out for emergencies or any training whatsoever. The crew did not know their duties according to the meeting minutes for emergency stations due to lack of training. The exercises were fake and carried out only on paper. The photographs used as evidence were repeated every 2-3 months. The crew, if they were asked, would not know when the last exercises were performed in the different emergencies or what was the last training performed. They would just ask them.
- The workshop's emergency telephone at the engine room was deteriorated. The situation was not recorded in weekly or monthly safety inspections.
- On board the vessel, there was no portable flammable gas detector that could measure the lower flammability limit (LEL) of the atmosphere. All sensors were inoperative; however, there was no record or action to correct the problem. One should question how they measure the atmosphere of confined spaces before crew entry. There may be an imminent risk of death if it is necessary to enter a confined compartment on board. The shipowner took no action to correct this.

- In the water spray (sprinkler) safety system, the nozzles were removed and replaced with CO2 system nozzles. This way they could not adequately spray the water (in the paint and sample lockers). In the photos below, the correct type of water spray valves and one of the valves that were replaced and were installed on board.

BRIDGE AND DECK PROBLEMS

- Voyage Data Recorder (VDR) wasn't recording audio. The equipment was broken.
- The gyroscopic repeater on the starboard wing was not working. Officers were registering in the book of deviations false values from the compass.
- The wind sensor (anemometer/anemoscope) was not working and did not show the direction and speed of the wind. On the bridge, the wind indicator unit was not working. In the cargo control room, the wind display was running, however, the wind sensor was showing a different wind direction from the actual one. The shipowner took no action to correct this.
- The steam pipes for cargo tank heating system on deck had several leakage points when under pressure.

BRAZILIAN LEGISLATION RN 72

There were 11 officers on board, but only two were Brazilian. The Captain was providing false information to the harbourmaster issuing forged crew lists, where crew members' duties did not correspond to their actual responsibilities under their ITF contracts. The Captain was sending documents to the Brazilian authorities containing false information, under his signature, with the purpose of not including enough Brazilians required by legislation. This shipowner, Tsakos Columbia, is already known for guiding such irregular procedure to Captains.

Other exemplary action taken by DPC results in onboard operation against violation of national legislation

Following SINDMAR's denounces of non-compliance situations with Brazilian legislation aboard the Rosa Tomastos vessel, chartered by Petrobras, the Directorate of Ports and Coasts (DPC) ordered an immediate inspection action. Bahia's harbourmaster was in charge of the action and organized a joint operation with Federal Police's Special Center of Maritime Police (SCMP), carrying out a rigorous inspection on board on 22nd June, in Salvador (BA).

The Bahamas-flag ship is on the list of those that violated the Brazilian labour legislation, according to the Public Prosecutor's Office (PPO), and belongs to the Super-Eco company owned by Greek shipowner Constantino Tomastos. Representatives of SINDMAR, of the harbourmaster and of the Federal Police were aboard when they heard the crew and the captain, the Greek Zafeirion Nikolaos, on evidence of unauthorized personnel aboard during the ship's stays in the ports of Manaus and Salvador.

In addition to the action taken by the Federal Police, the ship was also inspected by Flag State Control and ended up receiving notification from the harbourmaster for having made the latest trip, from Itacoatiara to Salvador, without counting all the required safe manning. The ship was not allowed to leave port without first settling the situation on board.



Captain Corvete Ronald Domingues da Silva, from Bahia harbourmaster, accompanied by the officer in charge of the Federal Police's NEPOM, during ship inspection



SINDMAR INDICA PARALISAÇÃO NO APOIO MARÍTIMO

Desde junho de 2015, o SINDMAR negocia com os armadores do Offshore, representados na ABEAM, para assegurar que o Acordo Coletivo de Trabalho 2016-2018 recomponha as perdas inflacionárias e mantenha um patamar decente de atividades para os Oficiais e Eletricistas.

Ao longo desse tempo, as empresas, em flagrante desrespeito aos seus profissionais, utilizaram a estratégia da catraca, oferecendo inicialmente 3,5%, passando para 4,5%, alcançando 5,65%, enquanto o SINDMAR, objetivamente, exigia como ponto de partida que o reajuste cobrisse toda a perda inflacionária do período.

A atitude das empresas, de negar o reajuste salarial minimamente digno, para ampliar os seus lucros sem levar em consideração as demandas dos trabalhadores, precisa de uma resposta firme, que impeça retrocessos nas conquistas obtidas nos Acordos anteriores. Para isso, a mobilização para a greve é a orientação do SINDMAR neste momento. Organizar a paralisação na legalidade e na segurança devidas e mobilizar a categoria para greve passa a ser a prioridade do Sindicato, para fazer frente ao descaso das empresas na negociação.

É a participação de cada Oficial e Eletricista que fará as empresas admitirem um Acordo que resguarde a dignidade profissional e as condições dignas de trabalho.

Em vez de apontar avanços, como declararam estar dispostas a considerar na mais recente reunião, as empresas passaram a divulgar a versão de que o Sindicato estaria sendo intransigente. No caso, ser intransigente passou a significar defender o profissional Marítimo para que não tenha a sua relação de trabalho precarizada e para que não arque com os custos da inflação.



Foto: industrial-union.org

ATIVIDADE DE DESMONTE NAVAL É REGULAMENTADA PELO MINISTÉRIO DO TRABALHO

O desmonte naval agora é atividade regulamentada no Brasil. Por meio da portaria nº 790, publicada no dia 9 de junho, o Ministério do Trabalho - MTb alterou a Norma Regulamentadora nº 34 sobre condições de trabalho e meio ambiente na indústria da construção e reparação naval. Uma das alterações é a regulamentação da atividade de desmonte, cujo trabalho estava sendo realizado sem nenhuma segurança jurídica para o empregador e proteção ao trabalhador.

“É uma atividade com grande potencial de crescimento. Há uma estrutura ociosa nos estaleiros que pode ser aproveitada para gerar renda e emprego nos estados como Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Rio Grande do Sul, onde há uma indústria naval forte. Além disso, existem outros pequenos estaleiros à margem de rio, que fazem restaurações”, afirmou o ministro do Trabalho, Ronaldo Nogueira.

De acordo com o último levantamento da Relação Anual de Informações Sociais - Rais 2015, a indústria naval emprega mais de 45.600 trabalhadores com carteira assinada, distribuídos em 964 empresas.

De acordo com o coordenador-geral de Normatização e Programas, Elton Machado B. Costa, o impacto da resolução pode ser muito maior, pois na conta da RAIS não entraram os trabalhadores terceirizados. A

necessidade desse serviço está aumentando devido ao envelhecimento das embarcações brasileiras. Ele também afirma que o setor reduziu muito de tamanho nos últimos anos, com a crise econômica e política, por isso, a regulamentação da atividade de reparação e desmonte naval vem em boa hora.

“A atividade já existia, porém, sem a segurança e a proteção jurídica necessária. A regulamentação cria obrigações, eleva o nível de excelência dos serviços e legaliza um trabalho que era realizado precariamente. Foi uma necessidade do empregador colocada para a comissão tripartite (empregador, empregado e governo) temática e aprovada pela Comissão Tripartite Paritária Permanente - CTPP”, explicou Elton Machado.

NOVOS REQUISITOS DE SEGURANÇA

A portaria nº 790 também traz novidades para a indústria naval em relação à segurança e a medidas de proteção mínima à saúde do trabalhador expostos à radiação ionizante. Dentre as novas exigências estão: plano específico de radioproteção antes do início dos serviços envolvendo radiações ionizantes; e a designação, pela empresa executante, de supervisor de Proteção Radiológica (SPR), responsável pela supervisão dos trabalhos com exposição a radiações ionizantes.

Fonte: Portos e Navios – Ascom MTb



O representante da ITF na IMO Branco Berlan, o Diretor de Relações Internacionais Carlos Müller e o Presidente do SINDMAR Severino Almeida Filho, o Diretor de Portos e Costas Vice-Almirante Lima Filho, o presidente do MSC-ITF Mike Murphy e o Secretário Regional da ITF Americas Antonio Rodríguez Fritz

SINDMAR RECEBE COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA DA ITF

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes - ITF possui assento na Organização Marítima Internacional - IMO, como entidade observadora, e representa todas as categorias de Marítimos. As reuniões do Comitê de Segurança Marítima da ITF buscam discutir as matérias que estão sendo propostas no Maritime Safety Committee da IMO, alinhando ações e posições em defesa dos interesses dos trabalhadores.

Durante a reunião do Comitê ocorrida nos dias 21 e 22 de setembro, no Rio de Janeiro, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, aler-

tou os demais membros do Comitê para o fato de que atualmente a IMO tem mais representado um problema do que oferecido soluções efetivas nas questões de segurança, referindo-se à fadiga a bordo causada pelo excesso de trabalho gerado pela adoção de novas regras. “Não há neste momento quem mais tenha contribuído para a fadiga a bordo do que a IMO e não sabemos como isso irá acabar. Hoje, além de operarmos os navios, viramos burocratas de bordo, assoberbados com a quantidade de documentação, compromissos, inspeções, vettings etc. O aumento da carga de trabalho, da responsabilidade e da cobrança sobre a Oficialida-

de aumenta a cada dia. Ao ponto de termos começado a dizer que não se dorme mais a bordo, se desmaia a bordo. E isso tem nos preocupado demais”, argumentou Severino.

O presidente do MSC Mike Murphy considerou o encontro bastante produtivo. “Chegamos a alguns consensos sobre como lidar com assuntos de alta prioridade na IMO. Um deles é, evidentemente, a fadiga a bordo, que tem estado na nossa agenda de trabalho há anos. Acreditamos que dentro dos próximos dois anos teremos concluído o documento Orientações sobre a Fadiga que irá, pela primeira vez, relacionar a fadiga à redução dos tripulantes a bordo”, declarou Murphy.

Os assuntos discutidos pelo Comitê no Rio de Janeiro incluíram o elemento humano, a automação e seu impacto na atividade marítima, a rede marítima anticorrupção e a regulamentação desejada por alguns estados-membros da IMO de pessoal industrial a bordo.



Phil Shullo, do STAR Center, ficaria feliz em trabalhar no CSA

Tecnologia do CSA impressiona visitantes

O Centro de Simulação Aquaviária – CSA da Fundação Homem do Mar – FHM, braço educacional do SINDMAR, recebeu a visita do presidente do MSC da ITF Mike Murphy, do Representante da ITF na IMO Branko Berlan e de Phil Shullo, ex-Diretor do STAR Center, um dos principais centros de treinamento aquaviário do mundo, localizado em Dania Beach, na Flórida (EUA). Eles percorreram as instalações do CSA e conheceram de perto os equipamentos utilizados no treinamento dos nossos Maríti-

mos. Os visitantes se disseram impressionados com a qualidade dos simuladores e a grade de cursos da FHM. “Acredito que vocês têm um centro muito bem montado, com uma programação bem abrangente e instrutores positivos e bem preparados. Fiquei particularmente impressionado com o simulador de passagem, que está muito bem montado! Gosto do modo como trabalhamos no STAR Center, mas também ficaria muito feliz em trabalhar aqui”, elogiou Phil Shullo.



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.

www.fhm.org.br



SINDMAR REALIZA DEBATE SOBRE EQUACIONAMENTO DO PLANO PETROS DO SISTEMA PETROBRAS

O SINDMAR recebeu, em 18 de setembro, o conselheiro fiscal da Petros, Paulo Brandão, para um debate sobre a aprovação do Plano de Equacionamento do Déficit – PED do Plano Petros do Sistema Petrobras – PPSP, que teria um valor total alegado de R\$ 22,6 bilhões no ano de 2015 e atingiria tanto os aposentados quanto os participantes ativos da Petrobras neste plano.

Durante o encontro, Brandão esclareceu dúvidas de aposentados associados ao SINDMAR e apontou os motivos pelos quais discorda da proposta aprovada em 12 de setembro. Para ele, o PED não é factível, pois as patrocinadoras do PPSP não reconhecem que parte do déficit técnico se deve a causas conjunturais e de estrutura, como atualização do perfil das famílias e aumento da expectativa de vida, entre outras questões.

Como a implementação do PED está prevista para dezembro de 2017, o Conselheiro orientou os aposenta-

dos a aguardarem a efetivação de fatos concretos pelo Plano Petros para, então, decidirem como agir. “Acolham a orientação do Sindicato, que está coordenado com os advogados que irão lutar e agir no momento da configuração legal do desconto”, declarou Brandão.

O SINDMAR esteve presente na reunião realizada em 25 de setembro na Ordem dos Advogados do Brasil – OAB, no Rio de Janeiro, participando dos debates sobre o mesmo tema. A recomendação, reforçada mais uma vez pelo conselheiro da Petros, foi de que se aguarde o tempo certo para mover eventuais ações judiciais, considerando que, neste momento, ainda seria prematuro adotar tal decisão. Outro entendimento apresentado pelo conselheiro da Petros foi de que o equacionamento é realmente necessário, porém, avaliou que há uma série de premissas equivocadas nos cálculos do processo que o originou dentro da Petros, de forma que o equacionamento a realizar deveria ser efetivamente menor do que o apresentado pelo Fundo de Pensão.

O EQUACIONAMENTO DO PLANO PETROS PPSP

O Equacionamento do PPSP, em fase de deliberação pelo Conselho Deliberativo da Petros, se apresenta inviável, porque as patrocinadoras Petrobras e Petrobras Distribuidora não reconhecem que parcela significativa do déficit técnico tem causas conjunturais e estrutural. A estrutural mais importante é aquela cuja responsabilidade assumiram em 1984 ao ser determinado pela Petrobras, como Patrocinadora Instituidora, é a implantação da alteração do Regulamento do Plano de Benefícios do artigo 41, posteriormente regulamentado pelas Resoluções 32, 32^a e 32B.

O regulamento foi determinado e implantado, tendo o Conselho de Curadores da Petros apenas tomado conhecimento. A alteração foi boa e necessária para manter a função do Plano, como ferramenta de Recursos Humanos, com o objetivo de reter mão de obra especializada em sua Força de Trabalho.

Isso foi feito, apesar de conhecerem informações do atuário professor Rio Nogueira, de que aquela alteração seria geradora de déficit técnico, porque a transferência de ganho real correspondente ao aumento dado aos empregados das patrocinadoras, transferido para os aposentados, não estaria previsto no Plano de Custeio, visto que, como atuário manteria as avaliações do passivo e a meta atuarial, com base apenas na variação da inflação e juros atuariais estabelecidos pela legislação.

O atuário responsável pelo acompanhamento do passivo anotou: se fosse implantada a alteração e gerasse insubsistência patrimonial, esta teria de ser coberta pelo excedente da valorização do patrimônio capitalizado (chamou de rendibilidade do patrimônio), ou seja, se resguardou da responsabilidade do que aconteceu e vem acontecendo desde 1987 até agora.

Diante desse registro, o Ministério da Previdência obrigou a Petrobras a assumir a responsabilidade pela cobertura de possíveis insubsistências patrimoniais no Plano BD e o Conselho de Administração da Petrobras assumiu a responsabilidade, aprovando o texto:

"O Conselho de Administração resolveu aprovar a redação final do Art. 48, inciso X, do Regulamento do Plano de Benefícios da Fundação PETROBRÁS de Seguridade Social-PETROS, como se segue: "Art. 48....."X - As patrocinadoras, no caso de serem insuficientes os recursos da PETROS, assumirão a responsabilidade de encargos adicionais, na proporção de suas contribuições, para cobertura de quaisquer ônus decorrentes das alterações introduzidas em 23/8/84 pelo Conselho de Administração da PETROBRÁS nos Arts. 30,41 e 42 deste Regulamento e aprovadas pelo Secretário da Previdência Complementar do Ministério da Previdência e Assistência Social, através dos ofícios n^{os} 244/SPC-Gab., de 25/9/84, e 250/SPC-Gab., de 05/10/84".

Este compromisso contratual está mantido até presente data, expresso no contrato de adesão que todos os participantes e assistidos assinaram, tanto para repactuantes como para não repactuantes, apenas mudando para inciso IX para o PPSP, quando as patrocinadoras privatizadas estabeleceram planos separados, embora com o mesmo Regulamento do Plano BD original.

O déficit técnico em fase de equacionamento tem como causa conjuntural, igualmente de responsabilidade única das patrocinadoras, o que se denomina "serviço passado" consubstanciado no compromisso vitalício assumido com o custeio dos Pré-70 (os Fundadores), que precisa ser revisto, pois o cálculo original está incorreto e há dívidas ainda não assumidas, como: o custeio não aportado com o "Sopão" da década de 90; o custeio não aportado com a introdução de redução de 53 para 55 anos a idade mínima para repactuantes do Grupo 78/79; a diferença atualizada do aporte para o FAT e FC e o ressarcimento do custo das condenações nas ações judiciais de revisão de benefícios.

Historicamente, os déficits técnicos foram cobertos por aportes das patrocinadoras, o que deve ser feito agora também, embora parte do atual seja, igualmente, mas em parcela muito menor, de responsabilidade de participantes e assistidos, como o decorrente da longevidade e ajuste da família real.

O que precisa ser feito, e os Conselheiros eleitos têm apresentado isso em todos os seus pareceres, é o que recentemente a Petrobras reconheceu, ou seja, que o valor apurado como passivo atuarial não é confiável e necessita ser auditado. Somente após estabelecido o real déficit técnico e suas subdivisões de responsabilidade é possível estabelecer proposta de equacionamento.

Em hipótese nenhuma podemos aceitar uma proposta contemplando "paridade contributiva" porque a legislação prevê a possibilidade de contribuição extra com parcela maior das patrocinadoras e apenas a paridade nas contribuições normais.

O que se espera é que as auditorias se façam e a Petrobras e a Petrobras Distribuidora honrem os contratos assinados e assumam suas responsabilidades, propondo Termo de Ajuste de Conduta, mantendo viável o PPSP, fazendo com que o equacionamento seja proposto em bases justas e perfeitas para todos.

Paulo Brandão
Conselheiro Fiscal da Petros



ATUAÇÃO SINDICAL MOTIVA TRANSPETRO A EFETIVAR MARÍTIMOS POR PSP

O SINDMAR e a Confederação dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF têm cobrado reiteradamente da Transpetro a contratação de marítimos por meio de Processo de Seleção Público – PSP. A CONTTMAF enviou Ofício à presidência da Transpetro buscando esclarecimentos sobre a não efetivação dos 141 Oficiais aprovados no Processo de Seleção Público – PSP, realizado em 2016, e a persistência da empresa na contratação de trabalhadores temporários para realizar funções a bordo de seus navios.

Atualmente, mais de 20% dos empregados e empregadas Marítimos da Transpetro são trabalhadores em contratos temporários. Este processo de contratação temporária, que vinha sendo mantido continu-

amente pela empresa, 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.

A CONTTMAF questionou a Transpetro sobre os motivos e dificuldades para não ter efetivado Oficiais aprovados no Processo Seletivo Público e priorizar contratos temporários, bem como sobre a realização de PSP para a contratação de Marítimos da guarnição e subalternos. No fechamento desta edição, o SINDMAR recebeu a informação de que cerca de 70 oficiais já foram efetivados e iniciaram treinamento nas instalações da empresa no Rio de Janeiro.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA TRANSPETRO

ELEITA A REPRESENTANTE DOS EMPREGADOS

Encerrado em 20 de agosto, o segundo turno da eleição, para escolha do representante dos empregados no Conselho de Administração da Transpetro, contou com 1.413 votos válidos. Com 61,92% dos votos, foi eleita a técnica

de operação Fabiana Graças Silva dos Anjos, que atua em Madre de Deus, na Bahia, para um mandato de um ano. O segundo colocado foi o técnico de manutenção Kassem Lima Zaidan, de Manaus, que obteve 538 votos.

DA REPRESENTAÇÃO DOS TRABALHADORES NO CA DA TRANSPETRO

Em 26 de junho, a Transpetro realizou reunião da Comissão Eleitoral do Conselho de Administração – CA 2017. Na ocasião, foi apresentado modelo do novo relatório que será disponibilizado à Comissão Eleitoral ao final do processo, identificando datas e horários de votação e os IP dos computadores que originaram os votos. Essa era uma exigência do SINDMAR desde a última eleição realizada, finalmente atendida pela Transpetro. A retificação de problemas identificados na votação pelo sistema informatizado CAEL era outra condição estabelecida pelas Entidades Sindicais para que se pudesse iniciar novo processo eleitoral.

Com estas providências atendidas por parte da Transpetro, as Entidades Sindicais concordaram com o cancelamento do processo eleitoral iniciado em 24 de janeiro de 2017, e a Comissão Eleitoral aprovou novo edital e cronograma da eleição. Desta forma, a Transpetro publicou, em 29 de junho, o edital para novo processo eleitoral visando à escolha do representante dos trabalhadores no CA.

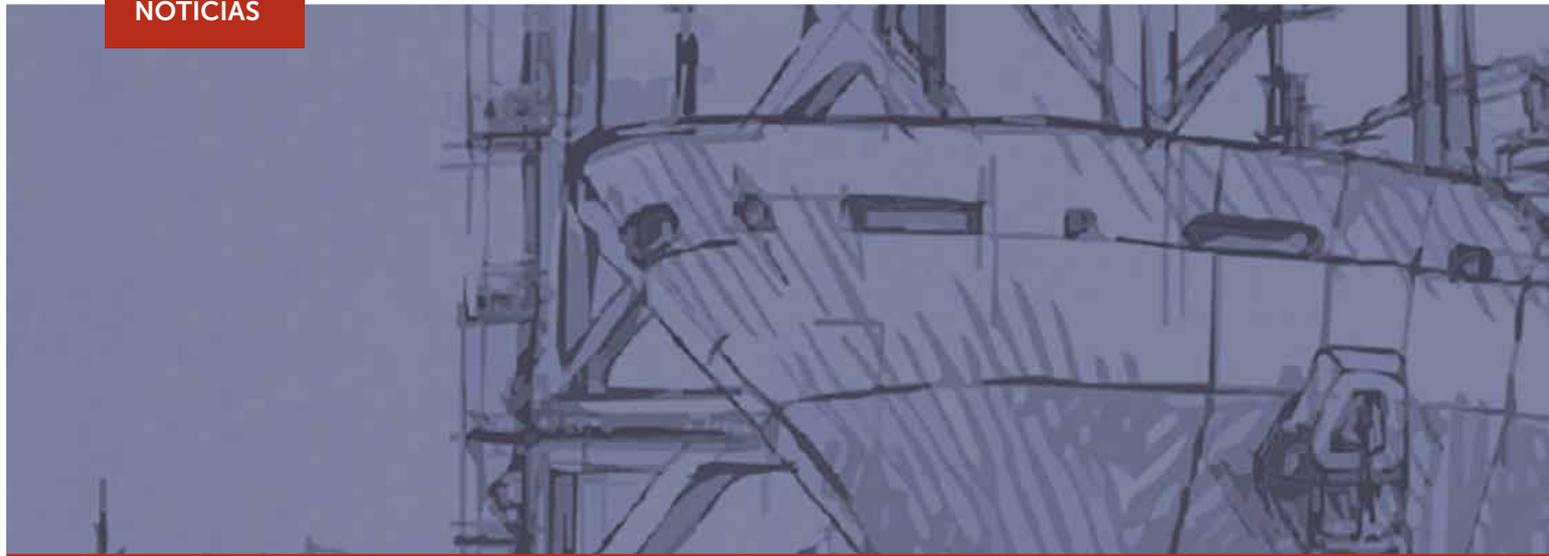
Após constatar o pouco entusiasmo com que as tripulações da Transpetro receberam a participação de um companheiro Marítimo no Conselho de

Administração da companhia nos últimos anos, o SINDMAR resolveu avaliar melhor o papel que temos desempenhado nestes processos eleitorais. A experiência recente nos deixa claro que nem sempre contamos com companheiros ou companheiras Marítimos que buscam concorrer ao cargo de Conselheiro de Administração, com o objetivo de atuar, de forma efetiva, em defesa dos interesses dos trabalhadores, como fazem as Entidades Sindicais marítimas que nos representam.

Ao realizar prévias eleitorais entre os Marítimos em anos anteriores, procuramos unir forças entre o nosso pessoal marítimo, na tentativa de eleger um candidato com o qual nos identificássemos. Isso, porém, não nos garante que aquele ou aquela que for eleito (a) permanecerá durante todo o seu mandato defendendo os princípios que abraçou inicialmente, ao receber o nosso apoio.

Considerando o estímulo das últimas administrações à promoção da subserviência abjeta aos seus interesses, não raro em prejuízo do próprio Marítimo, corremos o risco de apoiarmos alpinistas sociais, que visam primeiramente alcançar cargos gerenciais mais elevados na Companhia, sem que possamos contar com seu apoio na defesa dos legítimos interesses de quem representamos.

Assim sendo, decidimos não mais realizar ações no sentido de promover ou apoiar a eleição de um representante marítimo, e esperamos que, ao votar, os empregados Marítimos da companhia saibam escolher o melhor entre os candidatos.

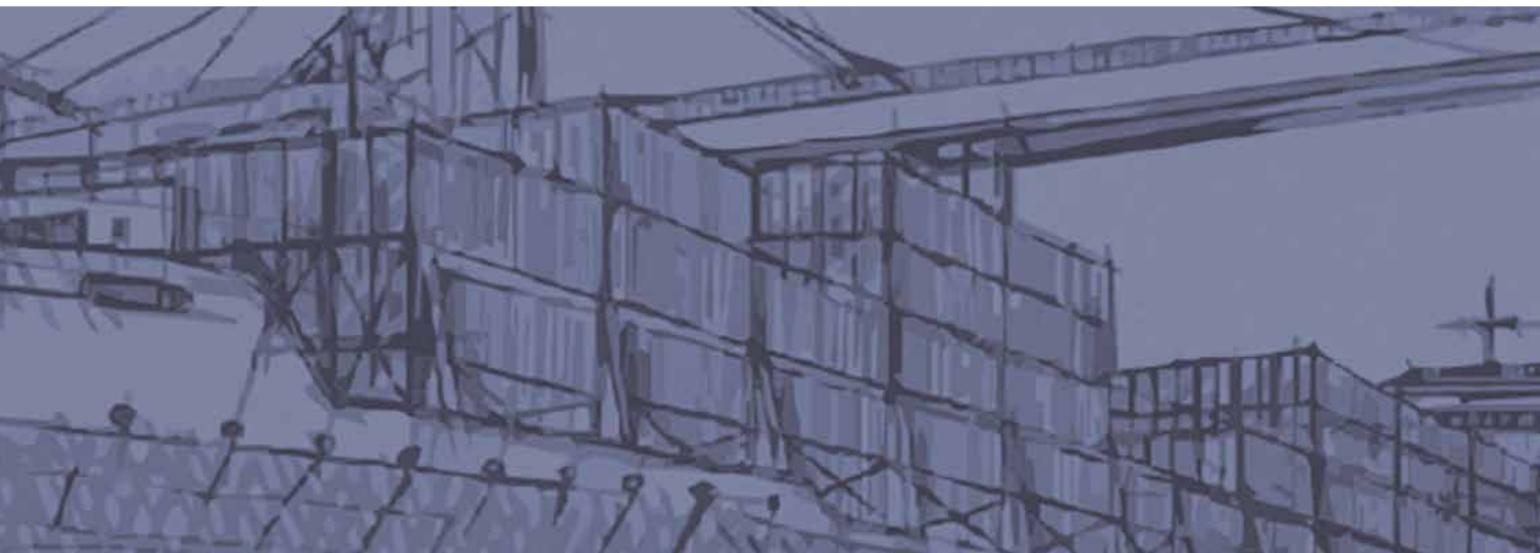


ORIENTAÇÕES DE CONDUTA ÉTICA NÃO BASTAM!

A Diretoria de Portos e Costas – DPC acaba de lançar o documento Orientações de Conduta Ética para os Profissionais da Marinha Mercante, em que se propõe a oferecer parâmetros positivos de comportamento para uma atuação regrada não apenas pelo conhecimento técnico, mas também por um ideário de virtudes. Não podemos deixar de saudar a iniciativa da Marinha do Brasil em demonstrar interesse por um tema que tem sido abordado com insistência pelo SINDMAR perante a DPC nos últimos anos. Na apresentação do documento publicado, a Marinha do Brasil registra a iniciativa do SINDMAR, do qual recebeu sugestão para estabelecimento de um Código de Ética dos Oficiais Mercantes em 2016, mas registra também ter consultado a entidade patronal da Armação a partir da nossa proposta original.

A frequência de casos em que comportamentos não éticos são evidenciados vem aumentando, o que torna a questão da conduta ética relevante e motivo de preocupação para a comunidade marítima. Não é de nosso interesse coletivo que comportamentos não éticos, adotados por alguns de nossos companheiros, fiquem sem reprimenda ou que sejam fomentados pela inexistência de sanção a quem os pratica. O SINDMAR entende que tal problema conta com uma parcela de responsabilidade da própria Marinha do Brasil.

Ao mesmo tempo em que os Centros de Formação priorizam questões técnicas que serão importantes na vida profissional dos futuros Oficiais, deixam de contribuir na formação de consciência sobre questões essenciais para um comportamento de mais elevada ética. O papel da organização coletiva em busca do bem comum e a importância do Sindicalismo Marítimo, no estabelecimento de condições laborais justas, são exemplos de temas que deveriam ser oferecidos aos alunos das EFOMM. Apesar de nossa formação ocorrer em ambiente militar, é necessário considerar que, ao ingressar na profissão, os Oficiais



Mercantes encontram um ambiente completamente diferente daquele em que foram formados. Alguns podem acabar avaliando que devem competir sem limites para chegar ao topo, sem se importar com a coletividade, ou adotar comportamentos voltados unicamente para a satisfação de seus anseios pessoais, não levando em conta o reflexo de suas atitudes em seus companheiros e na sustentabilidade de nossa atividade.

Tal situação acaba favorecendo a prevalência dos interesses do patronato, marcadamente estrangeiro e financista em nosso país, sem os compromissos que a mesma nacionalidade e os elos de pertencimento a uma comunidade permitem firmar. Na falta de armadores brasileiros, empresas estrangeiras estabelecem filiais em nosso País para poderem explorar a navegação marítima, como a nossa legislação determina. Há tempos que a maior parte dos armadores no Brasil já não é de brasileiros. Essa Armação, nem de longe demonstra importar-se com questões relevantes para a nação e para a existência de uma Marinha Mercante genuinamente brasileira, com navios e Marítimos nacionais.

Em um passado mais distante, apesar das nossas divergências com a armação, havia interesses comuns entre armadores e Marítimos brasileiros. A Armação que hoje está estabelecida no Brasil, contudo, é importante que se diga isso com clareza, não tem interesse na nossa presença a bordo de seus navios. Trabalha abertamente para nos eliminar do mercado, substituindo-nos por mão de obra oriunda de países de baixo custo, em condições com as quais não podemos competir. Consultar esses armadores sobre questões que nos afetam, relacionadas a comportamento ético dos Oficiais Mercantes brasileiros, chega a ser um insulto. Não raramente, comportamentos de subserviência e individualismo surgem entre o nosso pessoal, estimulados por essa Armação, contrariando nossos interesses coletivos e diminuindo as nossas chances

de manter as posições de dignidade profissional que hoje ocupamos.

Um código de ética, por melhor que seja, não terá qualquer efeito se não houver consequências e certeza de sanção a quem infringi-lo. Até aqui, possíveis sanções àqueles que descumprirem as orientações éticas publicadas pela Marinha são remetidas a uma apuração do Comandante do Navio e os descumpridores estão sujeitos a responder administrativamente perante seus contratantes. Isso pode até ser adequado para questões disciplinares de menor importância, como já está previsto em nossa legislação. Mas, não podemos concordar com esse expediente, que muito mais facilmente será usado para reforçar a cultura já existente de subserviência à armação.

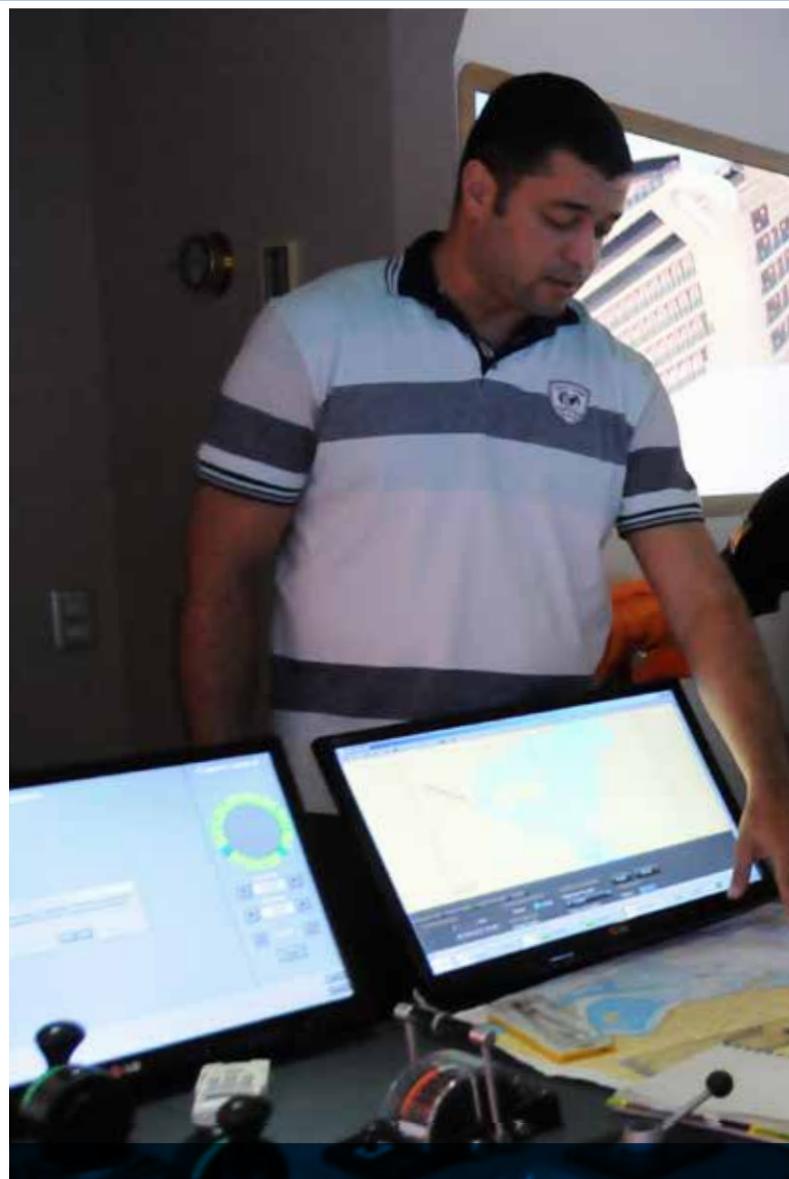
Esse risco não pode ser desconsiderado quando se constata que o gerenciamento das embarcações está, cada vez mais, sendo retirado das mãos dos Comandantes e Chefes de Máquinas e transferido para pessoas em terra, nos escritórios dos armadores, que muitas vezes contam com pouca ou nenhuma experiência a bordo de navios mercantes. Técnicos que não dominam as etapas do trabalho realizado a bordo e não compreendem os efeitos causados por decisões equivocadas que tomam. Não cabe à Armação, nem à Marinha do Brasil e nem mesmo ao Comandante do navio julgar a conduta ética dos Oficiais Mercantes. O SINDMAR entende ser imprescindível, e assim defende, que eventuais violações éticas resultantes das ações de Oficiais Mercantes sejam apreciadas e julgadas por seus próprios pares, em um Conselho de Ética dos Oficiais Mercantes composto por profissionais eleitos pela classe.

Há, portanto, um caminho a ser percorrido para que a questão da Conduta Ética seja encarada de forma efetiva, em busca de mudanças necessárias e urgentes.

CENTRO DE SIMULAÇÃO AQUAVIÁRIA FAZ 10 ANOS

SINDMAR celebra uma década de operação do complexo tecnológico que tornou o Brasil referência mundial no setor aquaviário e portuário.

Idealizado pelo SINDMAR, com o objetivo de treinar e qualificar os trabalhadores Marítimos brasileiros e garantir a contratação de mão de obra nacional a bordo de navios estrangeiros, o Centro de Simulação Aquaviária – CSA entrou em operação em 2007 como o mais avançado do planeta. A partir daquele momento, os Oficiais mercantes não precisaram mais deixar o País para se qualificar em Posicionamento Dinâmico e outras tecnologias de navegação. Dez anos depois, o CSA continua a ocupar posição de destaque no universo da simulação em transporte marítimo, permanecendo um marco na história da Marinha Mercante.



Por volta do ano 2000, a utilização de sistemas de Posicionamento Dinâmico – DP em embarcações se tornava cada vez mais frequente no Offshore e, para aprender a operar esses sistemas, os Oficiais Mercantes brasileiros eram obrigados a se deslocar até centros de treinamento no exterior, localizados, principalmente, na Escócia e na Noruega. Os custos do treinamento não eram bancados pelas empresas, restando aos Marítimos arcarem com as despesas. Essa situação dificultava a qualificação dos Oficiais brasileiros, abrindo brechas para a contratação de Marítimos estrangeiros, o que preocupou o SINDMAR. Assim, surgiu a ideia de o próprio Sindicato criar no Brasil um centro de simulação nos moldes dos melhores do mundo. “O CSA foi idealizado pelo nosso companheiro Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR, que naquele momento enxergou muito além da situação imediata dos fatos. Precisávamos ter um simulador para treinar o nosso pessoal aqui, para que os postos de trabalho no Offshore fossem ocupados por brasileiros.



No início, nos assustamos com a ideia, porque aquele não era um custo que teríamos condições de suportar. Mas depois entendemos que esse seria o único caminho e começamos a trabalhar o projeto, buscando viabilidade econômica e parcerias”, lembra Odilon Braga, Diretor Secretário do SINDMAR.

O projeto institucional foi viabilizado por meio de uma parceria, firmada entre o SINDMAR e a Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, em outubro de 2005, trazendo um importante intercâmbio de conhecimentos técnicos e científicos para o setor marítimo. Por solicitação da universidade, a Deputada Federal Jandira Feghali, que sempre se empenhou na defesa dos direitos dos Marítimos, apresentou emenda parlamentar de R\$ 2,5 milhões ao Ministério da Ciência e Tecnologia. Em 2006, após a aprovação e liberação do Ministério, foi obtido o financiamento para a aquisição dos equipamentos. Foi então, que o SINDMAR realizou uma pesquisa extensa, visitando centros de

simulação em vários países, para verificar o que havia de mais moderno no setor. Uma das preocupações era que os equipamentos pudessem ser atualizados regularmente sem implicar em um alto custo. Além disso, como a meta era possuir vários simuladores, outro objetivo era que houvesse integração entre os equipamentos. O fabricante escolhido foi a Transas Marine USA Inc., que apresentou as melhores condições, além de prover a integração dos sistemas, algo até então inédito no mercado. “A bordo, o pessoal de máquinas e o de convés trabalham em locais diferentes, mas interligados. Como marinheiros que somos, essa era a nossa visão e era esse o ambiente que queríamos reproduzir no CSA. Fomos o primeiro centro de simulação aquaviária integrado do mundo. Podemos dizer que demos o pontapé inicial nessa ideia, por termos uma visão marinheira que os fabricantes não tinham. Tanto estávamos certos, que acabaram trilhando esse caminho e isso agora é comum no mercado”, orgulha-se o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo.



"A bordo, o pessoal de máquinas e o de convés trabalham em locais diferentes, mas interligados. Como marinheiros que somos, essa era a nossa visão e era esse o ambiente que queríamos reproduzir no CSA"

Jailson Bispo,
Diretor Financeiro



"No início, nos assustamos com a ideia, porque aquele não era um custo que teríamos condições de suportar. Mas depois entendemos que esse seria o único caminho e começamos a trabalhar o projeto, buscando viabilidade econômica e parcerias"

Odilon Braga,
Diretor Superintendente

Tecnologia de última geração no coração do Rio de Janeiro

Ao mesmo tempo, o SINDMAR adquiriu o 14º andar do edifício onde está localizada a sua sede, no Centro do Rio de Janeiro. Uma área de 400 m² foi totalmente reestruturada para a instalação do CSA, cuja evolução acompanhou o progresso tecnológico da última década. De lá para cá, mais de 3 mil alunos já puderam se beneficiar do que há de mais moderno em treinamento e simulação. As instalações para treinamento e salas de aula são equipadas com smart boards e recursos de mídia, que permitem o ensino interativo. Os simuladores operam nas versões mais atuais, consideradas o “estado da arte” da tecnologia, fazendo da estrutura do CSA a melhor da América Latina, posicionando-se no nível dos melhores centros de simulação do mundo. Esses simuladores são capazes de reproduzir as mais diversas situações da atividade marítima, permitindo a realização de treinamentos em procedimentos convencionais, em condições de emergência e até mesmo em situações ou condições específicas da atividade. A tecnologia utilizada é capaz, ainda, de prever situações indesejáveis e elaborar planos de contingência para casos específicos. “Para podermos reproduzir a prática da navegação nos mínimos detalhes, a simulação que utilizamos é muito complexa. Todos os movimentos e operações de um navio dentro da água são transformados em cálculos matemáticos e, até que o resultado seja satisfatório, são necessários inúmeros testes. Estamos sempre à frente em termos de tecnologia e eu constato o quanto evoluímos ao longo dos anos. Quando eu cheguei ao CSA, em 2009, tínhamos um simulador de passagem full mission com software na versão 4000. Passamos por todas as atualizações da 4000, da 5000 e agora já estamos chegando à versão 6000”, conta Mario Calixto, Coordenador da Fundação Homem do Mar – FHM, braço educacional do SINDMAR, que abriga o CSA.

"Estamos sempre à frente em termos de tecnologia e eu constato o quanto evoluímos ao longo dos anos"

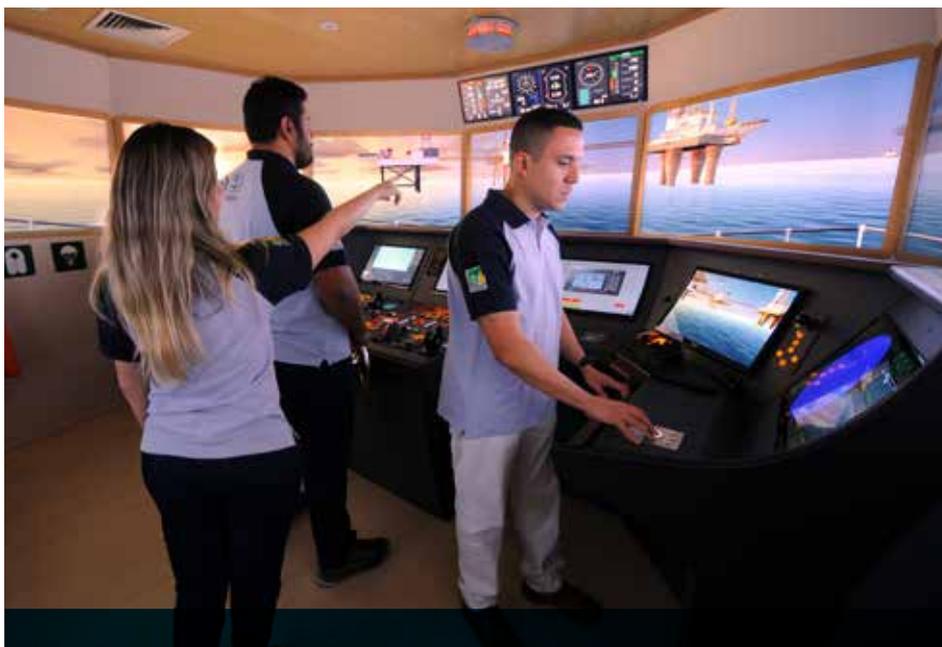
Mario Calixto
Coordenador da Fundação Homem do Mar



Na inauguração do CSA: Vice-Almirante Eduardo Monteiro Lopes, representando o Chefe do Estado Maior da Armada, o Ministro da Pesca Altemir Gregolin, o Ministro dos Transportes Paulo Sérgio Passos, o Presidente do SINDMAR Severino Almeida Filho, o Presidente da Transpetro Sérgio Machado, o Reitor da UFRJ Aluizio Teixeira, o Secretário Executivo do Ministério de Ciência e Tecnologia Luiz Fernandes e a Deputada Federal Jandira Feghali



A evolução foi constante e, atualmente, o CSA conta com dois simuladores de manobras de navios (Full Mission DNV Classe “A”), além de simuladores de Praça de Máquinas – ERS, simuladores de Posicionamento Dinâmico – DP, de Manuseio de Cargas Líquidas – LCHS, de Sistema Eletrônico de Apresentação de Cartas e Informações – ECDIS, de Serviço de Tráfego de Embarcações – VTS, de Terminais (petroleiros, químicos e gaseiros), de Combate à Poluição – PISCES, e de Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima – GMDSS. A modelagem matemática dos simuladores permite simulações integradas (entre passadiços-praça de máquinas, VTS-passadiços e terminais-manuseio de cargas líquidas, por exemplo), tornando as atividades de treinamento extremamente próximas ao que ocorre na vida real. O sistema apresenta inúmeras funcionalidades, como a exibição de qualquer condição meteorológica, diversos fenômenos atmosféricos, hora do dia, efeitos de visibilidade e iluminação, reflexo e claridade na água. Ondas e correntes podem ser ajustadas conforme a necessidade e programadas para mudar durante a simulação. Além dos parâmetros de condições gerais, os simuladores do CSA são capazes de configurar zonas ambientais específicas para criar outras condições realistas, tais como áreas de nevoeiro e efeitos locais de vento correntes e ondas.



Os simuladores contam ainda com uma unidade de controle visual que possibilita ao operador do navio transferir a posição para qualquer uma das asas do passadiço, permitindo ainda inclinar ou rodar a cena visual para produzir uma perspectiva mais realista. Além disso, o ponto de vista pode ser transferido para outras localizações do navio, como a popa ou a proa, ou ser ativado no modo binocular, ao simples toque de um botão.



Empenho e competência da equipe são responsáveis pelos 10 anos de sucesso do CSA.

Utilizando a estrutura do CSA, a FHM oferece diversos cursos de especialização, voltados para profissionais dos setores aquaviário e portuário. Entre eles, estão os Cursos Básico e Avançado de Operador de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPB e DPA), o Curso de Redução de Tempo de Mar para Operador de Sistema de Posicionamento Dinâmico – STR), os Cursos de Operador de Sistema de Posicionamento Dinâmico para Navios Aliviadores (B e C), DP Técnico, Curso Especial para Operador ECDIS – EPOE, Curso Especial Básico de Conscientização sobre Proteção de Navio – EBCP, Curso de Combate à Poluição Nível 1 e Nível 2, Gerenciamento de Crise e Comportamento Humano – CRM, Curso Especial de Gerenciamento de Passadiço para Oficiais – EGPO e Curso de Manobrabilidade de Navios. Nesses 10 anos, o CSA bateu a marca de quase 15 mil horas de funcionamento, a serviço da FHM, na qualificação de homens e mulheres do mar.

Em meio a tanta tecnologia, é preciso lembrar que o CSA não teria se tornado o que é sem a competência e o empenho dos seus profissionais. Além da estrutura, o fator humano é sempre elogiado pelos alunos nas pesquisas de satisfação, da cordialidade com que são recepcionados ao respeito e à atenção que recebem durante todo o treinamento. Os instrutores precisam ter pleno domínio do assunto que ensinam e ótima didática. Cursos como o de EGPO, que exigem larga experiência no mar, são ministrados por Oficiais com esse tipo de vivência. “Procuramos buscar Comandantes e Chefes de Máquinas experientes, que tenham vontade de passar esse conhecimento. Isso, porque não é fácil trabalhar embarcado e, quando desembarcado, em vez de descansar, se dispôr a dar aulas, às vezes, emendando um curso em outro. Por isso, valorizamos muito o trabalho desses profissionais. Esse é o perfil que buscamos nos nossos instrutores, em grande parte responsáveis pelo sucesso do CSA”, ressalta Calixto.



Simulação das condições de navegação no Canal do Panamá

Consultorias e projetos que fazem história

Nos primeiros anos, o foco do CSA era apenas a qualificação profissional dos representados do SINDMAR. Com o passar do tempo, as empresas se interessaram nas inúmeras capacidades dos simuladores e eles passaram a ser utilizados também na elaboração de estudos e pesquisas de alcance mundial. O que não surpreende, dado o alto nível técnico dos profissionais que trabalham na FHM. “O conhecimento que utilizamos não vem apenas da academia, mas também, da troca com especialistas, em conferências e eventos de que participamos regularmente. Quem escolhe a FHM opta por coordenadores, consultores, designers e engenheiros altamente especializados e atualizados. Os profissionais precisam dominar os softwares que utilizamos, pois estes evoluem o tempo todo. Além disso, a força de um é a força de todos. Temos um forte espírito de equipe e, tanto em treinamento quanto em consultoria, os trabalhos são interligados, fazendo com que o nosso pessoal trabalhe integrado”, explica Calixto, que é mestre em Hidrodinâmica de Navios e Sistemas Flutuantes pela UFRJ.

Atualmente, são realizados no CSA projetos de pesquisa em portos do Brasil e do exterior, contribuindo

para o aperfeiçoamento da navegação, das avaliações portuárias, das análises de operações e do gerenciamento portuário. Os projetos portuários já passam de 30 e, com isso, a perícia da equipe já contribuiu em 18 portos brasileiros, dentre os quais o de Santos, o do Rio de Janeiro e o de Ponta da Madeira, todos com grande tráfego de embarcações. A meta nas consultorias é sempre encontrar soluções para os desafios apresentados pelo cliente, equacionando custos, prazos, aspectos navais, econômicos e ambientais, entre outros. Um estudo realizado pela FHM, entre 2015 e 2016, a pedido da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF, apontou restrições operacionais nas novas eclusas do Canal do Panamá. Para analisar a segurança da navegabilidade do navio de projeto – um New Panamax – nas manobras de entrada e saída das novas eclusas e, também, para avaliar o uso dos rebocadores que auxiliariam o navio de projeto nestas manobras, a FHM desenvolveu o cenário, os rebocadores e o navio de projeto, utilizando os simuladores para pesquisa e engenharia do CSA. As restrições apontadas, no entanto, foram ignoradas pela Autoridade do Canal do Panamá. Vinte dias após o início das operações nas novas eclusas, o navio contêiner Xin Fei Zhou, da Cosco, se chocou com a parede da eclusa Agua Clara, sofrendo uma avaria no casco. O incidente ganhou repercussão in-



Estudo de análise de manobrabilidade e risco operacional realizado no Porto de Tubarão (ES)

ternacional, assim como o estudo da FHM que havia previsto que algo assim poderia acontecer.

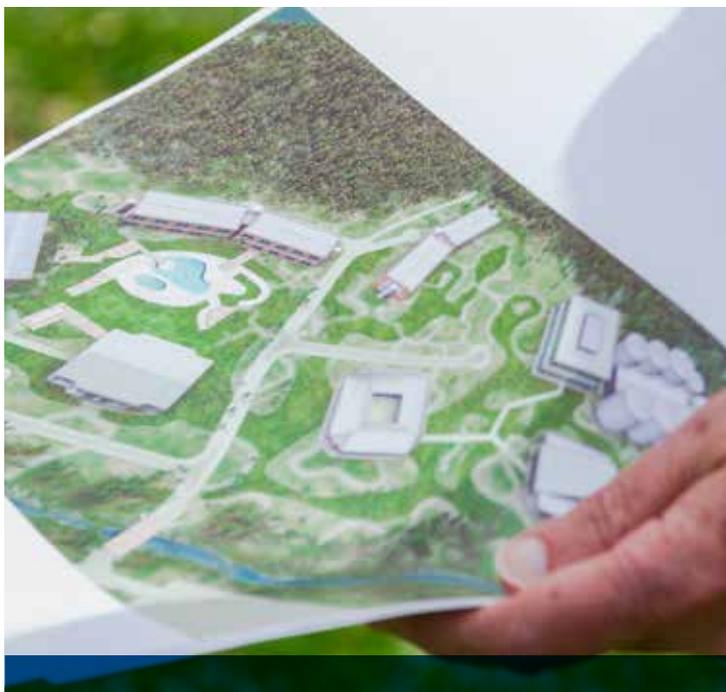
Outro projeto que imprimiu o nome do CSA na história marítima mundial, foi a análise de manobrabilidade e risco operacional do navio Valemax, à época, o maior mineraleiro do mundo. Em 2009, quando a Vale procurou a FHM para realizar o estudo, o navio ainda estava em fase de projeto. O modelo, então, foi construído do zero, utilizando os dados, confidenciais, que haviam sido enviados pelo Instituto de Pesquisa Marítima dos Países Baixos – Marin aos estaleiros na China e na Coreia, onde as embarcações seriam construídas. “Não havia porto no Brasil preparado para receber uma embarcação daquele porte. Não se sabia como o supermineraleiro iria se comportar dentro dos portos, nas operações de atracação e desatracação, e essas eram as únicas informações de que dispúnhamos para criar o navio virtualmente e realizar as simulações. Criamos modelos novos e realizamos estudos de adequação da via navegável, específicos para os portos de Tubarão e Itaqui, onde os Valemax seriam carregados. Foi um marco na história do CSA. Um projeto completamente futurista, que nos deixou muito empolgados. Foi muito desafiador e um estrondoso sucesso!”, comemora o Coordenador da FHM.



O Diretor Administrativo da FHM, Marco Aurélio Lucas, na abertura da segunda edição da DP Brasil

DP Brasil

Além de participar dos maiores eventos internacionais dos setores aquaviário e portuário, a FHM é organizadora da conferência DP Brasil, que teve duas edições, em 2013 e 2015. Cada uma reuniu 400 participantes, entre representantes de empresas e profissionais do setor, tornando a conferência a maior referência na América Latina no tema Posicionamento Dinâmico. Havia conferências fixas sobre o tema na Europa e na América do Norte, mas esta foi a primeira nesta parte do planeta, estimulando o Instituto Náutico a criar uma conferência fixa na Ásia (Cingapura). “Quando o número de operadores de DP começou a aumentar significativamente, sentimos necessidade de trazer esse evento para o Brasil e ampliar o alcance de discussão do assunto. Ganhamos prestígio e reconhecimento, atingindo um outro patamar de importância na comunidade de DP: o de uma instituição que, além de prestar serviços, provê conhecimento em nível internacional. Nos dias de hoje, o compartilhamento de conhecimento é uma atitude muito bem-vista pelo meio científico e a sociedade como um todo”, afirma Mario Calixto.



Novos horizontes

Durante visitas a outros centros de treinamento, os Diretores do SINDMAR e da FHM observaram que a grande maioria se localizava em áreas dedicadas, próximas das grandes capitais, mas fora dos centros urbanos. Surgiu, então, a ideia de expandir o CSA para uma propriedade maior e a escolha foi por uma área de 845 mil m² em Teresópolis, região serrana do Rio de Janeiro, perto o suficiente da capital, mas isolada o bastante para oferecer o espaço e a tranquilidade necessários aos treinamentos. Assim, foi projetado o Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer – CTTL, seguindo os mais modernos conceitos de sustentabilidade, preservação ambiental e economia de recursos. Dentro do CTTL funcionará um novo Centro de Simulação Aquaviária, ainda maior e mais moderno, que contará com um número superior de simuladores, dentre eles, simuladores de praça de máquinas, passadiços, rebocador portuário e guindaste offshore, todos full mission. Com as novas instalações, a FHM, por meio do novo CSA, irá capacitar um número bem maior de profissionais do mar, com o mesmo nível de excelência.

Além das instalações voltadas aos cursos e eventos, o CTTL contará com 160 acomodações de hotelaria de alto padrão. A estrutura de lazer incluirá piscina aquecida, quadra poliesportiva, além de salas de jogos e musculação. “O objetivo é propiciar aos alunos a possibilidade de se dedicarem ao aprendizado em tempo integral, sem a necessidade de deslocamentos diários. No momento, a obra está demorando mais que o previsto, por conta do licenciamento ambiental, que somos rigorosos em respeitar. No início de 2018, começaremos a erguer os prédios e, em 2020, já deveremos começar as atividades no CTTL. É um projeto revolucionário e, o que é melhor, altamente sustentável”, explica Jailson Bispo.



Qualificar é preciso, mas só se navega com unidade e luta

A cada conclusão de curso, os Diretores do SINDMAR fazem questão de falar, aos seus representados e representadas, sobre a realidade do País e a importância da sindicalização, alertando-os sobre os riscos de comportarem-se como indivíduos separados do todo. “Frequentemente o jovem se sente um ser autossuficiente e não leva em conta o fato de que é o Sindicato quem cria as condições para que ele trabalhe. Ele acha que porque encontrou o mercado dessa forma, e por estar certificado, ele vai encontrar emprego, quando, na realidade, isso não ocorre. Buscamos todas as formas de alcançar os jovens para apresentar a eles um retrato da realidade. Muitas vezes, eles entram no centro de simulação sem fazer uma ligação entre aquela estrutura e o SINDMAR. Então, é preciso que todos saibam que, não fosse o SINDMAR, a FHM e o CSA não existiriam, porque é o SINDMAR a entidade instituidora”, afirma Odilon Braga. Ele ressalta que a colaboração de todos na ação sindical é fundamental, agora mais do que nunca. “Somos realistas quanto ao momento por que estamos passando em nosso País. Até as coisas se acomodarem, navegaremos mares bravios. É preciso que os nossos representados tenham consciência do que está ocorrendo no cenário nacional e mundial, e compreendam que o Sindicato é fundamental para a vida e o futuro deles e de suas famílias. Hoje, estamos no olho do furacão e ainda vemos tempestade no horizonte. Mas, como já ultrapassamos outras intempéries, estamos certos de conduzir esse barco por um bom caminho e superar mais essa. Mas, para isso, precisamos da colaboração de todos”, conclui.

Passada a crise, o objetivo e a luta são para que os bons profissionais a permanecerem no mercado sejam os brasileiros. O SINDMAR está constantemente em busca de mecanismos que garantam o emprego de seus associados nos navios de bandeira estrangeira que operam no Brasil. O Diretor Administrativo da FHM, Marco Aurélio Lucas, explica que as categorias representadas pelo SINDMAR – os Oficiais e Eletricistas mercantes, têm características que tornam a ação sindical imprescindível. “Somos de categorias que, além de globalizadas, dependem de regulamentação da Marinha, de certificações e atestados de mérito. Se não tivermos uma entidade sindical atuante, nossos postos de trabalho acabarão sendo ocupados por Marítimos de países de baixo custo. Por isso, devemos unir forças e apoiar o nosso Sindicato”, explicou o dirigente em uma das falas dirigidas aos alunos.



Luigi Navarro, o funcionário mais antigo

Luigi Navarro é cadista (responsável por desenhar ou realizar um projeto em um software CAD), tem 33 anos e há nove faz parte da equipe de desenvolvimento, composta por designers e engenheiros que projetam as áreas e os navios que serão utilizados nas simulações.

Quando um novo projeto é entregue pelo cliente, eles partem para a construção da cena. Vão até o local, tiram fotos, pesquisam plantas e dados técnicos para depois reproduzirem o cenário no ambiente virtual com o máximo de realismo. A equipe constrói tudo o que há ao redor da cena: elementos visuais, equipamentos e objetos do entorno. Os desenhos técnicos são transpostos para o computador e depois é feita a modelagem dos objetos que vão entrar em cena. O arquivo compactado com todas essas informações é que será carregado nos simuladores do CSA.

Mesmo para um profissional experiente, cada projeto é um desafio. “Nem sempre conseguimos de imediato fazer o que temos em mente, mas estamos sempre dispostos a nos superarmos para obter o melhor resultado possível. Dividimos as tarefas e todos se ajudam, cada um na sua área de conhecimento. A recompensa vem quando vemos o usuário final, no simulador, aprovando o projeto, elogiando a precisão e o realismo do nosso trabalho”, afirma Luigi.



THE BRAZILIAN SIMULATION CENTER TURNS 10

SINDMAR celebrates a decade of operation of the technological complex that turned Brazil into a world reference in the waterway and port sectors.

Around the year 2000, the use of Dynamic Positioning (DP) systems on vessels became increasingly frequent in the offshore, and to learn how to operate these systems the Brazilian merchant officers were forced to move to overseas training centers, mainly located in Scotland and Norway. Companies, leaving maritime workers to bear the costs expenses, did not pay for the costs of training. This scenario hindered the qualification of Brazilian of-

ficers opening it to the hiring of foreign maritime workers, which worried SINDMAR. Thus came the idea of the Union itself to build up a simulation center in Brazil following worldwide standards. "The CSA was designed by our fellow Severino Almeida Filho, president of SINDMAR, who at that time saw beyond the immediate facts. We needed to have a simulator to train our personnel here so that Brazilians would fill offshore jobs.

At first, we were frightened by the idea because it was not a cost we would be able to afford, but then we understood that this would be the only way to go, so we began working on the project, seeking economic viability and partnerships", recalls Odilon Braga, General Secretary of SINDMAR.

The institutional project was made possible via a partnership between SINDMAR and



the Federal University of Rio de Janeiro (UFRJ) in October 2005, bringing an important exchange of technical and scientific knowledge to the maritime sector. Upon the university's request, Congress representative Jandira Feghali, who always endeavored to defend the rights of maritime workers, presented a parliamentary amendment of R\$2.5mi to the Ministry of Science and Technology. In 2006, after the approval and release of the Ministry, funding for the acquisition of equipment was obtained. At that time, SINDMAR carried out an extensive research by visiting simulation centers in several countries to see what the cutting edge in the area was. The equipment regular update was a concern without entailing high costs. In addition, since the objective was to have sev-

Designed by SINDMAR aiming to train and qualify the Brazilian maritime workers and to ensure the hiring of the national workforce on board foreign ships, the Brazilian Simulation Center (Centro de Simulação Aquaviária - CSA) began operating in 2007 as the most advanced in the world. From that moment, the merchant officers no longer needed to leave the country in order to qualify for Dynamic Positioning and other navigation technologies. Ten years later, the CSA continues to occupy a prominent position regarding simulation in maritime transport, remaining a reference in the history of the Merchant Marine.

eral simulators interconnected, another objective was to generate integration between devices. The chosen manufacturer was Transas Marine USA Inc., which presented the best conditions besides providing systems integration, something previously unheard of in the market. "On board, engineers and deck officers work in different but inter-linked locations. As sailors we are, that was our vision and that

was the environment we wanted to replicate at our simulation center. We were the first integrated waterways simulation center in the world. We could say that we kicked-started this idea because we had a seafarer's vision that the manufacturers did not have. We were so right and they followed our path. Now this is common practice in the market" proudly concludes Jailson Bispo, Financial Director of SINDMAR.



At the inauguration of the CSA: Vice-Admiral Eduardo Monteiro Lopes, representing the Brazilian Navy, the Minister of Fisheries Altemir Gregolin, the Minister of Transport Paulo Sérgio Passos, the President of SINDMAR Severino Almeida Filho, the President of Transpetro Sérgio Machado, the President of UFRJ Aluizio Teixeira, the Executive Secretary of the Ministry of Science and Technology Luiz Fernandes and Federal Representative Jandira Feghali

State-of-the-art technology in the heart of Rio de Janeiro

At the same time, SINDMAR acquired the 14th floor of the building where its headquarters are located, in downtown Rio de Janeiro. A 400m² area was completely restructured for the installation of the CSA, whose evolution accompanied the technological progress of the past decade. Since then, over 3,000 students have benefited from the most modern training and simulation. The training facilities and classrooms are equipped with smart boards and media features that enable interactive teaching. The simulators operated are the latest development, considered the state-of-the-art technology. This makes the structure of the CSA the best in Latin America, positioning itself at the forefront of the best simulation centers in the world. These simulators are capable of reproducing the most diverse situations of maritime activity, which allows the accomplishment of training in normal procedures, in emergency conditions and even in situations or specific conditions of our activity at sea. The technology used is also capable of predicting undesirable situations and developing contingency plans for specific cases. "In order to reproduce the navigation practice in all of its details, the simulation we use is

very complex. Every possible movement and operation of a vessel in the water are transformed into mathematical calculations, and until the result is satisfactory, numerous tests are required. We are always ahead in terms of technology and I see how we have evolved over the years. When I arrived at the CSA in 2009, we had a full-mission bridge simulator with software, version 4000. We went through all updates from 4000, 5000, and now we are reaching 6000", says Mario Calixto, Coordinator of Fundação Homem do Mar – FHM, SINDMAR's educational extension that hosts the CSA.

"We are always ahead in terms of technology and I see how we have evolved over the years."

Mario Calixto
Coordinator of Fundação Homem do Mar

“On board, engineers and deck officers work in different but interlinked locations. As sailors we are, that was our vision and that was the environment we wanted to replicate at our simulation center.”

Jailson Bispo,
Financial Director

There has been steady evolution, and currently the CSA counts with two maneuvering ship simulators (Full Mission DNV Class A), as well as Engine Room Simulators (ERS), Dynamic Positioning simulators (DP), Liquid Cargo handling Simulators (LCHS), Electronic Chart Display and Information System (ECDIS), Vessel Traffic Service (VTS), terminal simulators (tankers, chemical and gas), pollution control (PISCES) and Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). Mathematical modeling of the simulator allows integrated simulations (between bridge/engine room, VTS/bridge and terminal/cargo control room, for example), making training activities very close to real life events. The system has many features, such as the display of any weather condition, various atmospheric phenomena, time of day, visibility and lighting effects, and reflection and water clarity. Waves and currents can be adjusted as required and programmed to change during simulation. In addition to general performance indicators, CSA simulators are able to set specific environmental areas to create other realistic conditions, such as fog areas and local effects of wind currents and waves. The simulators also have a visual control unit that allows the ship operator to transfer the position to any of the bridge wings, also allowing tilting or rotating the visual scene to produce a more realistic perspective. Furthermore, the perspective can be transferred to other ship locations, such as the stern or bow, or activated in binocular mode at the touch of a button. Using the CSA structure, FHM offers several specialization courses aimed at professionals from waterway and port sectors. Among them are the Basic and Advanced Courses for Dynamic Positioning Oper-

ator (DPB and DPA), Sea Time Reduction Course for Dynamic Positioning Operator (STR), The Dynamic Positioning Course for Shuttle Tankers (courses B and C), Technical DP, Special Course for ECDIS Operator (EPOE), Special Basic Course for Ship Awareness Protection (EBCP), Oil Pollution, Preparedness, Response and Cooperation Course Levels 1 and 2, Crew Resource Management (CRM), Bridge Resource Management Special Course for Officers (BRM), and Ship Maneuver Course. In these 10 years, the CSA has accomplished almost 15,000 hours operating for FHM towards the qualification of men and women seafarers.

In the midst of so much technology, we must remember that the CSA would not have become what it is without the competence and commitment of its employees. In addition to the structure, the human factor is always praised by the students in the satisfaction surveys; from the warmth with which they are welcomed to the respect and attention they receive throughout the training. Instructors need to have full mastery of the subject they teach and excellent didactic skills. Courses such as the BRM, which require extensive experience at sea, are taught by officers with such experience. “We aim to seek out Captains and Chief Engineers who are willing to share such knowledge. This is because it is not easy to work on board and, when ashore, willing to give classes instead of resting, sometimes one course after another. Therefore, we greatly value the work of these professionals. This is the profile we seek in our instructors, largely responsible for CSA’s success”, highlights Calixto

“At first we were frightened by the idea because it was not a cost we would be able to afford, but then we understood that this would be the only way to go, so we began working on the project, seeking economic viability and partnerships”

Odilón Braga,
Director Secretary



Team commitment and expertise are responsible for the CSA's 10-year success.

Consultancies and projects that make history

During the early years, CSA's focus was only the professional qualification of the ones represented by SINDMAR. Over the years, companies became interested in the many capacities of the simulators and so these began to be used in studies preparation and in global surveys. This is not surprising, given the high technical level of the professionals working at FHM. "The knowledge we use comes not only from the academy but also from dialogue with experts, during conferences and events we regularly attend. Who chooses the FHM opts for highly specialized and up-to-date coordinators, consultants, designers and engineers. Professionals need to master the software we use and these evolve all the time. Moreover, we value individual strengths and know they add to collective growth. We have a strong team spirit and both training and consulting, the jobs are interconnected, making our people work integrated", says Calixto, Master in Ship Hydrodynamics and Offshore Floating Systems Engineering at UFRJ. Currently, CSA research projects are carried out at ports in Brazil and abroad, contributing to the improvement of navigation, port assessments, operations analysis and port management. The port proj-

ects have already surpassed 30; therefore, the team's expertise has already contributed to 18 Brazilian ports, among them Santos, Rio de Janeiro and Ponta da Madeira, all of which have large maritime traffic. The goal in consulting is always to find solutions to the challenges presented by the client, balancing costs, deadlines, and naval, economic and environmental aspects, among others. A study conducted by FHM between 2015 and 2016 at the request of the International Transport Workers' Federation (ITF) pointed to operational restrictions on the new locks of the Panama Canal. In order to analyze the design vessel seaworthiness – a New Panamax – in the maneuvers in and out of the new locks and also to evaluate the use of the tugboats assisting in these maneuvers, FHM developed the scenario, the tugs and the design vessel, using CSA research and engineering simulators. The Panama Canal Authority ignored the restrictions outlined, however. Twenty days after starting operations at the new locks, Cosco's container ship Xin Fei Zhou collided with the wall of the Agua Clara dam, damaging the hull. The incident gained international attention, as did the FHM study that had predicted something like this could happen.



Simulation of sailing conditions in the Panama Canal



Maneuverability study and operational risk assessment, Port of Tubarão (ES)

Another project that gave the name of the CSA in the world maritime history was the maneuverability study and operational risk of the Valemax vessel, which was the biggest ore carrier in the world at the time. When Vale sought FHM to conduct the study in 2009, the ship was still in the design stage. The model was then built from scratch using the confidential data that had been sent by the Netherlands Maritime Research Institute (Marin) to the shipyards in China and Korea where the vessels were to be built. "There was no port in Brazil prepared to receive a vessel of that size. It was not known how the super bulk carrier would behave in the ports, during docking and unberthing, and these were the only information we had to virtually recreate the ship and experiment with simulations. We created new models and carried out waterway adequacy studies specifically for the ports of Tubarão and Itaqui, where the Valemax vessels would be loaded. It was a milestone in the history of the CSA. A completely futuristic project that made us very excited. It was very challenging and a resounding success!", praises FHM's coordinator.



DP Brasil

In addition to participating in the largest international events in the waterways and port sectors, FHM is the organizer of the DP Brazil Conference, which had two editions in 2013 and 2015. Each one gathered 400 attendants, among business representatives and industry professionals, making the conference the most important in Latin America when it comes to Dynamic Positioning. There were regular conferences on the subject in Europe and North America, but this was the first hosted in this part of the planet, encouraging the Nautical Institute to set up a regular conference in Asia (Singapore). "As the number of DP operators began to increase significantly, we felt the need to bring this event to Brazil and expand the scope of the discussion of the subject. We gained prestige and recognition, reaching another level of importance in the DP community, an institution that besides supplying services provides knowledge at international levels. Nowadays sharing the knowledge is a highly regarded attitude by the scientific community and society as a whole", affirms Mario Calixto.



New horizons

During their visits to other training centers, the Directors of SINDMAR and FHM observed that the vast majority were located in dedicated areas, close to major cities but outside urban centers. Then came the idea of expanding the CSA to a larger property and the choice was for an area of 845,000m² in Teresópolis, a city located in the mountain region of Rio de Janeiro state, near the capital, but isolated enough to offer the space and the tranquility needed for training. Thus, the Center for Technology, Training and Leisure (CTTL) was designed, following the most modern concepts of sustainability, environmental preservation and resources saving. A new and even more modern Simulation Center will operate within the CTTL, having a great number of simulators such as of engine room, bridge, port tug and offshore crane, all full mission. With the new facilities, the FHM through the new CSA will enable a greater number of maritime workers with the same level of excellence.

In addition to the facilities dedicated to courses and events, CTTL will have 160 upscale hotel accommodations. The recreational facilities will include a heated swimming pool, a multi-sport court, as well as games rooms and a gym. “The goal is to provide students with the opportunity to devote themselves to full-time

learning without the need for daily commutes. Now the works are taking longer than expected due to the environmental licensing, that we respect rigorously. We will effectively start constructing at the beginning of 2018, and we should start activities in the CTTL by 2020. It is a revolutionary project and, even better, a highly sustainable one”, explains Jailson Bispo.

Qualifying is necessary, but only if you navigate with unity and struggle

Upon completing each course, the directors of SINDMAR make sure to address their represented regarding the reality of the country and the importance of unionism, alerting them to the risks of behaving as individuals detached from the whole. “Often the young feel self-sufficient and don’t take into account the fact that it is the union that creates the conditions for him or her to work. They think the positions have ever been there and by having a certificate they take for granted getting a job, but it does not happen, in fact. We search in many ways for reaching towards the young in order to present them a picture of reality. Many times, they walk into the simulation center without linking that structure to



Luigi Navarro, the longest-serving employee

Luigi Navarro is a CAD operator (responsible for drawing or creating a project with a CAD software), is 33 years old and has for nine years been part of the development team, made up of designers and engineers who design the areas and ships that will be used in the simulations. When a new project is delivered by the client, they embark on the scene construction. They go to the location, take photos, research plants and technical data and then reproduce the scenario in the virtual environment with maximum realism. The team recreates everything in the scene: visual elements, equipment and surrounding objects. The technical drawings are transposed to the computer and then comes in the modeling of the objects that will be featured. The compressed file with all this information will be loaded into the CSA simulators.

Even for an experienced professional, every project is a challenge. “We are not always able to immediately do what we have in mind, but we are always willing to surpass ourselves to get the best possible result. We share the tasks and everyone helps each other in their respective area of expertise. The reward comes when we see the end user, in the simulator, approving the project, praising the accuracy and realism of our work”, Luigi affirms.

SINDMAR. So we have to address the fact that SINDMAR is the one responsible for FHM and CSA existence, because SINDMAR is their founding organization”, affirms Odilon Braga. He points out that everyone’s collaboration with union action is fundamental, now more than ever. “We are realistic about the moment we are going through in our country. Until things settle down, we sail rough seas. The people we represent need to be aware of what is happening nationally and globally and understand that the Union is crucial to the life and future of themselves and their families. Today we are in the eye of the hurricane and still seeing storm in the horizon. However, just like we have overcome other storms we are certain to navigate this ship on the right track and overcome yet another tempest. Nevertheless, in order to achieve this goal we need everyone’s collaboration”, he sums up.

Once the crisis is over, the goal and the struggle will be to make sure the good professionals remaining in the market are Brazilians. SINDMAR is constantly searching ways to guarantee the employment of its associates in foreign-flag ships operating in Brazil. FHM’s administrative director Marco Aurélio Lucas explains that the categories represented by SINDMAR (Officers and Electricians) have characteristics that make trade union action imperative. “We belong to categories that, in addition to being globalized, depend on Brazilian Navy regulations, credentials and certificates. If we don’t have an active trade union our jobs will eventually be taken by maritime workers from cost-effective countries. That is why we must join forces and support our union”, explained the leader during a speech addressed to the students.



FHM e Transas chegam a um acordo sobre atualização dos softwares do CSA

SIMULADORES DO CSA SERÃO ATUALIZADOS

Diretores da Fundação Homem do Mar – FHM e do SINDMAR se reuniram com representantes da empresa Transas no mês de agosto, para tratarem da atualização dos softwares dos simuladores do Centro de Simulação Aquaviária – CSA.

O encontro acontece anualmente na Sede da FHM, no Centro do Rio, e está previsto no acordo firmado entre as instituições para a atualização e manutenção dos equipamentos e softwares dos simuladores. Segundo o coordenador da FHM, Mário Calixto, o objetivo é continuar mantendo o CSA no rol dos melhores centros de treinamento aquaviário do mundo, status conquistado desde a sua fundação. “Queremos manter a qualidade do ensino e oferecer aos alunos um ambiente com o mais alto padrão, no qual eles tenham acesso aos melhores simuladores e possam chegar ao estado da arte na carreira”, afirmou.

Durante a reunião, os representantes da Transas declararam que, em janeiro, quando todos os sof-

twares deverão ser atualizados, o CSA estará atualizando os seus simuladores com o que há de melhor em simulação aquaviária. A nova atualização dos simuladores manterá o CSA com o que há de mais avançado tecnologicamente nesta área.

“Faremos a atualização dos simuladores do CSA com uma nova versão. Ela é o que há de melhor atualmente em simulação aquaviária”, disse Diego Bonfim, gerente de negócios da empresa, em atenção às observações feitas pelos especialistas da FHM, que comentaram, entre outras questões, a atualização da modelagem matemática é um dos destaques nesta nova versão dos simuladores da TRANSAS.



A 1ª turma do curso de Manobrabilidade para OSV com representantes da FHM



O CLC e instrutor do curso de Manobrabilidade Wilson Lemos

NOVIDADE: CURSO DE MANOBRABILIDADE PARA OSV - OFFSHORE SUPPLY VESSEL

Manobrabilidade para OSV, o mais novo curso da Fundação Homem do Mar, é voltado para Oficiais que querem adquirir experiência em manobra de embarcações que operam no Offshore. Nos simuladores do Centro de Simulação Aquaviária – CSA, são criados cenários para testar as habilidades do aluno ao manobrar uma embarcação sob diversos aspectos ambientais.

“Este curso vai atender a uma demanda do offshore. Vai oferecer aos profissionais que trabalham em alto mar condições de treinar as mais adversas situações, além de garantir maior contribuição efetiva com a equipe de passadiço, durante as operações em circunstâncias normais ou de emergência”, decla-

rou o instrutor e Capitão de Longo Curso Wilson Monteiro Lemos.

O instrutor lembra que, para fazer o curso, é importante que o aluno tenha conhecimento em posicionamento dinâmico - DP, equipamentos, sensores, propulsores e tudo o que envolve ope-

ração em DP. Lemos explica que, nas aulas, são criadas situações de emergência, que fazem com que o Oficial deixe o modo automático proporcionado pelo posicionamento dinâmico e passe para a condição manual, quando ele vai poder testar as suas habilidades em manobrabilidade.

Além da turma de Manobrabilidade para OSV, a FHM qualificou Oficiais nos cursos de Posicionamento Dinâmico – DP, Electronic Chart Display and Information System – ECDIS, Operador de VTS, Curso Especial de Gerenciamento de Passadiço para Oficiais – EGPO, entre outros.



7/4/2017 - Nivelamento Náutico Operadores de Atalaia



26/1/2017 - DP Básico



2/2/2017 - DP Básico



9/2/2017 - DP Básico



16/3/2017 - DP Básico



30/3/2017 - DP Básico



13/4/2017 - DP Básico



27/4/2017 - DP Básico



18/5/2017 - DP Básico



1/6/2017 - DP Básico



16/6/2017 - DP Básico



29/6/2017 - DP Básico



15/2/2017 - DP Avançado



23/3/2017 - DP Avançado



20/4/2017 - DP Avançado



11/5/2017 - DP Avançado



8/6/2017 - DP Avançado



22/6/2017 - DP Avançado



27/1/2017 - ECDIS



10/3/2017 - ECDIS



17/3/2017 - ECDIS



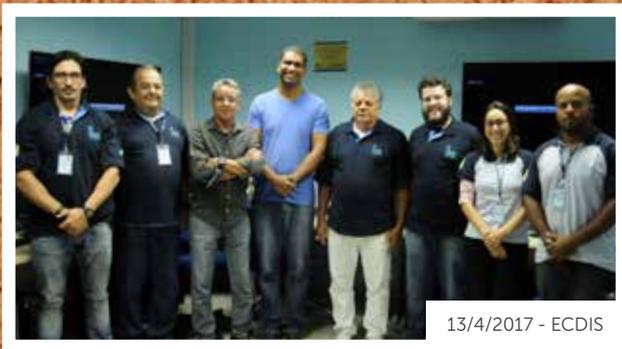
24/3/2017 - ECDIS



31/3/2017 - ECDIS



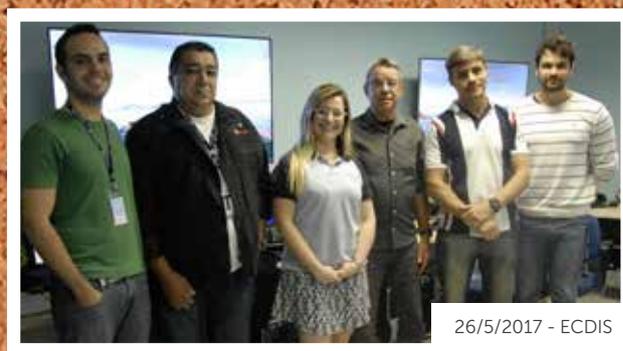
7/4/2017 - ECDIS



13/4/2017 - ECDIS



20/4/2017 - ECDIS





29/6/2017 - ECDIS



27/1/2017 - EGPO



26/5/2017 - EGPO



3/2/2017 - VTS



28/4/2017 - Supervisor VTS



4/5/2017 - Instrutor VTS



ENTRA EM VIGOR A CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE GESTÃO DA **ÁGUA DE LASTRO**

Entretanto, um novo prazo para adaptação foi sugerido pela Organização Marítima Internacional

A Convenção Internacional sobre Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments – BWMC) entrou em vigor no dia 8 de setembro deste ano, um ano após a adesão da Finlândia, trazendo novas diretrizes para os navios que fazem viagens internacionais. A BWMC foi adotada em 2004, durante a Conferência Internacional sobre Gestão da Água de Lastro de Navios, sendo ratificada, até o momento, por 65 países. Juntos, representam 73,92% da tonelagem bruta mundial. O número representa bem mais do que o estabelecido pelo artigo 18 da Convenção, que pede no mínimo 30 Estados membros e

35% da arqueação bruta da frota mercante do mundo. O objetivo da BWMC é evitar a transferência de organismos nocivos ao ambiente marinho por meio da água de lastro, armazenada nos tanques para dar estabilidade à embarcação.

No entanto, a Organização Marítima Internacional – IMO elaborou um novo calendário de adaptação, que será emendado à BWMC em abril de 2018. “Tendo em vista que a Convenção foi adotada em 2004, o cronograma previsto para a instalação dos Sistemas de Gestão de Água de Lastro – BWMS a bordo de navios precisou ser modificado, pois as datas estipuladas no mesmo não eram mais realistas”, declarou



“Tendo em vista que a Convenção foi adotada em 2004, o cronograma previsto para a instalação dos Sistemas de Gestão de Água de Lastro – BWMS a bordo de navios precisou ser modificado, pois as datas estipuladas no mesmo não eram mais realistas”.

Nilson José Lima

o representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF na Representação Permanente do Brasil na IMO, Nilson José Lima. Como o novo prazo está ligado à renovação do International Oil Pollution Prevention Certificate – IO-PPC, a previsão para navios existentes se adequarem à Convenção pode ser estendida por mais tempo, conforme cronograma.

A principal recomendação da BWMC é a mudança na maneira de lidar com a água de lastro dos navios, que antes era baseada na troca oceânica, obedecendo à Regra D-1. A orientação, agora, é a instalação de sistemas de gestão da água, exigida na Regra D-2, que vão tratar o lastro das embarcações. A Convenção define gestão da água de lastro como “processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, sejam individualmente ou em combinação, para remover, tornar inofensiva ou evitar a captação ou descarga de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos encontrados na água de lastro e sedimentos nela contidos”. Em caso de descumprimento de suas prescrições, os navios ficarão sujeitos a sanções da legislação do país onde se encontram, assim como às penalidades do país cuja bandeira arvoraram. Caberá ao Estado do porto onde ocorreu a infração informar ao Estado de bandeira do navio sobre as violações encontradas e as medidas a serem tomadas.

Uma das orientações da regra D-2 diz que os navios deverão descarregar menos de 10 organismos viáveis por metro cúbico, com dimensão mínima igual ou maior que 50 micrômetros e menos de 10 organismos viáveis por mililitro com dimensão mínima menor que 50 micrômetros e com dimensão mínima igual ou maior que 10 micrômetros. A Convenção estabelece que todos os navios deverão remover e dar destinação aos sedimentos dos espaços destinados a transportar água de lastro. Segundo a BWMC, cada operação relacionada à água de lastro deverá ser registrada no Livro de Registro da Água de Lastro e assinada por um Oficial. Além disso, cada página deverá ser assinada pelo Comandante. Oficiais e tripulação deverão estar familiarizados com as suas funções na implementação da gestão da água de lastro.

O SINDMAR tem o entendimento de que a sistemática de controle da água de lastro dos navios, adotada pela Convenção da IMO, acrescentará ainda mais obrigações e responsabilidades ao extenso rol de atividades já desempenhadas pelos Oficiais. Por outro lado, não é possível perceber sinalização efetiva, por parte dos órgãos de governo ou mesmo da administração das empresas, que venham a agregar contribuições práticas para não fazer crescer, ainda mais, a carga de atenção, controle e responsabilidade requeridos do pessoal de bordo, a cada nova convenção ou diretriz que entra em vigor na Organização Marítima Internacional.

Orientações da BWMC



Nilson José Lima

A Convenção Internacional para Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios – BWMC estabelece um parâmetro de qualidade chamado Padrão D-2, o qual estipula a quantidade máxima de organismos nocivos no lastro. Esta avaliação pode ser feita por Sistemas de Gerenciamento de Água de Lastro – BWMS. No entanto, constatou-se que os BWMS de 1ª geração, como são conhecidos os sistemas disponíveis atualmente, podem não cumprir o seu objetivo em algumas áreas marítimas, por fatores como diferenças de temperatura, salinidade etc. Consequentemente, sistemas de 2ª geração estão sendo desenvolvidos para atender ao padrão almejado em qualquer região marítima do mundo.

Em julho de 2017, o Comitê de Proteção do Meio Ambiente – MEPC da IMO sugeriu um novo cronograma para a instalação dos BWMS, mas ele não pôde ser emendado antes da entrada em vigor da Convenção. O MEPC realizará uma sessão em abril de 2018, para adotá-lo. O novo calendário indica quando os navios poderão gerenciar as suas águas por meio da troca oceânica, no padrão D-1, e quando deverão possuir um BWMS padrão D-2.

O novo cronograma para o navio estar em conformidade com o padrão D-2 é vinculado às datas de renovação do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo – IOPPC. Com a entrada em vigor da BWMC, os navios já existentes terão de, inicialmente, atender ao padrão D-1, o qual exige que os navios conduzam uma troca volumétrica de pelo menos 95% da água de lastro. A partir da primeira vistoria de renovação do IOPPC, os navios existentes serão, então, requisitados a ter um BWMS para cumprir o padrão D-2. Caso a primeira vistoria do navio aconteça no período de um a dois anos a partir da data de entrada em vigor da Convenção, o requisito passa a ser a segunda vistoria de renovação do IOPPC, a não ser que tenha ocorrido uma vistoria prévia no período de 8 de setembro de 2014 a 8 de setembro de 2017.

No caso dos navios novos, eles já deverão estar em conformidade com o padrão D-2 a partir da data em que forem colocados em serviço. Um navio existente, com arqueação bruta inferior a 400 toneladas, o qual a renovação do IOPPC sob o Anexo I da MARPOL não se aplica, deverá cumprir o padrão D-2 a partir da data acordada pela Administração, sendo que esta data não poderá ultrapassar o dia 8 de setembro de 2024.

Para os navios que utilizam BWMS de primeira geração, o MEPC, em maio de 2015, aprovou um roteiro para implementação da Convenção, que trata do princípio da não penalização dos navios que já instalaram BWMS de primeira geração, no caso de a água de lastro não estar em conformidade com o padrão D-2. Ele estabelece que tais navios não deverão ser penalizados, detidos ou advertidos e nem serão requisitados a substituir o sistema, caso seja instalado, mantido e operado corretamente durante a vida da embarcação ou do sistema.

A BWMC traz orientações sobre medidas de contingência, para o caso de a água de lastro não ser compatível com o padrão estabelecido. O período experimental das orientações sobre amostragem e análise será de três anos, quando o MEPC coletará informações sobre qualquer BWMS que não atenda ao padrão D-2. Todos os navios serão orientados a coletar dados para avaliar a eficácia dos BWMS, suas diretrizes e a praticidade da Convenção. Caso a análise revele problemas persistentes, o MEPC poderá revisar o texto da BWMC, levando em conta a necessidade de garantir a não penalização.

A Convenção elaborou, ainda, orientações para entrada e reentrada de navios em águas sob a jurisdição de outra parte. Embarcações que navegam em águas da mesma jurisdição não necessitam possuir um BWMS, pois a BWMC aplica-se a navios engajados em viagens internacionais. Já as embarcações sob outra jurisdição, devem fazer docagem em dique seco. Tal docagem pode ser feita em águas nacionais ou estrangeiras. Caso seja realizada no exterior, há a possibilidade de ser mantida a isenção do requisito de BWMS para aquela viagem única, se houver um acordo entre o país de origem e o de destino. Neste caso, o navio terá de possuir o Certificado de Gerenciamento de Água de Lastro para esta única viagem. É importante ressaltar que, mesmo tendo um novo cronograma em vista, os cuidados com a água de lastro devem ser observados desde já. Pelo desenvolvimento sustentável e por uma atividade marítima digna.

Nilson José Lima
Representante da CONTTMAF na RPB/IMO



Foto: Fabiano Silva

Na vanguarda

O Brasil está entre os países pioneiros na implementação de medidas de controle de água de lastro na legislação nacional e os Marítimos brasileiros estão habituados a planejar e a realizar operações de lastro a bordo, atendendo a tais padrões, há mais de uma década. Desde 2005 foi adotada a NORMAM 20, a norma da Autoridade Marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios. De acordo com a Diretoria de Portos e Costas – DPC, a verificação das informações sobre o lastro é feita durante a atividade de Port State Control – PSC, executada pelos Inspetores Navais lotados nas Capitânicas, Delegacia e Agências espalhadas pelo território nacional. “Durante a atividade do PSC, o Inspetor Naval confere toda a documentação relativa à questão da água de lastro, ou seja, ele verifica se a embarcação possui o Plano de Gerenciamento de Água de Lastro devidamente aprovado por Sociedade Classificadora de Navios, o Livro Registro, onde está anotada toda a operação de lastro realizada pelo navio e o certificado internacional. Após a transição da Regra D-1 para a Regra D-2, a atividade de PSC seguirá os mesmos padrões do que é feito atualmente, exceto pela comprovação do tratamento da água de lastro”, declarou a DPC em nota encaminhada à revista Unificar.

Sobre o tratamento da água nos tanques de lastro, novas técnicas deverão ser analisadas pela Autoridade Marítima. “À medida que novas tecnologias e novos sistemas de gerenciamento ou de tratamento da água de lastro forem desenvolvidos para evitar, minimizar e controlar o transporte dos organismos aquáticos exóticos ou patogênicos por meio da água de lastro, contanto que sejam avaliados e aceitos pela Autoridade Marítima, a DPC estabelecerá, quando oportuno, as instruções normativas apropriadas”.

De acordo com publicação do Ministério do Meio Ambiente, entre as opções de tecnologias de trata-

mento estão métodos mecânicos como filtragem e separação; métodos físicos como esterilização por ozônio, luz ultravioleta, correntes elétricas e tratamento térmico; tratamentos químicos como adição de biocidas na água de lastro para matar os organismos; e combinações dos métodos acima.

O diretor do SINDMAR Carlos Muller ressalta que um dos motivos para os sistemas de tratamento de água de lastro ainda não terem sido adotados é a falta de consenso entre os países membros da Convenção sobre o padrão dos equipamentos a serem utilizados a bordo dos navios. “Vários protótipos surgiram nos últimos anos. Diversos fabricantes oferecem diferentes modelos e há interesses comerciais envolvidos, de forma que a IMO não teve sucesso, até agora, em estabelecer uma padronização efetiva destes equipamentos na indústria marítima. São mais de 50 os modelos aprovados. A falta de padronização, geralmente, acaba resultando em dificuldades para operacionalizar os novos sistemas, aumenta os custos de manutenção e demanda mais horas de treinamento dos Oficiais que irão operar os diferentes equipamentos”, disse.

A preocupação com a transferência de espécies marinhas invasoras, por meio da água de lastro, foi manifestada na Agenda 21, documento assinado por 179 países, durante a Conferência Internacional das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992. Em seguida, o Comitê de Proteção do Meio Ambiente – MEPC da IMO seguiu as orientações da ONU e criou diretrizes para diminuir o impacto da água de lastro no meio ambiente, resultando, uma década depois, na Convenção Internacional sobre Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios.

Antes tarde...



Fabiano Silva

O propósito da Convenção Internacional para o Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios é prevenir os riscos de introdução de espécies aquáticas invasoras. Junto às águas de lastros de navios estão presentes diversos organismos, muitos deles invisíveis a olho nu. O estabelecimento destes organismos em um novo ambiente pode resultar em uma mudança irreversível na estrutura de suas comunidades biológicas e acarretar a extinção de espécies nativas. As invasões biológicas por organismos aquáticos não nativos representam um importante fator de transformação ambiental, cujas consequências extrapolam os prejuízos ecológicos e incluem, também, diversos impactos econômicos e sociais. Os aspectos econômicos são assustadores. Há quatro anos, nos Estados Unidos, prejuízos causados por espécies invasoras foram estimados em aproximadamente R\$ 400 bilhões, mas os impactos ambientais são ainda mais alarmantes. As invasões biológicas estão entre os piores problemas ecológicos da atualidade, sendo considerada, pela União Internacional para a Conservação da Natureza – IUCN (International Union for Conservation of Nature), a segunda maior fonte de perda da biodiversidade no planeta. As espécies invasoras só perdem para o homem em relação à capacidade de alterar e impactar ambientes.

Dentre as diversas espécies introduzidas via águas de lastro, destaca-se, na América do Sul, a espécie *Limnoperna fortunei*, popularmente conhecida como mexilhão-dourado. Este mexilhão é um bivalve de água doce, mas capaz de sobreviver nas águas salobras, como as encontradas nas águas de lastro. A primeira ocorrência do mexilhão-dourado no continente sul-americano foi registrada em 1991,

na foz do Rio da Prata, Argentina. Desde então, a espécie tem se alastrado por diversos rios do continente. Os primeiros registros no Brasil aconteceram por volta do ano de 1998, no Rio Grande do Sul e no Mato Grosso do Sul. A principal hipótese acerca da invasão dessa espécie em nosso continente é que ela teria chegado por meio da água de lastro. A fase larval planctônica do mexilhão-dourado facilita a dispersão do organismo, já que neste momento eles são invisíveis a olho nu. Assim, mesmo águas cristalinas podem estar contaminadas.

Após o estabelecimento das larvas, os mexilhões adultos são dispersos rio acima, via incrustação em embarcações, misturados a águas e areias contaminadas, e até mesmo pelo trato digestivo de alguns peixes e aves que os ingerem, mas não são capazes de digeri-los. Outra fonte de contaminação importante, após a chegada em águas continentais, é o transporte de alevinos, já que são necessários vários litros de água aerados que, se contaminados, podem servir de carona para o transporte do bivalve invasor. Desta forma, o mexilhão-dourado invadiu boa parte das bacias dos rios Paraná e Paraguai, em uma velocidade estimada de 240 km/ano, sendo, mais recentemente, também identificado na bacia do rio São Francisco. Ou seja, o organismo tem conseguido transpor bacias mesmo sem estarem conectadas, via estradas, através de barcos contaminados, dragas de areia, águas contaminadas, dentre outras formas. Os impactos econômicos e ecológicos da chegada desta espécie são diversos.

A ineficiência de predadores, parasitas e doenças favorecem o seu estabelecimento e o seu alto crescimento populacional, que chegam a atingir 200 mil indivíduos/m². As altas densidades populacionais, somadas à sua intensa atividade de filtração alteram a qualidade das águas e toda a cadeia trófica aquática, podendo favorecer algumas espécies oportunistas, tais como cianobactérias tóxicas e, por outro lado, extinguir localmente diversas espécies nativas. Do ponto de vista econômico, as incrustações promovem entupimento de tubulações, chegando a parar, momentaneamente, a operação de hidrelétricas, já que os sistemas de resfriamento de turbinas são afetados pelas incrustações, que automaticamente desligam os equipamentos. O custo do desligamento de turbinas é extremamente alto. Além das hidrelétricas, sistemas de abastecimento de água, de combate a incêndio, estações de piscicultura e todas as atividades que utilizam

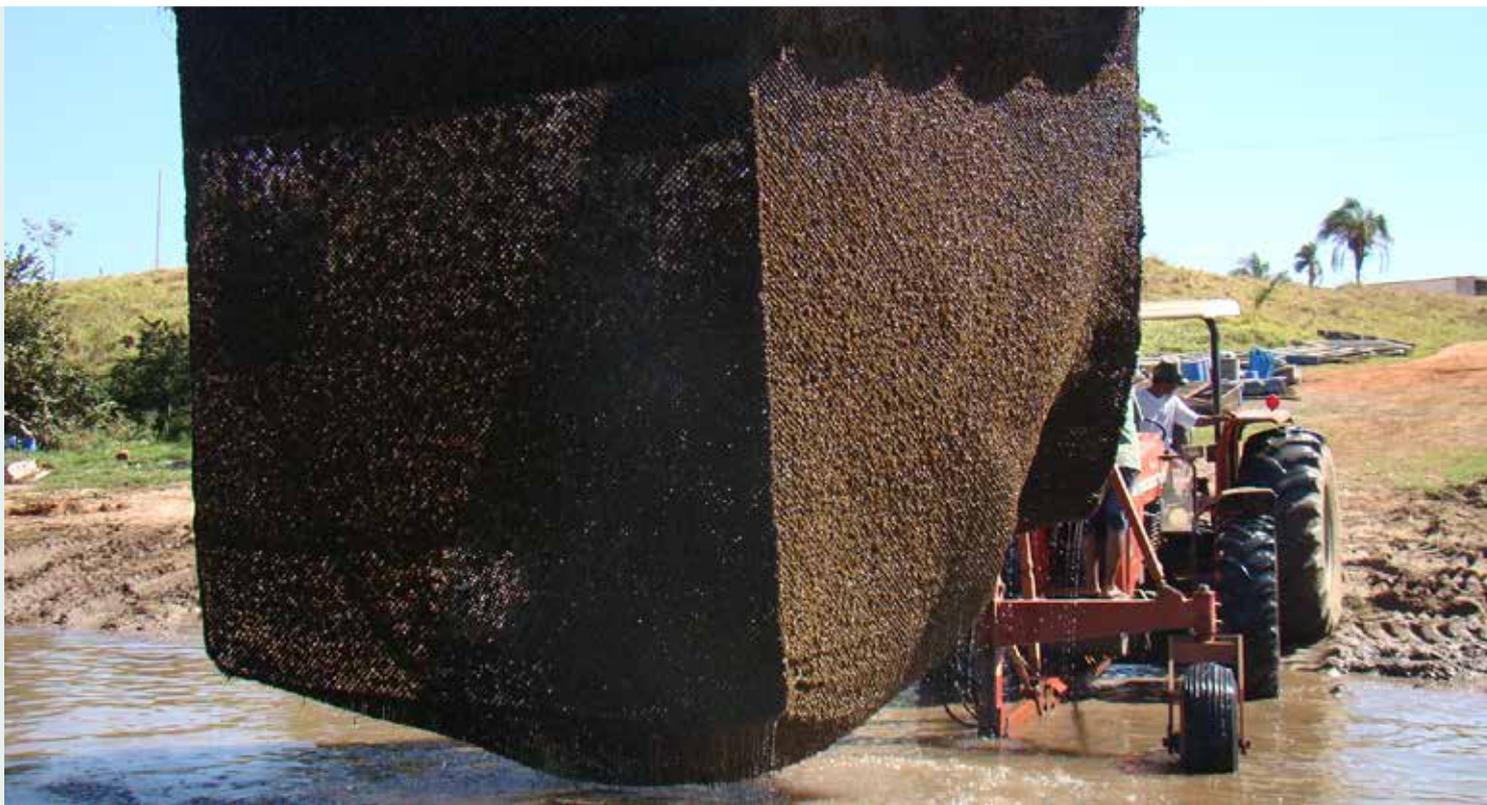


Foto: Fabiano Silva

água bruta de sistemas impactados têm sofrido prejuízos altamente significativos.

De maneira semelhante ao mexilhão-dourado, e de carona nos navios, as espécies *Dreissena polimorfa*, popularmente conhecida como mexilhão-zebra e a espécie *Dreissena rostriformis bugensis*, conhecida como mexilhão-quagga, invadiram a Europa e América do Norte. Alguns especialistas têm considerado a invasão destes mexilhões na região dos Grandes Lagos, na divisa dos Estados Unidos e Canadá, como a principal ameaça ambiental, sendo, provavelmente, o distúrbio mais relevante para a qualidade das águas destes locais. Tanto os americanos e europeus se preparam para uma possível chegada, via águas de lastro, do mexilhão-dourado por lá, como os sul-americanos preveem uma invasão pelos mexilhões-quagga e zebra por aqui.

Com exceção das espécies invasoras que causam risco à saúde humana, o controle destes organismos é, em geral, restrito aos ambientes industriais. Isso porque os impactos do lançamento de produtos ou aplicação de técnicas de controle em ambientes abertos provocariam efeitos adversos, que poderiam afetar espécies nativas e mesmo a qualidade de vida nos ambientes e, assim, serem mais impactantes do que as próprias espécies invasoras. Dessa forma, nos ambientes industriais, diversas técnicas têm sido aplicadas, como a retirada mecânica, a aplicação de produtos químicos, o uso de tintas anti-incrustan-

tes, de luz ultravioleta, de ozônio etc. O fato é que todas estas técnicas possuem alto custo econômico e efeitos colaterais nos ambientes. Desta forma, uma vez que as espécies invasoras chegam a um novo local, o convívio será inevitável, assim como os custos ambientais e econômicos que, sem dúvida, são repassados aos consumidores finais.

Portanto, o procedimento mais eficiente para o combate a espécies invasoras é a prevenção. Neste sentido, apesar de a Convenção Internacional para o Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios não produzir efeito nas espécies que já invadiram ambientes, tais como o mexilhão-dourado no Brasil, terá muito a contribuir na prevenção de novos invasores. O Brasil mesmo, apesar de sofrer os impactos de diversas espécies que já invadiram nossos ambientes, outras tantas, tais como os próprios mexilhões-zebra e quagga, ainda não foram registrados, e a chegada destes organismos poderia potencializar ainda mais estes impactos. E mesmo o transporte de espécies do Brasil para outros países ficará mais seguro com a Convenção. Antes tarde do que nunca, a efetiva implantação da Convenção poderá mitigar impactos ambientais e econômicos incalculáveis e, assim, proteger os ambientes e os consumidores finais, que acabam pagando os custos dos métodos de controle das espécies nas indústrias.

Fabiano Silva
Pesquisador do Centro de Bioengenharia de
Espécies Invasoras de Hidrelétricas – CBEIH



Foto: Fabiano Silva

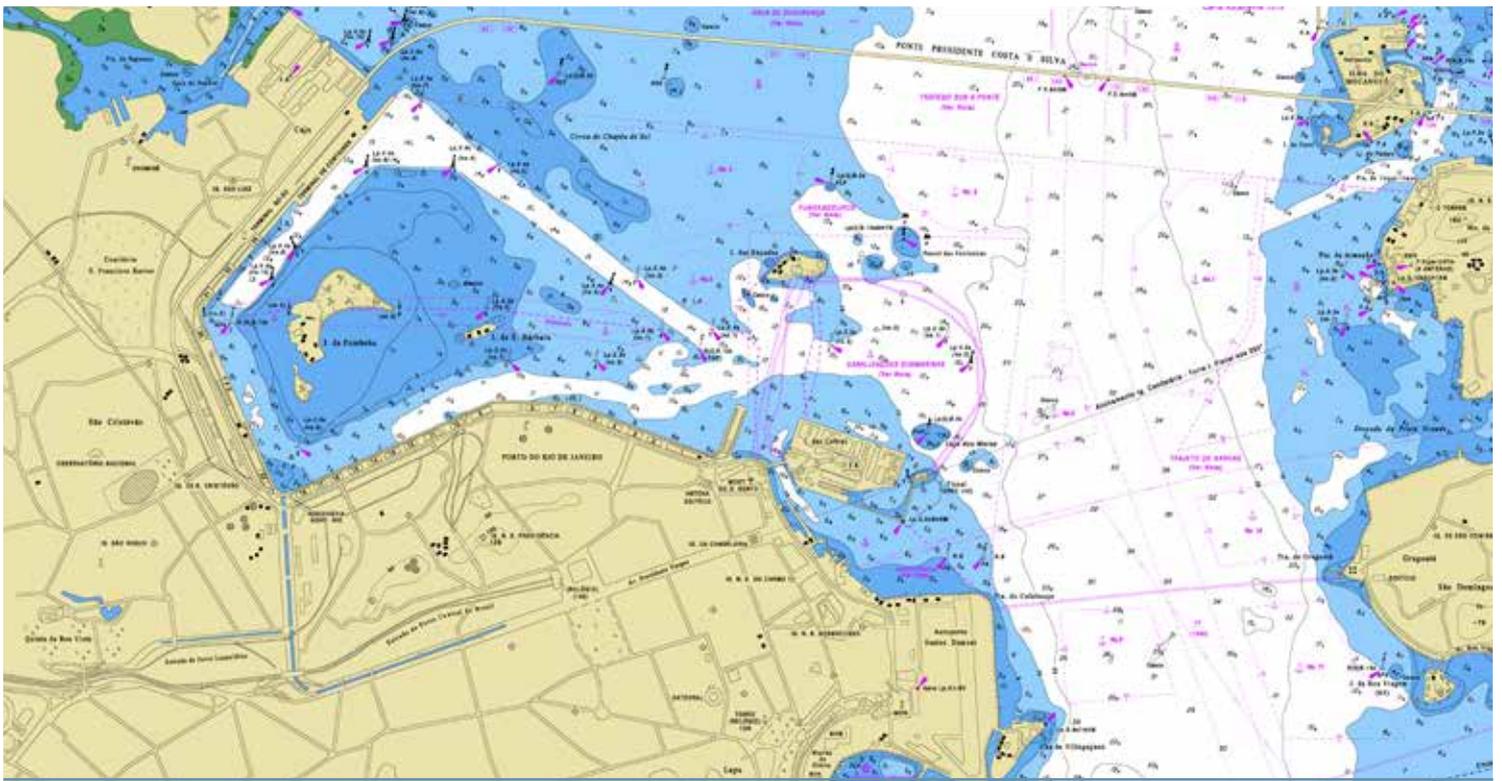
O combate às espécies invasoras

Todos os dias, milhares de espécies invasoras são levadas de um lado para outro do mundo nos tanques das embarcações. A invasão de organismos nocivos ao ambiente marinho brasileiro, por meio da água de lastro, é uma preocupação antiga. Há 12 anos, o professor Mauro Rebelo, pesquisador da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ estuda o mexilhão-dourado. “Nós trabalhamos há muitos anos com o problema do mexilhão. Começamos em 2005, com uma força-tarefa organizada pelo CNP/MMA. Depois, isso virou uma linha de pesquisa no nosso laboratório. Em 2013, organizamos o primeiro crowdfunding científico do Brasil para levantar recursos para sequenciarmos o genoma do mexilhão”, declarou. O objetivo da pesquisa é resolver, definitivamente, o problema da infestação da praga dourada. “Queremos fazer um mexilhão-dourado que produza uma prole infértil e com isso leve a população ao colapso”, disse Rebelo. De acordo com o professor, a pesquisa já apresenta resultados, mas o protótipo – um mexilhão geneticamente modificado adulto – deve ficar pronto em dois anos.

Pensando na prevenção, o Porto de Imbituba, em Santa Catarina, realiza, por meio do Programa de Controle de Água de Lastro, análise documental sobre os procedimentos de lastro e deslastro dos navios. O programa prevê, ainda, a coleta de amostras de água para análise quali-quantitativa de fitoplâncton e zo-

oplâncton, a fim de identificar a ocorrência de espécies exógenas e a biorregião de origem das mesmas. “Para as coletas, têm-se como meta a seleção aleatória de dois navios por trimestre, independentemente do tipo de operação (granel ou contêiner), nos quais serão colhidas as amostras”, declarou a analista do Porto de Imbituba Camila Kuminek de Amorim.

No meio do caminho das espécies invasoras, estão as usinas hidrelétricas. As grandes estruturas servem de berço para os mexilhões-dourados. Com o funcionamento prejudicado, ações preventivas precisam ser implementadas. Em Minas Gerais, o Centro de Bioengenharia de Espécies Invasoras de Hidrelétricas – CBEIH, localizado no Centro Tecnológico de Minas Gerais – CETEC, desenvolve o programa Detecção Rápida e Resposta Imediata – DRRI, com base no programa de detecção precoce do Bureau of Reclamation, instituto do governo federal norte-americano, responsável pelo combate às espécies invasoras nos EUA. Por meio de um índice de risco e modelagem computacional, o DRRI mapeia áreas mais suscetíveis à invasão e, com técnicas moleculares e análises de imagens, consegue detectar uma possível infestação no início do processo. “Nesse momento, ainda é possível impedir a concretização da invasão ou, caso já esteja concretizada, pode-se implementar barreiras sanitárias de contenção, de maneira que impeçam o espalhamento da invasão”, afirmou o pesquisador do CBEIH Fabiano Silva. Segundo ele, o programa contempla, ainda, um mecanismo de notificação imediata de autoridades de diversas áreas.



REVISADA NORMA BRASILEIRA PARA CANAIS DE ACESSO AOS PORTOS

A FHM fez parte da Comissão Especial que elaborou o documento

A Associação Brasileira de Normas Técnicas publicou, recentemente, a ABNT NBR 13246:2017 sobre planejamento portuário, aspectos náuticos e procedimentos que devem ser observados em projetos de dimensionamento geométrico de canais de acesso aos portos brasileiros. Trata-se de uma revisão da 1ª versão da norma publicada em 1995. O documento, de 161 páginas, traz diretrizes para orientar empresas a elaborarem projetos conceituais e detalhados de instalações para navios, como canais de acesso, bacias de evolução e fundeadouros. Ela possibilita, ainda, avaliar a compatibilidade do canal existente com uma proposta de mudança no tipo de navio ou de operação. A norma se aplica a embarcações novas com dimensões maiores do que as que o porto costuma receber, novos projetos de acesso náutico e modificações em canais existentes.

A norma recomenda a utilização de simuladores de manobras e estabelece parâmetros que deverão ser aplicados

nas simulações realizadas antes de se chegar à proposta final de um projeto de dimensionamento de um canal de acesso ou de um navio maior, visando à segurança da navegação. A Fundação Homem do Mar – FHM fez parte da Comissão de Estudo Especial de Planejamento Portuário, que contou com a participação de instituições públicas e privadas ligadas ao setor. A FHM colaborou em todos os aspectos para a revisão da norma, principalmente para as especificações contidas nos anexos F e H, sobre o caderno de manobras e o movimento de ondas.

O coordenador da FHM Mário Calixto explica que, para se chegar ao resultado apresentado em um projeto de dimensionamento de canais, é preciso fazer simulações por meio de modelo matemático, pois ele é baseado em teoria de mecânica e hidrodinâmica, experimentos em escala reduzida ou provas de mar, técnicas de implementação computacional e considera fenômenos observados na natureza. “O que nos permite, usando um sistema de visualização, utilizar o simulador de ma-



Mário Calixto levou a experiência da FHM para a Comissão Especial que elaborou a Norma

“Sugerimos questões técnicas e parâmetros mínimos necessários para a utilização de simuladores de manobras e procedimentos mais adequados, que servissem a todos e a nossa recomendação foi bem recebida. A experiência da FHM em estudos de manobrabilidade faz com que o nosso trabalho seja reconhecido”

Mário Calixto

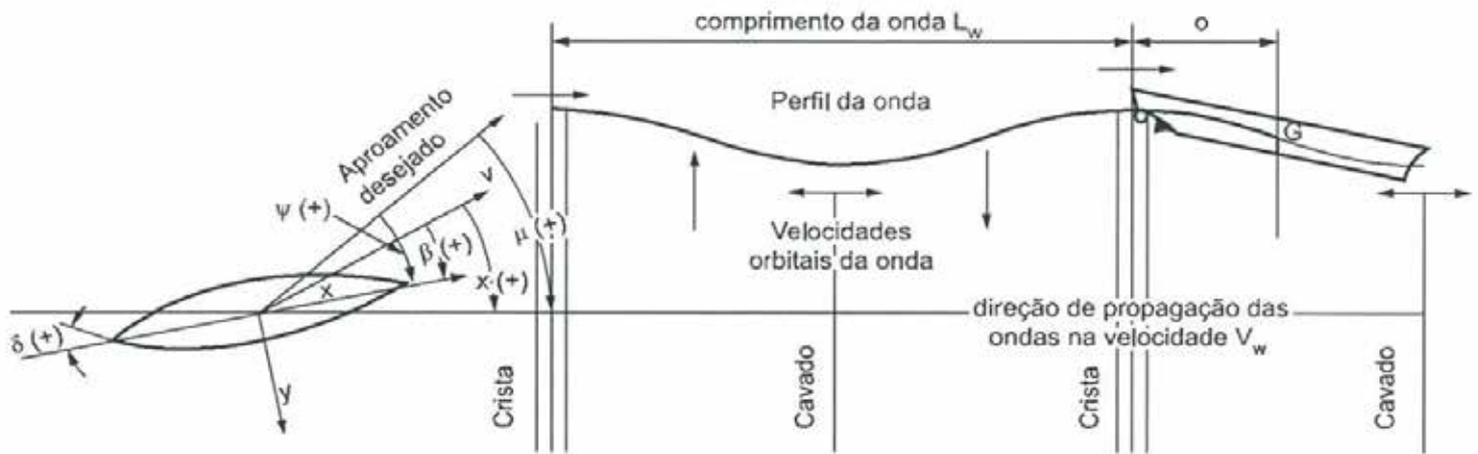
nobras, com comandos e instrumentos, refinado com a experiência de práticos e comandantes. Assim, um novo navio, em que se conhecem resultados de laboratórios e de provas de mar, poderá ser modelado no simulador e o sistema terá a capacidade de simular manobras reais a serem executadas pelo navio, nos permitindo realizar uma análise bastante precisa do que acontece na realidade”, declarou o coordenador.

Calixto lembra que, em uma das reuniões para revisão da norma, a FHM propôs uma forma de análise que levava em consideração o uso adequado da simulação dentro dos seus limites de validade, o qual deveria incluir descritivos dos procedimentos e estudos realizados para a validação do modelo matemático de simulação. “Sugerimos questões técnicas e parâmetros mínimos necessários para a utilização de simuladores de manobras e procedimentos mais adequados, que servissem a todos e a nossa recomendação foi bem recebida. A experiência da FHM em estudos de manobrabilidade faz com que o nosso trabalho seja reconhecido”, afirmou.

Para o coordenador da FHM, a ABNT NBR 13246:2017 representa um instrumento fundamental para as instituições que utilizam os simuladores como ferramentas de análise de canais e demais instalações de acesso. “Ela mostra todos os aspectos importantes que devem ser observados nestas ferramentas, a fim de prover resultados que satisfaçam a realidade das operações”, declarou. Feliz por ter participado da elaboração do documento, o consultor naval da FHM Jeferson Carvalho considera a atualização da norma um passo importante para se buscar melhorias e padronização dos procedimentos. “Participar deste trabalho foi um diferencial para mim, pois além de a função que exerço exigir o máximo de conhecimento sobre a norma em questão, pude contribuir para que ela seja vista como uma fonte de orientação especializada para o setor”, afirmou.

Elaborado o projeto, ele deverá ser apresentado à Autoridade Marítima – AM, que fará uma avaliação da proposta, observando se ela está em conformidade com as normas de padronização e legislação vigentes. De acordo com a Diretoria de Portos e Costas – DPC, a publicação da norma 13246:2017 “vem ao encontro de algumas preocupações sobre o ordenamento do tráfego aquaviário e segurança da navegação”.

A Lei dos Portos diz que cabe à Autoridade Portuária, sob coordenação da AM, “estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos le-



Parâmetros sugeridos pela FHM, disponíveis no anexo F da norma: definição da direção da propagação da onda, aproximação desejado e velocidade do navio de projeto.

vantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas dos cais do porto”. Neste contexto, o trabalho das autoridades marítimas exige avaliação da adequabilidade da manobrabilidade dos navios que trafegarão nos canais de acesso e demais instalações portuárias. Sob esta ótica, a DPC avalia que “a norma da ABNT possibilita a avaliação dessa compatibilidade desses espaços portuários com novos tipos de navios propostos”, declarou em nota a Comunicação da DPC.

A DPC acredita que as avaliações de novas obras portuárias para emissão de parecer sobre a segurança da navegação e o ordenamento do tráfego aquaviário, em cumprimento ao previsto na NORMAM-11/DPC, que trata de obras em águas jurisdicionais brasileiras, serão realizadas com maior facilidade, tendo em vista uma norma nacional a qual se pode consultar como referência técnica. A entidade destaca, ainda, a importância da publicação do documento. “O Brasil passa a contar com um manual de boas práticas para o planejamento portuário em relação aos aspectos náuticos, a exemplo do que ocorre em outros países que adotam normas similares ou empregam o Relatório nº 121 - Approach Channel-Guide to Design do Permanent International Association of Navigational Congresses – PIANC”.

O engenheiro naval da FHM Ernesto Sá Coutinho Júnior ressalta o trabalho realizado pela comunidade marítima para se chegar a um consenso sobre a padronização da norma. “O trabalho em conjunto foi fundamental para termos o entendimento do que seria melhor para todas as partes envolvidas no pro-

cesso. Com a norma revisada, os projetos para canais de acesso, bacias, fundeadouros e navios com dimensões maiores serão mais seguros a partir de agora”, disse Coutinho, que contribuiu para a elaboração do anexo “F” sobre o caderno de manobras.

A equipe da FHM que integrou a Comissão de Estudo Especial de Planejamento Portuário contou com a participação do assessor da FHM e professor Sergio Sphaier, da UFRJ. O doutor em hidrodinâmica de navios e sistemas oceânicos ratifica a importância do documento para o sucesso das operações. “Obedecendo à norma, criam-se mecanismos como limite de velocidade e condições ambientais adequadas. Risco de acidente existe, mas estabelecem-se limites. O objetivo é garantir segurança e oferecer ferramentas para isso”, declarou. O grupo de trabalho da Fundação Homem do Mar contou, ainda, com a colaboração do diretor da instituição Jailson Bispo.

“Com a norma revisada, os projetos para canais de acesso, bacias, fundeadouros e navios com dimensões maiores serão mais seguros a partir de agora”

Ernesto Sá Coutinho Júnior



DIÁRIO DE BORDO

O SINDMAR mantém as portas abertas a seus representados e representadas, encorajando-os a conhecer o dia a dia da ação sindical, para entender a importância do papel que o Sindicato desempenha na manutenção dos postos de trabalho e na conquista dos direitos dos trabalhadores Marítimos brasileiros. Por meio de sua sede e das Delegacias Regionais, o SINDMAR realiza uma luta sem trégua na defesa desses valores, atuando em todos os setores nos quais a comunidade marítima está representada, combatendo a exploração a bordo e a precarização das condições de trabalho, ao mesmo tempo em que fortalece os laços de apoio e confiança com aqueles que lutam ao lado dos trabalhadores.

Trabalhadores debatem crise econômica mundial

Presença dos trabalhadores Marítimos no seminário internacional sobre a crise econômica mundial e o mundo do trabalho, organizado pela CTB, em Salvador (BA), no dia 24 de agosto. O evento contou com representantes dos trabalhadores de 26 países, discutindo temas como globalização, direitos e democracia, a crise capitalista e os impactos no mundo do trabalho.





Conclusão de curso no CIABA

No dia 7 de julho, o Delegado Regional do SINDMAR em Belém (PA), Darlei Pinheiro, participou da cerimônia de Conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Náutica (APTN) no CIABA, que contou com 25 formandos. Nas fotos acima, o Delegado

em dois momentos: entre o Capitão-de-Mar-e-Guerra Fábio da Silva Andrade, Comandante do CIABA, e o Vice-Almirante Alípio Jorge, Comandante do 4º Distrito Naval, e na entrega do certificado ao aluno Shakyron Corrêa Barros.



Reunião esclareceu condições para tripulantes brasileiros na Cabotagem segundo a RN 72

SINDMAR esclarece RN 72 na Cabotagem

O Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza (CE), Rinaldo Medeiros, se reuniu, em 17 de junho, com o gerente geral da agência Wilhelmsen Ships Service, Elcio Bonfim, para prestar esclarecimentos sobre o cumprimento da RN 72 na Cabotagem. O encontro se realizou na Superintendência do Ministério do Trabalho na capital cearense e teve a participação da superintendente do órgão Dena Andrade. A agência alegou que vinha recebendo informações

divergentes de seus contratantes, Transpetro e Petrobras, e buscou dirimir as dúvidas que pairavam. Rinaldo Medeiros fez uma explanação detalhada sobre a aplicação da RN 72 na Cabotagem, inclusive com a simulação de cálculos matemáticos e, ao final da reunião, a superintendente redigiu um termo de compromisso para servir de parâmetro e esclarecer quaisquer dúvidas dos armadores internacionais aos quais a Wilhelmsen presta serviços.

Reunião do IBF em Tóquio

O Diretor do SINDMAR Carlos Müller participou em, Tóquio, Japão, das reuniões de negociação entre armadores e trabalhadores Marítimos no International Bargaining Forum- IBF, promovido pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF. Este fórum abrange mais de 150 mil Marítimos em cerca de 8 mil embarcações de diferentes bandeiras.



Carlos Müller e Mayo Urugaio Machado Fernandes, Diretores da Conttmf, no IBF

Conclusão do Curso de APMA no CIABA

Em 4 de agosto, o SINDMAR foi representado por seu Delegado em Belém (PA), Darlei Pinheiro, na cerimônia de conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas (APMA) do CIABA, em que 25 alunos se formaram.



Darlei Pinheiro (ao centro) na conclusão do APMA/CIABA

Passagem de comando

O Diretor do SINDMAR Carlos Müller participou em Brasília da cerimônia de transmissão de cargo ao novo Chefe do Estado Maior da Armada, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior. O SINDMAR reconhece a capacidade de realização e o diálogo franco que marcaram a passagem do Almirante Ilques na Diretoria de Portos e Costas e na Diretoria de Pessoal da Marinha, assim como o seu relacionamento com os Marítimos.



VISITAS A BORDO



Epic St. John



Ocean Dignity



Sapura Esmeralda



Arcadia



Kommandor 3000



Log-In Jacarandá



Baru Vega



Gurupá



CBO Niterói



Celso Furtado



Lucio Costa



Astro Badejo



Dan Sabiá



Epic Baluan



Marlin



Epic Baluan



PLSV Seven



Ocean Dignity

Um terço de quê? 1

A extinção de uma ação do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) pelo Tribunal Regional do Trabalho (TRT) está preocupando armadores com atuação na navegação de apoio marítimo.

Um terço de quê? 2

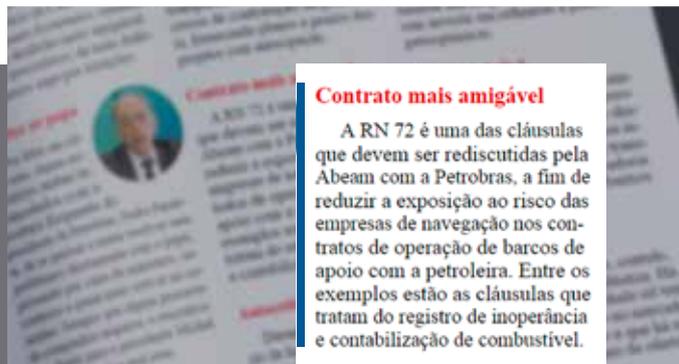
A ação do sindicato esclarecia que a terça parte da tributação de embarcações que precisa ser formada por cidadãos brasileiros, segundo a Resolução Normativa 72 (RN 72) do Conselho Nacional de Imigração, deve ser calculada sobre o total de indivíduos a bordo e não sobre fuzões.

Um terço de quê? 3

Há rumores de que já há casos de empresas sendo autuadas pelo Ministério do Trabalho, e o receio é que a Petrobras possa “pegar carona” e fazer o mesmo, multando os operadores de sua frota.

Um terço de quê? 4

No entendimento da Associação Brasileira das Empresas de Navegação Marítima (Abeam), como a ação ainda não transitou em julgado, a ação do Syndarma ainda permanece em vigor. A associação planeja recorrer da decisão.



Contrato mais amigável

A RN 72 é uma das cláusulas que devem ser rediscutidas pela Abeam com a Petrobras, a fim de reduzir a exposição ao risco das empresas de navegação nos contratos de operação de barcos de apoio com a petroleira. Entre os exemplos estão as cláusulas que tratam do registro de inoperância e contabilização de combustível.

A coluna Em Off da revista Brasil Energia Petróleo, do mês de agosto, em claro exercício de parcialidade jornalística, trouxe algumas notas com questionamentos do Syndarma sobre a Resolução Normativa 72. O SINDMAR requereu da revista o direito de resposta, por entender a manifestação do Syndarma como descabida e oportunista. Essa resposta, reproduzida na íntegra a seguir, foi parcialmente publicada na edição de setembro da Brasil Energia Petróleo.

A DÚVIDA TARDIA DO SYNDARMA

O Syndarma, representando a Armação – os donos dos navios, participou ativamente na elaboração da Resolução Normativa 72 do CNIg – Conselho Nacional de Imigração, em 2006. Lá estava também o SINDMAR – Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, como representação dos trabalhadores Marítimos. Em 11 de outubro daquele ano, o então presidente do CNIg, Nilton Freitas, enviou carta ao SINDMAR e ao Syndarma a reconhecer a “participação ativa e construtiva”. Passados 11 anos, os armadores vêm a público declarar dúvidas sobre o texto elaborado com a participação deles. Amnésia? Oportunismo?

A ORIGEM DA RN 72

O documento preparatório da RN 72, que definiu os seus Objetivos e Diretrizes, determinava, como prioridade absoluta, a criação de postos de trabalho para Marítimos brasileiros nas atividades de alta qualificação. Para o SINDMAR, o tempo todo, houve clareza do papel fundamental que a RN 72 teria na geração de empregos na Marinha Mercante brasileira. Hoje, a aplicação da RN 72 garante a ocupação de mais de cinco mil postos de trabalho. Ao mesmo tempo, a Resolução tem o foco em aumentar a produtividade nacional, regulamentando, de forma clara e precisa, a presença da mão de obra estrangeira na navegação, a qualificação da mão de obra nacional, a segurança jurídica dos negócios, a formação e a capacitação de mão de obra nacional por meio de simuladores de navegação marítima de última geração, a concessão de vistos de trabalho de até dois anos para estrangeiros, a aceitação da carteira internacional de Marítimo dispensando a exigência do visto no ingresso no Brasil na Navegação de Longo Curso, a proteção social ao trabalhador estrangeiro contratado para trabalho no Brasil.

O QUE ESTÁ EM JOGO NA AMNÉSIA DO SYNDARMA?

Tal como outras conquistas dos trabalhadores brasileiros, a RN 72 também entrou na mira das forças mais retrógradas do patronato marítimo mercante. Nas tentativas de esvaziamento e de descaracterização da RN 72, a Armação não questiona o percentual da tripulação, que deve ser ocupada por trabalhadores brasileiros nas embarcações estrangeiras em nossas águas jurisdicionais. Mas, ameaçadoramente, busca autorização para aplicar tais percentuais de modo global, sobre o quantitativo absoluto dos trabalhadores em um determinado navio ou plataforma. Essa burla do texto da Resolução, uma vez aceita, permitiria atender ao percentual de trabalhadores brasileiros nas embarcações estrangeiras concentrando as contratações apenas nas funções de menor qualificação e menor remuneração. É importante destacar que o Syndarma já não teve êxito na Ação Judicial em que buscava flexibilizar a aplicação da RN 72 e interpôs recurso ao TST. A insistência do Syndarma indica o seu descaso com as condições e os postos de trabalho de milhares de Marítimos brasileiros.

O QUE ESTÁ GARANTIDO NA RN 72?

As tentativas de esvaziamento da RN 72 devem ser contidas pela obviedade do seu próprio texto que, no artigo 3º, estabelece para as embarcações e plataformas estrangeiras que operarem por mais de 90 dias em águas jurisdicionais brasileiras, a contratação de Marítimos e outros profissionais brasileiros. A contratação deve ocorrer em proporção crescente, quanto maior for o prazo, “em todos os níveis técnicos e em todas as atividades de caráter contínuo”. O mesmo cuidado é reafirmado, ainda no artigo 3º, frisando que as contratações têm de atender “cada nível técnico (Oficiais, graduados e não-graduados) e cada ramo de atividade (convés e máquinas) de caráter contínuo”.

ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO

Com o apoio dos homens e mulheres do mar, o SINDMAR e os sindicatos coirmãos conseguiram, depois de muita luta, celebrar a implantação do tão esperado regime de trabalho e repouso 1x1 para os Marítimos do Sistema Petrobras. É uma grande conquista! Além da nova escala de trabalho, a Transpetro se comprometeu a estudar a criação de um plano de cargos e salários, entre outras cláusulas.

Nos últimos meses, o SINDMAR assinou, ainda, acordos com a Golar, a Rohde Nielsen e a Aliança. Ambos com manutenção das cláusulas já estabelecidas em ACT, assim como reajuste com reposição integral da inflação e/ou ganho real.



TERMO ADITIVO AO ACT 2015/2017 TRANSPETRO

Vigência de 1º de novembro de 2016 a 31 de outubro de 2017

- Implantação do regime 1x1;
- Redução do tempo de permanência a bordo na maioria dos navios;
- Compromisso de criação de um grupo de estudos para a implantação de Plano de Cargos e Salários;
- Pagamento de abono pecuniário indenizatório;
- Oportunidade de promoção;
- Reajuste dos benefícios;
- Manutenção das cláusulas já estabelecidas em ACT.

TERMO ADITIVO AO ACT 2015/2017 PETROBRAS

Vigência de 1º de novembro de 2016 a 31 de outubro de 2017

- Reajuste salarial com a reposição da inflação
- Reajuste dos benefícios
- Regime 1x1
- Manutenção das cláusulas já estabelecidas em ACT



ACT GOLAR 2016/2017 (NAVIOS GOLAR WINTER E GOLAR SPIRIT)

Vigência 1º de janeiro de 2016 a 31 de dezembro de 2017

- Reajuste salarial com ganho real nos dois anos de vigência do ACT
- Reajuste acima da inflação nos valores de vale-alimentação e ajuda de custo nos dois anos
- Implementação do pagamento de uma remuneração, a título de 14º salário, por ocasião do retorno das férias
- Manutenção das cláusulas já estabelecidas em ACT



ACT ROHDE NIELSEN 2017/2019

Vigência de 1º de março de 2017 a 28 de fevereiro de 2019

- Reajuste salarial com ganho real nos dois anos de vigência do ACT
- Reajuste do vale-alimentação e pagamento extra no mês de dezembro de cada ano
- Pagamento de abono pecuniário (iniciando após o 3º ano de vínculo com a empresa)
- Pagamento de PLR
- Regime 28x28



ACT ALIANÇA 2017/2018

Vigência de 1º de março de 2017 a 28 de fevereiro de 2018

- Reajuste salarial com reposição integral da inflação
- Reajuste dos benefícios pelo índice inflacionário acumulado no período
- Manutenção das cláusulas já estabelecidas em ACT



SEU EMPREGO NOSSA LUTA!

CADASTRO DE PRÉ-ASSOCIAÇÃO

EU TENHO EMPREGO GARANTIDO PELA **RN 72**
ACT SEM PERDAS
SALÁRIO DECENTE
SEGURANÇA NO TRABALHO
REGIME DE TRABALHO E
REPOUSO 1X1
ASSISTÊNCIA JURÍDICA
CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL
CONQUISTAS DE
UM SINDICATO
QUE ME REPRESENTA



Preencha os campos abaixo e envie esta página impressa pelos Correios ou digitalizada (escâner ou foto nítida) por e-mail, para os endereços disponíveis no rodapé. Você receberá em casa o kit de documentos de associação ao SINDMAR.

NOME

NOME DE GUERRA

DATA DE NASCIMENTO

 /

CATEGORIA

EMPRESA

SEXO

 F M

CIR

CPF

NACIONALIDADE

ENDEREÇO

BAIRRO

CIDADE

UF

CEP

TELEFONE

E-MAIL

 /

ASSINATURA



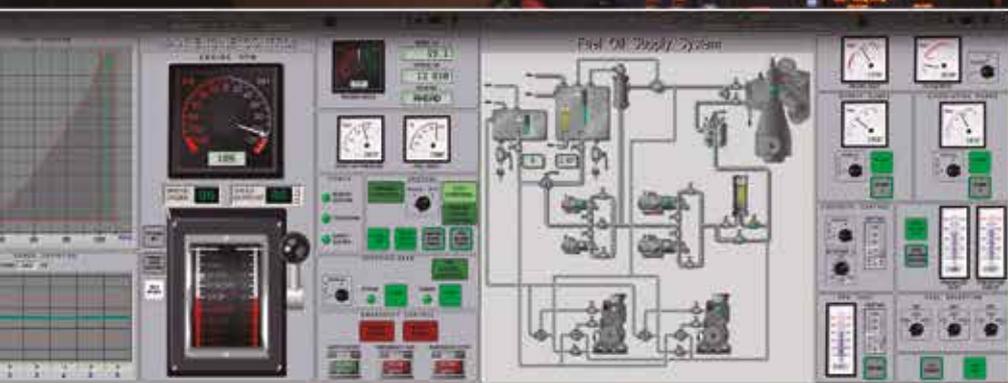
ONDE QUER QUE VOCÊ ESTEJA,
O SINDMAR ESTÁ COM VOCÊ.
MESMO QUE VOCÊ NÃO PERCEBA



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

www.csaq.org.br
secretaria@fhm.org.br
(21) 3125-7600



SEU EMPREGO NOSSA LUTA

**O
T
E
N
E
D
E**

EMPREGO GARANTIDO PELA **RN 72**

ACT SEM PERDAS

SALÁRIO DECENTE

SEGURANÇA NO TRABALHO

REGIME DE TRABALHO E

REPOUSO **1X1**

ASSISTÊNCIA JURÍDICA

CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL

CONQUISTAS DE

UM SINDICATO

QUE ME REPRESENTA

SINDICALIZE-SE!

www.sindmar.org.br/como-sindicalizar-se

