



unificar

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

Número 50
Agosto de 2018

**Petrobras atinge
participantes com
nova repactuação**

Navios Piratas
Pirate ships

· Petrobras condenada
a pagar direitos
trabalhistas a
tripulantes estrangeiros
· Petrobras is ordered to
pay labor rights to
foreign crew

· O contra-ataque
da Sapura
· The Sapura
counter-attack



MOBILIZAÇÃO NO OFFSHORE

Proposta indecente da Abeam mobiliza marítimos
*Offshore mobilization
Abeam's indecent proposal mobilizes seafarers*

**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



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



14 Mobilização no offshore

Proposta indecente da Abeam mobiliza marítimos

24 *Offshore mobilization*

Indecent Abeam proposal mobilizes seafarers

34 Equacionamento do Plano Petros

Petrobras atinge participantes com nova repactuação

46 Navios Piratas

47 Petrobras condenada a pagar direitos trabalhistas a tripulantes estrangeiros

48 O contra-ataque da Sapura

49 *Pirate Ships*

50 *Petrobras is ordered to pay labor rights to foreign crew*

51 *The Sapura counter-attack*

NOTÍCIAS

52 **CONTTMAF renovou cooperação com a Marinha do Brasil na IMO**

53 **Transpetro altera estatuto para facilitar privatização**

54 **Transpetro debita contrapartida, mas não cumpre sua parte no regime 1x1**

56 **Ministério Público do Trabalho rejeita interferência da transpetro em votação via e-mail**

FHM
FUNDAÇÃO HOMEM DO MAR

60 **FHM Forma 100ª turma do curso EPOE**

64 **Conhecimentos Náuticos para Operadores de Atalaia**

66 **Dupla dinâmica no DP**

68 **Formaturas**

SEÇÕES

4 **Tábua da Marés**

5 *Tides Table*

6 **Palavra do Presidente**

O fim da zona de conforto

8 **Quem Faz o SINDMAR**

Jailson Bispo – Entrevista com o dirigente sindical

32 **Artigo**

A greve como direito e como saída para os trabalhadores - Marcelo Tolomei Teixeira

58 **Artigo**

Navios de passageiros: queremos? - Ricardo Falcão

72 **De Olho na Mídia**

74 **Artigo**

A batalha das toninhas, o jabuti e a formação de Oficiais - Severino Almeida Filho

76 **Diário de Bordo**

82 **Visitas a Bordo**

88 **Acordos Coletivos de Trabalho**

EXPEDIENTE DA REVISTA UNIFICAR · PUBLICAÇÃO DO SINDMAR



UNIFICAR · EDIÇÃO 50

Editora: Glauce Tolomei

Reportagem e Redação:

Aparecida Oliveira, Glauce Tolomei

Edição de Fotografia: Leonardo Lisboa

Fotos: Acervo SINDMAR,

Aparecida Oliveira e Leonardo Lisboa

Projeto Gráfico: Leonardo Lisboa

Arte da capa: Leonardo Lisboa

Tradução: Peter Warner

Revisão: Talita Rosetti

Impressão: WalPrint

Tiragem: 6 mil exemplares

Os artigos são de responsabilidade dos autores

MARÉ ALTA

SENSATA

A atitude da Aliança Navegação e Logística com relação às marítimas, valorizando a igualdade e o respeito, ao promover Oficiais mulheres a postos de comando e chefia.

UNIDADE E LUTA!

Com a intensificação das visitas dos Sindicatos Marítimos a embarcações, o nível de conscientização sobre a nova realidade pós-reforma trabalhista tem aumentado e o nosso pessoal a bordo demonstra crescente disposição para lutar em defesa dos interesses coletivos. A armação irá se arrepender de tratar com desrespeito os marítimos do Offshore.

MARÉ BAIXA

INSENSÍVEL

Com uma proposta desrespeitosa nas negociações do Acordo Coletivo de Trabalho – ACT, a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo – Abeam propõe eliminar garantias que os marítimos levaram anos para conquistar.

EM MARCHA LENTA

Anda o processo de implantação do regime de embarque e repouso 1x1 na Transpetro. Com prazo de conclusão previsto para outubro de 2018 – e passado um ano da assinatura do acordo - até o momento, o regime só foi implementado em cerca de 20% da frota.

CURTO CIRCUITO

A má gestão de pessoal marítimo da Transpetro coloca em risco a admissão dos aprovados no Processo Seletivo Público – PSP. Uma falha no concurso para suboficiais e guarnição permitiu que Eletricistas sem certificação marítima concorressem às vagas destinadas aos Eletricistas marítimos.

ACÉFALO, SEM DESTINO E REBAIXADO

Este é o perfil do antigo Ministério da Pesca, que adquiriu status de Secretaria Especial, ligada à Secretaria-Geral da Presidência da República, depois de migrar por diversos ministérios.

SOLUÇÃO ZERO

Para o Plano Petros do Sistema Petrobras – PPSP. Mesmo tendo passado por um Plano de Equacionamento de Déficit – PED referente às contas de 2015, que elevou a contribuição de alguns participantes a cerca de 30% do salário, o PPSP está, segundo a Petros, prestes a sofrer um novo PED. Desta vez, para cobrir um alegado déficit relacionado ao ano de 2017.

À DERIVA

Assim se encontra a empresa de navegação Hidrovias do Brasil – que assumiu as duas melhores embarcações da Log-In (Tucunaré e Tambaqui) e incluiu no pacote o contrato com a Hydro Alunorte – a caminho do terceiro ano consecutivo sem ACT, degradando a remuneração e tornando precários benefícios e condições sociais.

TROFÉU PIRANGUEIRA

Para a Posidônia, que, por liminar, contrata embarcação em concorrência desleal com as empresas de navegação da cabotagem, não tendo sequer um navio de bandeira brasileira em operação.

FORA DA LEI

Após assinar Termo de Ajustamento de Conduta – TAC com a fiscalização do trabalho em Fortaleza, a Triaina volta a tentar impedir o acesso de sindicalistas a bordo, agora, em Paranaguá (PR). Estivemos a bordo mais uma vez.

HIGH TIDE

SENSIBLE

The attitude of Aliança Navegação e Logística with respect to the female workers, recognizing the need for equality and respect, when promoting women Officers to positions of command and leadership as Captains and Chief Engineers.

UNITY AND STRUGGLE!

With the number of visits to ships by the Maritime Union intensifying, the level of awareness about the post-labor reform reality has been raised and our on-board members are increasingly willing to fight for collective interests. The companies will regret disrespecting offshore seafaring men and women.

LOW TIDE

INSENSITIVE

With an outrageous proposal in the negotiations for the Collective Bargaining Agreement – CBA, the Brazilian Association of Offshore Support Companies – Abeam intends to eliminate guarantees that the seafarers took years to achieve.

IN LOW GEAR

The process of implementing the 1 on / 1 off shift in Transpetro is underway. With a deadline for completion set for October 2018 - and one year after signing the agreement - the new regime has been implemented only in about 20% of the fleet thus far.

SHORT CIRCUIT

The poor management of Transpetro's seafaring personnel puts the admission of those approved in the Public Selection Process – PSP at risk. A breakdown in the selection process the crew allowed Electricians not holding maritime certificates to compete for positions as Marine Electricians

HEADLESS, AIMLESS AND DEMOTED

This is the profile of the former Ministry of Fisheries, which was given the status of a Special Secretariat, under the General Secretariat of the Presidency of the Republic, after passing through various ministries.

ZERO SOLUTION

For the Petros Retirement Plan in the Petrobras group - PPSP. Even though it went through a Deficit Reduction Plan – DRF, regarding its 2015 accounts, which raised the contribution of some participants to about 30% of the salary, according to Petros, the PPSP is about to suffer a new DRF aimed to cover an alleged deficit related to the year 2017.

ADRIFT

This is the situation of the Hidrovias do Brasil shipping company - which took over the two best ships (Tucunare and Tambaqui) of Log-In Shipping and the contract with Hydro Alunorte included in the package - on its way to the third consecutive year without a CBA, undercutting employee compensation and leaving benefits and social conditions even more precarious.

WORST SHIPPING COMPANY TROPHY

For Posidonia, which, using a preliminary injunction, contracts ships in unfair competition with cabotage shipping companies, and does not even have a single Brazilian flag ship in operation.

OUTLAW

After signing a Term of Adjustment of Conduct (TAC) with labor inspectors in Fortaleza, Triaina again tried to keep trade unionists from being on board, this time in Paranaguá (PR). We were on board, once again.



O FIM DA ZONA DE CONFORTO

Na terceira década do século passado, o maior dos estadistas que o Brasil já teve implementou uma verdadeira reforma sindical. Fez isso a ferro e fogo no primeiro momento e, duas décadas depois, por meio do voto. Para se ter mais claro o impacto da reforma, ela se deu enquanto ainda ressoava o brado de indignação dos empresários reunidos na Associação Comercial de São Paulo, especialmente, os industriais. Estes também se organizavam naquela que foi a base originária da atual Fiesp e questionavam o que faziam as hordas sem trabalho aos domingos. Consideravam absurdo haver um dia de folga em uma semana de trabalho.

O presidente Getúlio Vargas fortaleceu o trabalho diante do capital, protegendo-o, principalmente, ao estabelecer uma interlocução sindical com base na representação única de categorias, com financiamento independente e compulsório, mantido pelos próprios trabalhadores, entre outros importantes aspectos. Também adaptou esse financiamento ao interesse do seu poder central, nuance que não discutiremos aqui.

Foi uma reforma tão inteligente e impactante, que, passado quase um século de sua implementação, ela ainda demonstra ser a última barreira de proteção ao trabalho diante das ondas de destruição de direitos, tão ao gosto do capital, formadas por propósitos espúrios e por discursos atraentes. A representação única de categorias tem, aos trancos e barrancos, sobrevivido até agora. Até mesmo diante da estupidez reinante no mundo sindical, agravada pela chegada em nossas praias de centrais sindicais com a ideologia e com a visão de governar da social-democracia. Nesse enfoque, sobressai o interesse por um sindicalismo vertical, extremamente, dependente de suporte financeiro, normalmente, atendido em detrimento dos reais interesses dos trabalhadores e be-

neficiando organizações sindicais de práticas nefastas e de discursos bonitos, que a mídia comprometida com o modelo destaca.

Com base no sindicalismo implementado por Getúlio Vargas, para ficarmos apenas nos maiores marcos de resistência, os trabalhadores brasileiros enfrentaram a onda neoliberal dos anos 80 e 90, enquanto o mundo sucumbia a ela. Tendo sido a nossa região atingida de forma agressiva, ao contrário dos países limítrofes, resistimos, mesmo com o exemplo de violência e de insensibilidade social oferecido ao mundo por Margaret Thatcher. Resistimos também ao chamado Consenso de Washington, que assolou o mundo a partir do final dos anos 80, o que nos deu condições de sobreviver aos tempos do FHC sem avanços, mas com poucas perdas. Desses tempos, nós, marítimos, podemos nos orgulhar de termos sido a única categoria profissional brasileira que tentaram excluir de estatais e não conseguiram. Foi uma vitória da nossa organização sindical e não de sua base representada, registre-se, para sermos francos e educativos.

Ao longo dessas quase nove décadas de princípios baseados na reforma dos tempos de Getúlio, tivemos sobressaltos e perdas, mas nenhuma comparada àquela com que nos premiou o Supremo Tribunal Federal no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI de número 5794, em 28 de junho último, que buscava restaurar o princípio de contribuição compulsória à sua organização sindical pelo trabalhador brasileiro. Contribuição que, na prática, representa pouco mais de oito centavos de real diários por cada salário mínimo recebido pelo trabalhador, mas que o livra da praga de ter sindicatos e sindicalistas sedentos por dinheiro e aptos a buscar financiamentos das formas mais abjetas possíveis. Melhor, possibilita-lhe uma estrutura inde-



pendente, eficiente, autônoma em suas decisões, sem necessidade de Acordos Coletivos de Trabalho celebrados para sobrevivência de quem diz representá-lo.

Não por acaso, a ação foi proposta pela nossa Confederação, a CONTTMAF, cuja competência para produzi-la é inquestionável, tendo como patrono um marítimo, o incansável e brilhante Edson Martins Areias, advogado e Oficial Superior de Máquinas. Também não por acaso, tivemos ações atreladas a ela às quais se chegaram lenta, mas inexoravelmente. Um tanto envergonhadas, a princípio, até porque alguns desses amici curiae, como dito no jargão jurídico, no passado, advogavam a extinção dessa contribuição, em mais um discurso oportunista para dourar a pílula do “boa noite, Cinderela” aos trabalhadores que diziam representar.

Resta, agora, aos trabalhadores, em um cenário muito mais inóspito, tentar manter suas conquistas a cada encerramento de vigência de ACT, buscando as correções de perdas salariais e os avanços sociais necessários ou desejados. Acabou aquela zona de conforto em que muitos cresceram e exerceram, ou ainda exercem, suas profissões. Na edição anterior de nossa revista Unificar analisamos as consequências da chamada reforma trabalhista, aprovada no ano passado. Vale a pena uma releitura.

Isso tudo, quando já instalado, causará sérios problemas em nosso mercado de trabalho. Para citarmos dois exemplos, mencionamos a Abeam e sua desonesta e absurda proposta de ACT; e as alterações estatutárias da Transpetro, conjuminando em um texto legal, em tramitação no Congresso Nacional, para sua absorção por grupo privado. Não esperamos, muito menos cobramos, que o nosso companheiro ou a nossa companheira, no dia a dia de seu trabalho, tenha clareza quanto ao que questões como essas possam representar em termos de manutenção do seu mercado de trabalho, tanto no apoio marítimo quanto na cabotagem. Menos ainda que tenham claras as consequências para pensionistas, viúvas de companheiros que já nos deixaram, que são dependentes de celebrações

de ACT. São meros detalhes para quem, vivo e empregado, está sem perceber que a luz no final do túnel não é, necessariamente, o seu fim.

A visão exposta aqui, além de longa, não é de fácil compreensão, mas, se você chegou até aqui, alegre-se, porque tem chances de vencer esses tempos bichudos. Nem todos conseguem ir além do interesse em informações que chegam por meio de “memes” ou de títulos de matérias de jornalecos comprometidos em satisfazer a estupidez humana. Bem ao gosto da Casa Grande, onde muitos morrerão sonhando viver, sem perceberem que isso não lhes é possível. Para a Casa Grande existir, a Senzala é necessária. O mal está no modelo e não importa a intensidade do esforço que você faça.

A boa notícia é que o SINDMAR deverá ser uma das poucas organizações sindicais que sobreviverão, nesses novos tempos, graças à visão de sua administração, a mesma que levou à sua criação no ano 2000, após 12 infundáveis anos de campanha e de dedicação dos unificadores de seus Sindicatos originários. E deverá sobreviver bem, tanto melhor quanto for a capacidade de seus representados em compreenderem a necessidade da filiação e de manterem-se filiados. Com sindicalização intensa, os estragos esperados nos direitos individuais e coletivos e nas relações de trabalho serão combatidos com eficiência. Caso contrário, nossa navegação sofrerá com mares duros.

Contudo, a quem não compreender isso, restará a chance de ser um daqueles tolos dispostos a vestirem a camisa canarinho, acompanhando o pato da Fiesp na próxima campanha de um “Fora, Dilma” de ocasião, acreditando, com fé, que toda crise é, antes de tudo, uma oportunidade. Neste caso, você tem razão em sentir-se ainda mais feliz. Se a crise já não bateu à sua porta, ela não demorará.

Severino Almeida Filho
Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR

JAILSON BISPO

Aos quatro anos de idade, Jailson Bispo Ferreira pisava em um convés de navio pela primeira vez, com o seu pai, o condutor José da Silva Ferreira. O atual Diretor Financeiro do SINDMAR e da Fundação Homem do Mar – FHM jamais poderia imaginar que passeios como aquele determinariam sua escolha profissional e norteariam sua missão de vida. Hoje, 51 anos após aquele “primeiro embarque”, 35 dos quais dedicados à Marinha Mercante, Jailson guarda memórias dos muitos desafios que a vida lhe impôs. Dos perigos passados no mar ao preço pago por defender o direito de greve dos marítimos em um período pós-ditadura, muitos foram os episódios vivenciados por ele. Desafios que continuam a fazer parte do cotidiano deste fluminense de São João de Meriti, que atua no movimento sindical, desempenhando atividades administrativas, conduzindo a área financeira das instituições, participando de reuniões para negociação de ACT e de visitas a bordo.



O interesse do Oficial de Náutica pelo sindicalismo foi despertado ainda na academia. Enquanto concluía a praticagem, Jailson Bispo passou a visitar o antigo Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante – Sindnática, incentivado por seu pai, que apoiava e que valorizava o trabalho dos sindicalistas. Assim que se formou na EFOMM/CIAGA*, em 1985, Jailson se filiou ao Sindicato e, desde então, abraçou a atuação em prol dos homens e das mulheres do mar. Durante a histórica Greve dos Marítimos de 1987, se posicionou na linha de frente da luta pela defesa dos direitos da categoria. Assim como o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, foi um dos demitidos por justa causa pela Petrobras e anistiado, tempos depois, pela Constituição Brasileira de 1988.



Jailson Bispo em um dos passadiços do Centro de Simulação Aquaviária

Entrevista

UNIFICAR - Como foram os primeiros anos na Marinha Mercante?

Jailson Bispo - Antigamente, o marítimo terminava a praticagem e logo era contratado, mas a minha turma se formou em um período de crise política e econômica. Dos praticantes que foram para a Petrobras, metade foi contratada ao término da praticagem e a outra metade depois. Eu não fui contratado logo de cara, fui na segunda leva. Nesse período fora, fiz uma viagem pela Aliança, para a Europa. Quando estava voltando ao Brasil, fiquei sabendo que tinha chegado telegrama da Petrobras, uma convocação para que eu me apresentasse. Desembarquei da Aliança em 15 de julho de 1986 e, em 4 de agosto, eu já estava com o contrato assinado com a Petrobras. Fiquei lá até a greve de 87, quando fui mandado embora. Eu e o grupo demitido na época continuamos tocando a vida, trabalhando em outras atividades e buscando oportunidades em outras empresas de navegação. Embarquei na Transroll, onde fiquei até outubro de 89. Nesse período, nós concorremos às eleições no antigo Sindnautica. Foi uma eleição bem apertada. Teve pleito duas vezes, por problemas de fraude. Na segunda eleição, nós perdemos por uma diferença de seis votos. Daí, voltamos a embarcar e continuamos o nosso trabalho. Embarquei na Paulista, fiz uma viagem, então, a Petrobras nos reintegrou.



Bispo durante mobilizações de greves dos marítimos

UNIFICAR - Das viagens a trabalho, de qual mais gostou?

JB - A da Aliança foi muito boa, foi a minha primeira viagem como profissional. Nela, eu conheci Lisboa, Inglaterra, a antiga Alemanha Oriental, mas as que eu mais gostei foram as viagens que fiz na Transroll. Passamos pelo Mediterrâneo, pela Itália. Um dos lugares mais bonitos que conheci foi Cagliari, na Sardenha. Tivemos problemas com a madre do leme (eixo que penetra no casco do navio e que transmite movimento do leme) e o navio foi rebocado para lá. É até uma coisa difícil de acontecer, mas o leme não respondia. Após a confirmação da quebra da madre do leme, fomos rebocados de Cagliari para Setúbal, em Portugal, onde fizemos uma docagem de 21 dias para efetuar o reparo. Nessa mesma viagem, quando estávamos retornando do Norte da Europa, recebemos o relatório meteorológico, informando que havia mau tempo pela frente, com uma tendência de ventos fortes na escala Beaufort. Passei as informações para o Imediato e ele falou com o Comandante, que decidiu seguir viagem, dizendo que poderíamos bordejar próximos à ilha de Ouessant, perto da baía da Biscaia, caso o mal tempo se confirmasse. Muitos navios estavam ali, ele achou que teria condições de passar com o navio e nós adentramos em Biscaia com aquele mar. O boletim meteorológico informava ventos com for-

ça de 6 para 7, com tendência de aumento de 7 para 8 e de 8 para 9, podendo chegar a 10 para 11, o que se confirmou. Para se ter uma ideia, aconteceu em três dias e meio uma travessia que a gente fazia em 12 horas na Biscaia. Em outra viagem, no Barão de Mauá, viajando pela Petrobras, passamos por uma situação complicada. Ele foi o segundo navio a passar pelo Golfo durante a primeira guerra ocorrida na região, no início dos anos 90. Nós íamos para o Irã carregar com petróleo para, depois, trazer para o Brasil. A embarcação foi interceptada no meio do caminho e os tripulantes interrogados sobre o que iam fazer. Nós fazíamos questão de deixar uma bandeira do Brasil aberta, para eles saberem que não estávamos participando da guerra.

UNIFICAR – Teve medo de um naufrágio?

JB - Todos tiveram. Escutávamos os pedidos de socorro dos outros navios. Foi uma viagem tensa. O navio tinha problema na camisa do motor praticamente em todas as viagens. Então, o Chefe de Máquinas estava preocupado, pois ela ainda não tinha sido trocada, e o Imediato permanecia apreensivo com a amarração de quatro transformadores que estávamos transportando. Eram pesados, na faixa de 110 toneladas. Se um deles tombasse, vararia o piso e cairia no motor principal. A gen-



Em 2001, logo após a unificação dos Sindicatos de Náutica e Máquinas, Jailson Bispo e o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, assinam acordo com a BOS Navegação

te não comia, porque não tinha condições de fazer comida. Foram três dias à base de sanduíche. Todo mundo nervoso. Lembro de um marinheiro que ficava no passadiço, desesperado, agarrado ao colete salva-vidas. O tempo todo me perguntava se conseguiríamos sair daquela situação. Eu dizia que sim, que era para ele ficar tranquilo, mas, no fundo, eu estava tão preocupado quanto ele. Para se ter uma ideia da força das ondas, navegávamos negativo, com o navio sendo empurrado para trás. O tempo todo escutávamos as equipes de salvamento da Inglaterra, da França e da Espanha socorrendo embarcações, com relatos de navios indo a pique. Essas duas situações em nosso navio - de talvez ter a necessidade de trocar a camisa do motor e com esses transformadores no convés principal - deixava todo mundo desesperado. Graças a Deus, depois de três dias e meio, conseguimos passar. Foi uma vitória!

UNIFICAR – Como foi o início da sua atividade como sindicalista?

JB – Na greve de 1987, eu estava embarcado e ajudei a mobilizar o pessoal a bordo para poder parar a embarcação. Foi uma participação efetiva, eu estava ali defendendo os meus interesses e, consequentemente, o interesse coletivo. Eu entendia que nós

estávamos no mesmo barco, literalmente. Foi isso que o pessoal entendeu também. Nós sabíamos, desde o início, que, se nós quiséssemos realmente melhorar e ter avanços, precisávamos nos unir e participar da mobilização. Em 1988, participei de uma chapa que disputou as eleições do antigo SINDNÁUTICA, junto ao Severino, ao Mesquita e ao Darlei Pinheiro – este, hoje, Delegado do SINDMAR. Mesmo perdendo a eleição, nosso grupo continuou trabalhando pela categoria. Criamos o Movimento Unificar e, por meio dele, dávamos voz aos marítimos. Produzíamos um boletim com notícias de interesse, com as nossas reivindicações. Era um movimento independente, sem ligação com o Sindicato. Produzíamos tudo com as nossas economias e saíamos para distribuir o informativo nas empresas, foi assim que começou. Em 1993, ganhamos a eleição e continuamos com esse movimento. O boletim cresceu e se transformou na Revista UNIFICAR. O Movimento Unificar continua vivo!

UNIFICAR – Foram várias conquistas. Há alguma que queira destacar?

JB – Uma que marcou muito, não só a mim, mas a todos, é que nós fomos a única categoria a impedir



Jailson Bisbo com o Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho Edemir Ramos e o Diretor Carlos Müller em negociação de ACT com a Abeam

a terceirização de seu setor. Foi a nossa grande luta, impedir a implantação da GEN (Gestão Empresarial de Navios), que contrataria todos os tripulantes dos navios da Petrobras. Os navios seriam administrados pela Transpetro e a mão de obra, pela GEN. Todo mundo, na época, estava sendo “convidado” a se retirar da Petrobras e passar para essa empresa terceirizada. Ela já havia sido contratada, a Petrobras só tinha que mandar todo mundo embora. Na época, não éramos sindicatos unificados, mas nos mobilizamos e conseguimos impedir a terceirização da mão de obra do nosso setor. O que antes era um convite passou a ser uma opção. A pessoa escolhia se queria passar para a GEN ou permanecer na Petrobras. Logo depois, surgiu a Transpetro, que passou a contratar o pessoal. Essa foi uma conquista histórica que ninguém pode nos tirar.

UNIFICAR – Como tem sido a sua participação nas negociações dos Acordos Coletivos de Trabalho?

JB - Eu negocio, principalmente, com as empresas ligadas ao Offshore, e, ao longo dos anos, tivemos diversos avanços. Uma conquista importantíssima foi a redução do período máximo de embarque. A grande massa das empresas trabalha com 28 dias embarcado e 28 dias de folga. Antes, eram 42x42 e já houve casos de embarques de até 56x56 dias. Além disso, tivemos a questão remuneratória, que evoluiu, e a obtenção dos planos de previdência privada, que hoje constam de todos os Acordos Coletivos do Offshore. Isso foi conquistado com muita luta, as empresas não o fizeram por iniciativa própria.

UNIFICAR - Ainda mais agora, depois da chamada reforma trabalhista.

JB - Com a reformulação da legislação trabalhista, nossos colegas não têm ideia do perigo que estamos correndo. Vide a proposta vergonhosa das empresas vinculadas à Abeam, que mostra o que o armador, efetivamente, sempre quis. E o nosso pessoal precisa entender que quem defende trabalhador é o trabalhador, por meio de seu sindicato. Se o trabalhador não está convencido disso, ele está pisando em cada falso e pode ser enforcado a qualquer momento, colocando as nossas cabeças a prêmio. Hoje, a proposta das empresas do Offshore é de redução da remuneração entre 60% a 70%. Daqui a pouco, será o quê? Por um prato de comida é que o marítimo vai trabalhar? Tem coisas que o SINDMAR faz e das quais as pessoas não têm noção da importância. Em 1996, o Severino esteve em audiência com o Ministro da Marinha, Mauro César, em Brasília. Naquela época, não havia o Ministério da Defesa e cada Arma tinha o seu ministério. Ele foi expressar nossas preocupações com uma Medida Provisória, em gestação no interior do governo, que, na prática, acabaria com a Marinha Mercante brasileira. A imprensa já dava como fato a criação do que se chamou de “subsidiária integral no exterior com direito de bandeira”. Um estrupício! O presidente era o Fernando Henrique Cardoso e a MP autorizaria a criação de uma empresa brasileira em um paraíso fiscal. Essa empresa teria todos os direitos reservados à bandeira brasileira, adicionados às vantagens de estar constituída num paraíso fiscal. Além de questionamentos decorrentes dessa prática, havia detalhes preocupantes para nós: não haveria como obrigar a armação a contratar trabalhadores brasileiros, já que estaria em outra bandeira,



Jailson Bispo em negociação de ACT com representantes da Oceânica



Jailson Bispo reunido com lideranças sindicais na sede da FNTTAA para mobilização contra a proposta de ACT indecente apresentada pela Abeam

nem como garantir que cumprisse os compromissos previstos na legislação brasileira e os Acordos Coletivos de Trabalho. Naquela época, pior do que hoje, não tínhamos condições de competir com a mão de obra internacional, notadamente, a filipina. Dos cinco ministérios signatários da MP, além do Presidente da República, só faltava o da Marinha. O Severino expôs, em detalhes, as consequências de tal Medida Provisória para o trabalhador marítimo brasileiro. A Marinha do Brasil comportou-se da forma como esperávamos e esta MP jamais foi publicada. Um fato que ocorreu há 22 anos e que muitos desconhecem.

UNIFICAR - O que você espera para o futuro dos marítimos?

JB - Eu espero que as pessoas tenham uma visão melhor de toda essa situação na qual nos encontramos. Por que digo isso? Eu costumo dizer que o Acordo Coletivo de Trabalho é o final da corda, mas existe toda uma conjuntura em torno disso, para que esse acordo seja bem feito. O ACT nada mais é do que o resultado do trabalho que já vem sendo feito pela representação sindical antes de ele ser firmado. Muitas vezes, os nossos colegas não têm essa visão. Nós tentamos passar isso para eles, informamos em nossa revista, no site, nas redes sociais, mas muitos acham que tudo cai do céu. Claro que não é assim, é um trabalho de luta constante para mantermos aquilo que conquistamos e para avançarmos mais ainda. É preciso que os marítimos se aproximem do seu sindicato, que busquem informações verdadeiras, que não saiam acreditando em tudo o que ouvem por aí. A fonte confiável é o SINDMAR. Se acham que, sozinhos, podem defender alguma coisa, não conseguirão. O que temos de em-

presa hoje? Só temos uma empresa nacional, que é a Transpetro. As outras, mesmo sendo consideradas brasileiras, possuem capital estrangeiro. Lá fora, elas agem de modo totalmente diferente em relação ao trabalhador, mas, aqui, elas precisam respeitar a legislação nacional. Essas empresas estão satisfeitas com isso? Não. Então, os nossos pares precisam entender isso. Se não fosse a RN 6 – antiga RN 72 – conquistada por nós, eles não teriam garantidas as vagas para marítimos brasileiros nas embarcações estrangeiras em atividade em nossas águas. Isso é uma coisa que eles acham que caiu do céu e que a manutenção disso continua vindo do céu. Esquecem que isso é um trabalho diário e incansável do Sindicato.

“É preciso que os marítimos se aproximem do seu sindicato, que busquem informações verdadeiras, que não saiam acreditando em tudo o que ouvem por aí. A fonte confiável é o SINDMAR. Se acham que, sozinhos, podem defender alguma coisa, não conseguirão”



PROPOSTA INDECENTE DA ABEAM MOBILIZA MARÍTIMOS

Diante da falta de motivação das 30 empresas vinculadas à Abeam em negociar a partir do último Acordo Coletivo de Trabalho, as Entidades Sindicais decidiram intensificar as visitas a embarcações que operam no offshore, alertando para a possibilidade de um terrível retrocesso para os trabalhadores marítimos, caso não haja luta em defesa de condições justas em nosso ACT. Os dirigentes sindicais têm explicado, em detalhes, as cláusulas da proposta absurda apresentada pelos armadores e ouvido dos tripulantes como cada um está disposto a colaborar na mobilização em defesa dos salários e das condições de trabalho. As empresas do apoio marítimo estão organizadas, em sua associação, buscando garantir altas margens de lucro a partir da redução nos salários e da eliminação de benefícios. Se queremos manter o nosso padrão de vida, garantir uma situação financeira segura para nossas famílias e oferecer educação de qualidade para nossos filhos, precisamos estar conscientes, mobilizados e dispostos a seguir as orientações dos Sindicatos, para que, organizados, façamos frente ao poder da Armação.



ALGUNS DOS PRINCIPAIS IMPACTOS

17 BENEFÍCIOS TOTALMENTE EXCLUÍDOS DO ACT



PROPOSTA ABEAM

SALÁRIOS NIVELADOS POR BAIXO



PISO SALARIAL EQUIVALENTE AOS VALORES PAGOS NAS EMBARCAÇÕES MENORES, DE ATÉ 1.000 AB

REDUÇÃO DE **60 A 70%** NA REMUNERAÇÃO



ÚLTIMO ACT NEGOCIADO

PROPOSTA ABEAM



28 DIAS DE EMBARQUE



ÚLTIMO ACT NEGOCIADO



42 DIAS DE EMBARQUE



PROPOSTA ABEAM



Os representantes dos 30 armadores filiados à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo – Abeam sentaram-se à mesa com o SINDMAR, no dia 14 de março, para oferecer uma proposta de Acordo Coletivo de Trabalho – ACT que trazia como ponto principal a falta de respeito pelos trabalhadores. Deixaram clara a manobra das empresas no sentido de abandonar o acordo vigente - construído de forma negociada, ao longo de vários anos - para propor um novo acordo, mínimo e sem adequadas garantias para os marítimos, segundo o qual ficaria a critério das empresas a concessão de benefícios e de parte significativa da remuneração.

Em comparação ao acordo anterior, a proposta das empresas busca alterar, drasticamente, a vigência do ACT, a remuneração, o pagamento, o regime de trabalho, as despesas de viagem, a assistência médica, a assistência odontológica, o recrutamento e, até mesmo, a multa em caso de descumprimento do acordo. Entre os absurdos propostos pelos armadores estão a redução da remuneração no ACT a níveis mínimos e o retorno da famigerada “gratificação de embarque”, que seria paga somente quando o marítimo estivesse embarcado, algo que a representação sindical lutou anos para extinguir.

A gratificação temporária de embarque proposta pelos armadores poderia ter seu valor livremente definido pelas empresas, que poderiam até mesmo optar por não pagar gratificação. Sem valor definido, essas gratificações ficariam de fora da remuneração garantida em ACT, que seria limitada à soldada-base, ao adicional de insalubridade/periculosidade, à hora extra, ao adicional noturno e ao repouso semanal remunerado.



Pela proposta da Abeam, além das modificações já mencionadas, outros 17 benefícios seriam, totalmente, excluídos do ACT. Entre eles, estariam não só os planos de previdência privada, as garantias para marítimas gestantes, os reajustes e as correções salariais, as homologações no sindicato, assim como todas as gratificações, os bônus e os pagamentos adicionais por tempo de empresa. Em termos salariais, a proposta acena com perdas que superam 60% da remuneração garantida no último ACT. A proposta tem um nível tão baixo, que sequer reúne condições para ser discutida com a Abeam. “Caso um retrocesso dessas proporções seja aceito, por mais que negociemos depois com as empresas, serão necessários vários anos buscando recuperar as condições que são praticadas hoje e, ainda assim, sem garantia alguma de sucesso. O que temos hoje é produto de duas décadas de conquistas, tempo em que o Sindicato foi agregando conquistas e reajustes nos salários, até alcançarmos o nível atual, que possibilita uma retribuição justa pelo nosso trabalho. A Abeam deseja, agora, reduzir drasticamente ou eliminar o que conquistamos. É um desrespeito inaceitável com os companheiros e com as companheiras que atuam no apoio marítimo, uma tentativa de impor uma relação de trabalho em que as empresas possam

“Caso um retrocesso dessas proporções seja aceito, por mais que negociemos depois com as empresas, serão necessários vários anos buscando recuperar as condições que são praticadas hoje e, ainda assim, sem garantia alguma de sucesso”

Carlos Augusto Müller
Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR



“Nós estamos num momento muito adverso. Foi dado um golpe com o propósito de acabar com os direitos dos trabalhadores. Ainda assim, não foi impedido, legalmente, que nós firmemos acordos coletivos e o acordo nosso é aquilo que nós conquistamos ao longo da história”

Ricardo Ponzi
Presidente da FNTTAA



submeter, livremente, os marítimos aos seus interesses, sem registrarem, em nosso acordo coletivo, as obrigações, as contrapartidas e os deveres necessários dos empregadores”, indigna-se o Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Carlos Müller.

As empresas não perderam tempo para usufruir a nova legislação trabalhista, que ampara esse tipo de atitude por parte dos empregadores. A mudança na lei trouxe um desequilíbrio enorme nas forças ao estabelecer o fim da ultratividade, ou seja, da validade das cláusulas do ACT após o término de sua vigência. Hoje, se o empregador estiver descontente com a relação de trabalho estabelecida, basta aguardar o

fim da vigência do acordo e, a partir daí, praticar o que bem entender. Precisarás apenas obedecer à legislação mínima da CLT, podendo desprezar quaisquer conquistas registradas no ACT. É isso que possibilita essa nova legislação que alguns acreditaram ser excelente para a classe trabalhadora. “Nós estamos num momento muito adverso. Foi dado um golpe com o propósito de acabar com os direitos dos trabalhadores. Ainda assim, não foi impedido, legalmente, que nós firmemos acordos coletivos e o acordo nosso é aquilo que nós conquistamos ao longo da história”, defende Ricardo Ponzi, Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA.



Três momentos da Assembleia Geral Extraordinária Conjunta, em 9 de maio, que decidiu manter a mobilização dos marítimos

Não dá para negociar, é preciso reagir

As condições propostas pela armação apenas garantiriam cerca de 30% a 40% da remuneração assegurada no último ACT. Ao estabelecer um piso salarial equivalente aos valores pagos nas embarcações menores, de até 1.000 AB, as empresas também pretendem deixar de praticar os termos aditivos ao último ACT, em que estão definidos valores mais elevados para gratificações a serem pagas aos marítimos que tripulam determinadas embarcações especializadas. Além disso, segundo a proposta mal-intencionada, os armadores poderiam manter o pessoal embarcado por até 42 dias, em vez dos 28 atuais, retrocesso inaceitável de uma importante conquista, a redução do tempo de bordo, que possibilitou uma maior integração do marítimo ao convívio social e ao ambiente familiar.

A proposta traz também uma armadilha que não pode passar despercebida. Ao estabelecer um salário

irrisório para o período de desembarque, composto apenas pela remuneração, sem a gratificação de embarque, os armadores criarão uma pressão financeira extremamente desfavorável ao trabalhador. Em pouco tempo, os tripulantes estarão implorando para passar mais tempo a bordo, a fim de receber também a gratificação, já que a remuneração é insuficiente para manter a segurança financeira familiar.

Mais que indignação, a proposta indecorosa da Abeam gerou perplexidade ao ser recebida pelo SINDMAR. Avanços salariais, direitos adquiridos, tempo de embarque e mais uma série de itens foram arrancados com violência dos contracheques dos marítimos, em troca de uma difusa negociação, ou conversa, entre o empregador e seu empregado marítimo, que ninguém sabe ao certo como seria. Um conjunto tão absurdo de condições, que sequer se cogitou levar a proposta à

“O Sindicato não pretende abrir mão de direitos ou aceitar reduções de salários e de benefícios para que essas empresas mantenham seus lucros exorbitantes, por isso, não submeterá a proposta à consulta de seus representados e de suas representadas. Nós estamos diante de uma situação muito clara, não há o que conversar”

Severino Almeida Filho
Presidente do SINDMAR



consulta dos Oficiais e Eletricistas. “Consultar o quê? Eles propõem valores ridículos diante daquilo que é praticado hoje. Isso não é proposta para negociar, mas para reagir contra. E por que a Abeam se sente à vontade para fazer esse tipo de proposta? Será que as empresas acreditam que a idiotia atingiu a todos de forma incorrigível? Será que elas não temem uma atitude, à altura, de quem é provocado, desrespeitado nesse nível?”, questiona Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR.

Na negociação anterior, as empresas do offshore constataram que havia marítimos dispostos a aceitar perdas. Algumas categorias não deram mostra de querer defender suas condições de trabalho e assinaram o acordo sem reposição do índice de inflação. Isso alertou o armador de que poderiam ser testadas condições ainda mais rebaixadas. Nas categorias que não aceitaram a

proposta, houve marítimo que se apressasse em registrar nas redes sociais que também queria um ACT com o mesmo índice de perdas. Foi esse tipo de comportamento que levou a Abeam a deduzir que, se os marítimos já estavam pedindo por uma condição tão ruim, por que não buscar o fundo do poço e ver se eles aceitavam? “O Sindicato não pretende abrir mão de direitos ou aceitar reduções de salários e de benefícios para que essas empresas mantenham seus lucros exorbitantes, por isso, não submeterá a proposta à consulta de seus representados e de suas representadas. Nós estamos diante de uma situação muito clara, não há o que conversar. O que nós precisamos saber é se os marítimos vão aceitarão, passivamente, essa provocação ou se tomarão uma atitude. Os marítimos precisam decidir se serão parte da solução do problema ou se contribuirão para que o problema não tenha solução. Só haverá solução, efetivamente, com atitudes e com ações”, completa Severino.



Desde junho, as visitas a bordo foram intensificadas

Contra o abuso dos armadores, paralisação!

A atitude ultrajante da armação deixou clara a intenção de impor severas perdas nas relações laborais dos marítimos, desconsiderando cláusulas anteriormente acordadas e propondo a redução da remuneração a valores mínimos. Sem a menor possibilidade de negociar nas bases propostas, as entidades sindicais marítimas decidiram lutar, unidas e organizadas, para defender os interesses dos seus representados. O SINDMAR e os Sindicatos coirmãos organizaram uma primeira Assembleia Geral Extraordinária Conjunta, em 12 de abril, na sede da FNTTAA, para discutir a proposta e para decidir como enfrentariam o desrespeito dos empregadores. Foram convocados todos os marítimos desembarcados e os embarcados que chegariam ao porto do Rio de Janeiro naquela data, assim como aqueles lotados em terra, para lutarem por seus direitos e por suas conquistas.

Mesmo quem estivesse em repouso, férias, afastamento médico, treinamento ou em qualquer outra situação, sendo ou não associado a seus Sindicatos, foi chamado a

comparecer. “Lutar agora, demonstrando vigor para preservar o que temos, é um caminho melhor do que lutar depois de perder o que se conquistou. Vamos construir juntos as bases para um movimento vitorioso. Todos devem estar prontos para fazer o necessário e indispensável enfrentamento. O resultado que alcançaremos nessa negociação será proporcional à disposição de nossos representados para conquistarem das empresas o tratamento de dignidade e de respeito que lhes é devido. Com sua participação efetiva, omissão ou indiferença, os trabalhadores receberão exatamente aquilo que fizerem por merecer”, disse, na ocasião, o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo.

Severino Almeida Filho afirmou que, em seus 34 anos de militância sindical, essa foi a proposta mais abusiva de que teve notícia. “A Abeam só nos propõe algo assim porque acredita que não reagiremos. A pergunta é: aceitaremos, passivamente a provocação dos armadores ou tomaremos uma atitude enérgica?”, questionou o líder sindical.

Ao final, a Assembleia Geral Conjunta dos Marítimos deliberou por aclamação que:

1. As bases para negociação propostas pela ABEAM estão rejeitadas e qualquer negociação que se realize deverá ser fundamentada no último ACT assinado.
2. Todos os marítimos e marítimas a bordo das embarcações e em terra deverão contribuir na divulgação das informações disponibilizadas pelos Sindicatos de trabalhadores marítimos, buscando conscientizar seus pares sobre a necessidade de mobilização efetiva, com unidade e luta em defesa dos seus postos de trabalho, remuneração e benefícios.
3. Os Sindicatos deverão buscar o reajuste nas remunerações dos marítimos considerando os índices de inflação dos períodos em que os ACT encontram-se em aberto, sem perdas.

“Lutar agora, demonstrando vigor para preservar o que temos, é um caminho melhor do que lutar depois de perder o que se conquistou. Vamos construir juntos as bases para um movimento vitorioso. Todos devem estar prontos para fazer o necessário e indispensável enfrentamento”

Jailson Bispo
Diretor Financeiro do SINDMAR



“A mensagem que precisa chegar a todos os marítimos é de que só vamos negociar a partir do que já existe. Para baixo, não!”

José Válido
Segundo Presidente do SINDMAR



Em 19 abril, o SINDMAR enviou ofício à Abeam, afirmando que “a proposta das empresas do apoio marítimo foi rejeitada, por unanimidade, e qualquer negociação que se realize deve ser fundamentada no último Acordo Coletivo de Trabalho assinado. Para os acordos futuros (2016/2018 e 2018/2020), as negociações com o SINDMAR devem se pautar tendo como base as condições estabelecidas no ACT do período 2014/2016, o último assinado entre o Sindicato e as empresas da Abeam, e que a base

para os reajustes dos itens numéricos será a reposição inflacionária nos períodos.”

Nas semanas seguintes, a Diretoria e o Departamento de Acordos do SINDMAR se reuniram com Oficiais e Eletricistas do offshore para explicar os motivos que tornam impossível uma negociação de ACT com a Abeam nos termos propostos. Um desses Oficiais revelou que, a princípio, sequer acreditou que a proposta fosse real. “Agora, eu pude conhecer, e discu-

tir em detalhes a proposta da Abeam, que o SINDMAR já havia nos informado por meio de mensagem circular. Tenho 40 anos embarcado e nunca vi uma proposta tão indecente quanto essa! A reunião foi bem esclarecedora e acredito que mais colegas venham a participar. É hora de sair das redes sociais e de marcar presença nas reuniões e nas assembleias. Esses termos da Abeam são inaceitáveis, uma verdadeira agressão contra nós. Devemos mostrar que não aceitaremos isso!”, afirmou.



O Diretor do SINDMAR Carlos Müller e o Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho Edemir Ramos da Silva finalizam visita a navio do offshore

Em 9 de maio, os Sindicatos marítimos se reuniram em nova Assembleia Geral Extraordinária Conjunta, com o objetivo de avaliar o andamento da mobilização para negociação do ACT da Abeam. Na ocasião, os dirigentes sindicais forneceram informações sobre as iniciativas de mobilização e de conscientização dos marítimos visando à paralisação das embarcações, a fim de resistirem à precarização das relações de trabalho e à exclusão de direitos contidas na proposta das empresas. Foram observados os aspectos da negociação, o cenário atual do setor, os detalhes da análise feita sobre a proposta das empresas e os imensos prejuízos - imediatos e futuros - que a proposta pode trazer às condições econômicas, laborais e sociais dos marítimos.

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, foi um dos que conclamaram os marítimos a des-cruzarem os braços e lutarem por seus direitos. “A mensagem que precisa chegar a todos os marítimos é de que só vamos negociar a partir do que já existe. Para baixo, não! Para cima, sempre é possível discutir e é essa ideia que nós vamos levar adiante. A mobilização coletiva é essencial para que os armadores compreendam que não estamos dispostos a abrir mão daquilo que conquistamos com suor e luta ao longo de décadas. Vamos construir juntos as bases para um movimento vitorioso!”, conclamou Válido. Paulo Cezar Lindote, Diretor Presidente do Sindicato Nacional Dos Marinheiros e Moços De Máquinas em Transportes Marítimos e Fluviais – SindFogo, confirmou a disposição das várias categorias de marítimos de lutarem juntas, sem aceitar as perdas impostas pela armação. “Vamos fazer quantas assembleias forem necessárias. Se querem negociar com a gente, é em cima do acordo que temos há mais de 20 anos”, disse Paulo Cezar.

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho observou que a mobilização já dava indícios de ter aumentado e que, por esse motivo, o espaço do auditório da FNTTAA era muito pequeno para o nú-

mero de trabalhadores presentes. “Na próxima assembleia, devemos estar num local maior, com mais cadeiras. É bom que esse número aumente porque nós continuamos a ser o cérebro, mas os músculos são vocês. É preciso que haja uma união efetiva entre essas duas partes para nós vencermos isso. Negociaremos somente com base no nosso último ACT ou não tem conversa. A Abeam está disposta a conversar? Nós também, mas o que nós temos, formalmente, é uma proposta entregue que é indecente, indecorosa. Se a Abeam nos comunicar que quer negociar tendo como base o ACT que nós celebramos no passado, aí nós vamos discutir”, disse Severino aos marítimos na plateia.

Esta segunda assembleia adotou, por unanimidade, as seguintes deliberações:

- 1.Será mantida a mobilização. Todos os marítimos e marítimas, a bordo das embarcações e em terra, deverão contribuir na divulgação das informações disponibilizadas pelos Sindicatos de Trabalhadores Marítimos, buscando conscientizar seus pares sobre a necessidade de mobilização efetiva, com unidade e luta em defesa de nossos postos de trabalho, remunerações e benefícios.
- 2.A próxima Assembleia Geral Extraordinária Conjunta será em novo local, com maior capacidade para atender ao crescimento da presença dos marítimos.
- 3.Havendo compromisso expresso das empresas ligadas à Abeam de realizar negociações a partir dos últimos ACT vigentes, os Sindicatos marítimos poderão dar continuidade às negociações. Os Sindicatos permanecem abertos ao diálogo com os armadores, mas as bases propostas pela Abeam para negociação já foram rejeitadas e não serão objeto de discussão.



As Entidades Sindicais Marítimas estão unidas na conscientização e na mobilização das tripulações do offshore

Mobilização se intensifica com visitas a bordo

Desde junho, Diretores e Delegados regionais do SINDMAR e dos demais Sindicatos marítimos têm intensificado as visitas às embarcações do offshore com o objetivo de esclarecer as tripulações sobre as alterações na legislação trabalhista e sobre a forma como elas estão impactando os trabalhadores em nosso país, com enorme desequilíbrio nas relações laborais em favor dos empregadores. Na nova realidade que se estabeleceu após a reforma trabalhista, somente as categorias que tiverem capacidade de fortalecer seu sindicato e que demonstrarem disposição para lutar é que terão chances efetivas de manter Acordos Coletivos com salários e com condições de alta qualidade. Neste cenário, a paralisação das embarcações no offshore possibilitará criar uma oportunidade excepcional para que os armadores percebam que podem ter prejuízos significativos caso insistam com os planos de reduzir nossos salários e nossos benefícios. A efetiva mobilização dos marítimos nas embarcações é a última alternativa que nos resta, coletivamente, para motivar as empresas da Abeam a dar prosseguimento às negociações, mantendo o nosso último ACT e os seus termos aditivos como base para negociação, além de corrigir nossos salários frente à inflação nos períodos em que o ACT se encontra em aberto.

O Diretor Jailson Bispo, relata que os companheiros e as companheiras estão conseguindo compreender a gravidade do desrespeito praticado pela Abeam. “Devido a um longo período de tranquilidade, que possibilitou que mantivéssemos as nossas condições de trabalho e que obtivéssemos avanços em nossos ACT,

nosso pessoal a bordo estava acomodado. Hoje, vivemos um tempo diferente, já que a reforma trabalhista possibilitou, efetivamente, ao empregador que ele passasse a praticar condições que, antes, eram consideradas ilegais. Vemos armadores do offshore motivados a testar se os marítimos estão dispostos a contribuir com perdas significativas em suas remunerações e em suas condições laborais, para que eles, patrões, possam manter as margens de lucro excepcionais que praticaram na última década. O momento exige união e luta. Com efetiva mobilização a bordo, os marítimos poderão fazer a armação compreender que deve tratá-los com o devido respeito”, afirma Jailson.

Severino Almeida Filho defende que, neste momento, é essencial que os marítimos se aproximem ainda mais de seus Sindicatos, que procurem divulgar as informações e as análises que o SINDMAR disponibiliza e que contribuam para uma mudança de atitude. “Armador não respeita trabalhador que sequer demonstra disposição para defender seus próprios interesses. O que pode mudar essa relação com a Abeam é eles verem que os trabalhadores estão determinados, que resistirão e não aceitarão ter sua relação de trabalho aviltada. Isso só será vencido com mobilização. As empresas da Abeam precisam entender que não podem fazer esse tipo de proposta para marítimo. No momento em que o empregador entende isso, ele pensa duas vezes antes de apresentar uma proposta assim, por escrito. O que nós precisamos reconquistar é o respeito. A Abeam precisa voltar a respeitar o marítimo, esse é o maior ganho que nós vamos ter com essa mobilização”, conclui Severino.



INDECENT ABEAM PROPOSAL MOBILIZES SEAFARERS

In view of the lack of willingness by the 30 companies in Abeam to negotiate based on the last Collective Bargaining Agreement, the Trade Unions decided to intensify their visits to offshore vessels, warning of the possibility of a terrible setback for seafarers, if they do not stand up and fight for the fair conditions in our CBA. The union leaders explained, in detail, the clauses of the absurd proposal submitted by the ship-owners and heard from the crew how each is willing to collaborate in the worker's action in favor of better wages and improved working conditions. The maritime support companies are organized in their association, seeking to ensure high-profit margins by reducing wages and limiting or eliminating benefits. To maintain our standard of living, ensure a secure financial future for our families, and provide quality education for our children, we need to be aware, mobilized and willing to follow the advice of our union leaders, so that we can fight for our hard-won rights in an organized way.

“If a setback of these proportions is allowed to proceed unchallenged, it will not matter how much we negotiate later with the companies, it will take years to recover the conditions that are in force today and, even so, with no guarantees for success”

Carlos Augusto Müller
Director of International Relations of SINDMAR

“We are in a very difficult moment. A coup has taken place for the purpose of ending workers' rights. Still, we were not legally enjoined from entering into collective bargaining agreements and our agreement is the one that we have achieved over time”

Ricardo Ponzi
President of FNTTAA

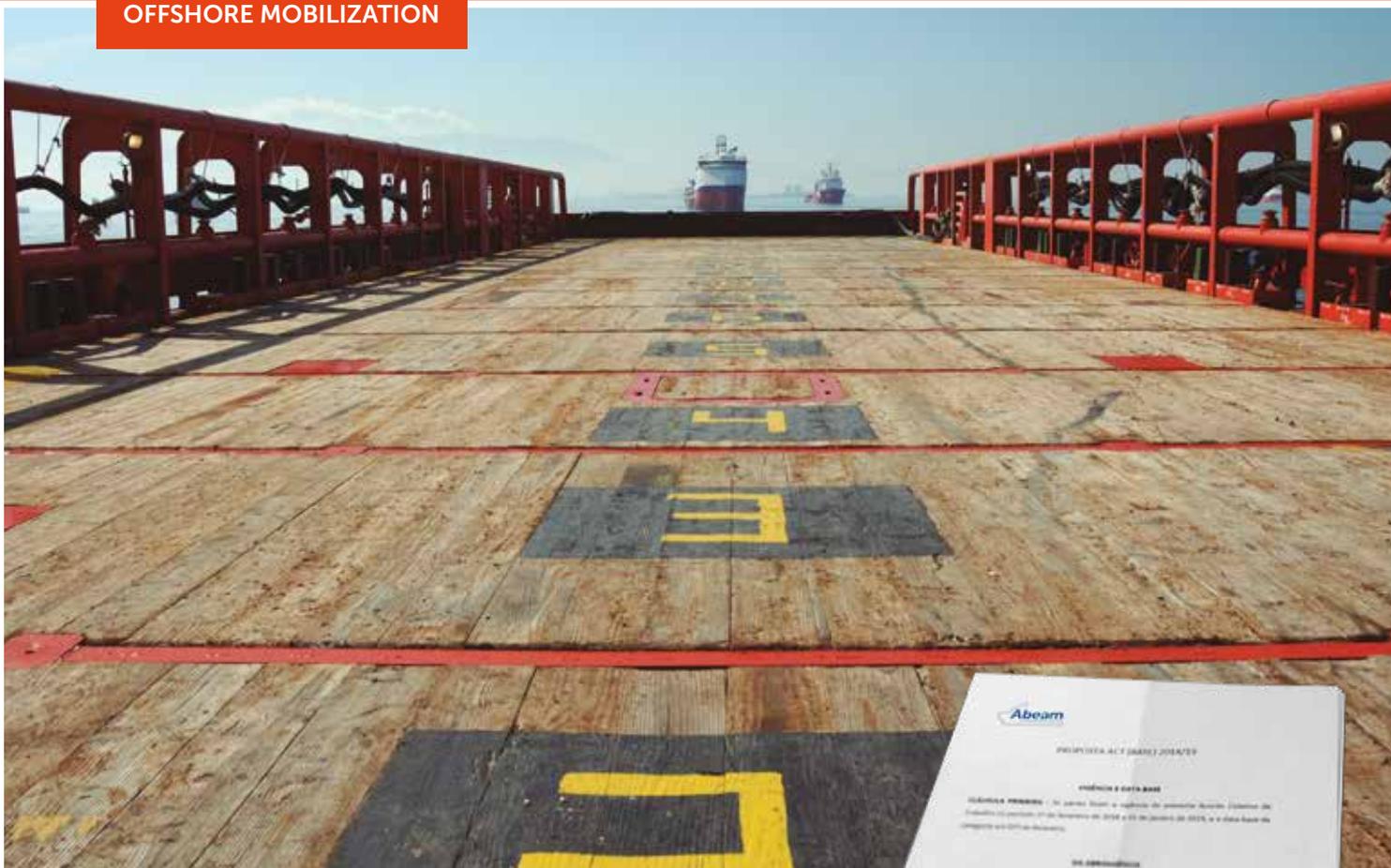
On March 14, the representatives of the 30 ship-owners affiliated with the Brazilian Association of Maritime Support Companies – Abeam, sat down with SINDMAR to discuss a proposal for a Collective Bargaining Agreement (CBA). It was clear from the start that there was a complete lack of respect for workers. The move by the companies to abandon the agreement - negotiated over a number of years - was motivated by a desire to propose a new agreement, much more limited in coverage and lacking adequate guarantees for seafaring workers, giving the companies the power to grant benefits and set limits to a significant portion of the remuneration.

Compared with the previous agreement, the companies' proposal would drastically change the coverage of the CBA with respect to remuneration, payment, work regime, travel expenses, medical care, dental care, recruitment and even the fines for non-compliance with the agreement. Among the absurd changes proposed by the ship-owners are the reduction of the remuneration in the CBA to minimum levels and the return of the infamous "on-board bonus", that would be paid only for the time the seafarer was on

board, something that the union representatives fought years to abolish.

Another item proposed by the ship-owners was that of the temporary bonuses related to being aboard, the value of which would be decided by the companies, which could even opt not to pay them. Without a predetermined value, these gratuities would be excluded from the remuneration guaranteed in the CBA and would be limited to the base rate, with the addition of the rates for risky or dangerous work, overtime pay, extra pay for night work and the weekly paid time off.

According to the Abeam proposal, in addition to the changes already mentioned, 17 other benefits would be totally eliminated from the CBA. These include private pension plans, guarantees for pregnant workers, salary readjustments and corrections, union approvals, as well as all bonuses and additional payments for seniority. In terms of salaries, the proposal displays pay reductions that exceed 60% of the remuneration guaranteed in the last CBA. The proposal was of such a low level, that it is not even wor-



thy of discussion with Abeam. "If a setback of these proportions is allowed to proceed unchallenged, it will not matter how much we negotiate later with the companies, it will take years to recover the conditions that are in force today and, even so, with no guarantees for success. The agreement we have today is the product of two decades of hard work, a time when the Union has been negotiating achievements and readjustments in wages until we have reached the current level, which makes possible fair compensation for our work. Abeam now wants to drastically reduce or eliminate what we have achieved. This is a totally unacceptable proposal and shows disrespect for our comrades who work offshore, an attempt to impose a working relationship in which companies can freely subject seafarers to company interests, without including in our CBA the necessary obligations, duties and counterpart activities of the employers," said the Director of International Relations of SINDMAR, Carlos Müller.

The companies wasted no time in taking advantage of new labor legislation, which protects this type of attitude on the part of the companies. The changes in the law have created an enormous imbalance in forces by ending ultra-activity, that is, the validity



of CBA clauses after the termination of the agreement. Today, if the employer is dissatisfied with the established employment relationship, all they have to do is to wait for the agreement to expire and, from there, to do as they wish. It needs only to comply with the minimum CLT legislation, and may disregard any achievements recorded in the CBA. This is what makes some believe that this new legislation is excellent for the working class. "We are in a very difficult moment. A coup has taken place for the purpose of ending workers' rights. Still, we were not legally enjoined from entering into collective bargaining agreements and our agreement is the one that we have achieved over time," says Ricardo Ponzi, President of the National Federation of Waterway and Related Transport Workers - FNTTAA.

We can't just negotiate, we have to act

The conditions proposed by the ship-owners would guarantee only about 30% to 40% of the remuneration ensured in the previous CBA. By establishing a salary floor equivalent to the amounts paid on smaller vessels, of up to 1,000 AB, companies also intend to stop acting according to the terms that are in the amendments to the last CBA, in which higher rates are determined for bonuses to be paid to seafarers crewing some specialized vessels. In addition, according to this malicious proposal, ship-owners could keep the crew on board for up to 42 days instead of the current 28. This is an unacceptable retraction of an important achievement, the reduction of onboard time, which made it possible for the seafarer to have more integration into social and family life.

The proposal also springs a trap that cannot be left unnoticed. By establishing a risible salary for the onshore period, consisting only of remuneration, without onboard gratification, the companies will place an extremely uncomfortable amount of financial pressure on the worker. After a short while, the crew will be begging to spend more time on board in order to receive the bonus as well, since onshore pay is insufficient to sustain the family's financial standard of living.

More than indignation, the Abeam proposal was a source of concern when received by SINDMAR. Wage increases, vested rights, onboard time, and a number of other items were summarily removed from the seafarers' paychecks, in exchange for a diffused negotiation or conversation between employers and maritime workers, which no one knows for sure how it will come out. These were such an absurd set of conditions, taking it to the Officers and Electricians was not even considered. "Consult for what? They propose ridiculous amounts compared to what is current practice today. This is not a proposal for negotiation, but one to react against. And why do they feel free to make such a proposal? Do the companies believe that everyone has completely lost their mind? Do they not fear an equivalent reaction from those who are provoked and disrespected at that level?", asked the President of SINDMAR, Severino Almeida Filho.

In previous negotiations, offshore companies found that seafarers were willing to accept losses. Some categories have not shown a desire to defend their

working conditions and signed the agreement without replacing the inflation index. This prompted the owners to see if the conditions could be lowered even further. In the categories that did not accept the proposal, there were seafarers who hastened to register on social networks that they also wanted a CBA with the same losses. It was this kind of behavior that led Abeam to conclude that if seafarers were already negotiating such a bad agreement, why not test the bottom of the well and see if they accept it? "The Union does not intend to waive the rights or accept reductions in wages and benefits so that these companies keep earning exorbitant profits, so it will not submit the proposal to the consultation of those it represents. We are facing a very clear situation in which there is nothing to talk about. What we need to know is whether seafarers will passively accept this provocation or whether they will take action. Seafarers need to decide whether they will be part of the solution to the problem or whether they will contribute to the problem being unsolved. There will only be a solution, effectively, with attitudes and actions," added Severino.

"The Union does not intend to waive the rights or accept reductions in wages and benefits so that these companies keep earning exorbitant profits, so it will not submit the proposal to the consultation of those it represents. We are facing a very clear situation in which there is nothing to talk about"

Severino Almeida Filho
President of SINDMAR



Since June, maritime labor unions have intensified visits to offshore vessels

Stop the ship-owners abuse!

The outrageous attitude shown by the ship-owners made clear the intention to impose severe cuts in the labor benefits of seafaring man and women, discarding clauses previously agreed to and proposing a reduction in remuneration to minimum levels. Without the slightest possibility of negotiating on the basis of the proposal, the maritime trade unions decided to fight together and organized to defend the interests of their constituents. SINDMAR and fellow unions organized the first Joint Extraordinary General Meeting, on April 12, at FNTTAA headquarters to discuss the proposal and decide how they would face the disrespectful attitude of the companies. All the onboard seafarers who arrived at the port of Rio de Janeiro on that date, as well as those on shore, were called to fight for their rights and conquests.

Even those who were off duty or on vacation, medical leave, training or in any other situation, whether or not associated with their Unions, were summoned to appear. "Fighting now, showing the strength to preserve what we have, is better than fighting later to recover what has been lost. Let us build together the foundations for a victorious movement. Everyone should be ready for the necessary and indispensable confrontation. The result that we will achieve in this negotiation will be proportional to the willingness of our representatives to win back from the companies the dignified treatment and respect due them. With their enthusiastic participation, omission or indifference, the workers

will receive exactly what they deserve," said SINDMAR Financial Director, Jailson Bispo.

Severino Almeida Filho said that in his 34 years of union militancy, this was the most abusive proposal he had ever received. "Abeam only proposed something like this because they believe we will not react. The question is: will we passively accept this provocation by the ship-owners or will we take a strong stand?", asked the union leader.

In the end, the Joint General Meeting of Seafarers decided by acclamation that:

1. The bases for negotiation proposed by Abeam are rejected and any negotiation that is carried out must be based on the most recent CBA signed.
2. All seamen and women on board ships and on land should contribute to the dissemination of information provided by Maritime Workers' Unions, seeking to raise awareness among their peers about the need for effective worker's action, to unify and struggle in defense of their jobs, remuneration and benefits.
3. The unions will seek to adjust the remuneration of seafarers considering the inflation rates of the periods in which the CBA are open, without losses.

“Fighting now, showing the strength to preserve what we have, is better than fighting later to recover what has been lost. Let us build together the foundations for a victorious movement. Everyone should be ready for the necessary and indispensable confrontation”

Jailson Bispo
Financial Director of SINDMAR

“The message we have to send to all seafarers is that we will only negotiate up from the basis of what we already have, not down!”

José Válido
Second President of SINDMAR

On April 19, SINDMAR sent a letter to Abeam, stating that "the proposal of the companies in the offshore sector was unanimously rejected and any negotiations that take place should be based on the most recent Collective Bargaining Agreement in force. For future agreements (2016/2018 and 2018/2020) negotiations with SINDMAR should be based on the conditions laid down in the CBA for the period 2014/2016, the last signed between the Union and the Abeam companies, and that the basis for the readjustment of the numerical items will be the inflationary replacement in the periods."

In the weeks that followed, SINDMAR Directors as well as Agreements Department representatives met with offshore Officers and Electricians to explain the reasons that make it impossible to negotiate a CBA with Abeam under the proposed terms. One of the Officers revealed that, at first, he did not even believe that the proposal was real. "Now I could get to know, in detail, and discuss the proposal by Abeam, which SINDMAR had sent to us by means of a circular message. I have 40 years of experience and I've never seen such an indecent proposal! The meeting was very enlightening and I believe that more colleagues will participate. It's time to get out of social networks and attend meetings and assemblies. The terms in the Abeam proposal are unacceptable, a real attack against us. We have to show that we will not accept this!" he said.

On May 9, the Maritime Unions met in a new Joint Extraordinary General Meeting, with the objective of evaluating the progress of the worker's action for the negotiation of a new CBA with Abeam. At the meeting, trade union leaders provided information on seafarers' actions and consciousness-raising initiatives aimed at shutting down ships in order to highlight the precarious nature of labor relations and the exclusion of rights contained in the companies' proposal. The details of the negotiation, the current scenario in the sector, and the details of the analysis of the companies' proposal and the immense damages - immediate and future - that the proposal can bring, both economically and in the labor and social conditions of seafarers, were discussed.

The Second President of SINDMAR, José Válido, was one of those who called on seafarers to rise up and fight for their rights. "The message we have to send to all seafarers is that we will only negotiate up from the basis of what we already have, not down! To move up - to improve - it is always possible to discuss and it is this idea that we are going to carry forward. Collective action is essential if ship-owners are to understand that we are not willing to give up what we have worked so hard to achieve with sweat and struggle over decades without a fight. Let us build together the foundations for a victorious movement!", said Válido. Paulo Cezar Lindote, President of SindFogo, confirmed the willingness of the



At the Joint Extraordinary General Meeting, on May 9th, trade union leaders provided information on seafarers' actions and consciousness-raising initiatives

various categories of seafarers to band together and refuse to accept the losses imposed by the companies' proposal. "Let's hold as many general meetings as necessary. If they want to negotiate with us, it's over the agreement we have for more than 20 years", said Paulo Cezar.

The President of SINDMAR, Severino Almeida Filho, noted that the movement is showing signs of increasing and that, for this reason, the space of the FNTTAA auditorium is too small for the number of workers present. "We will hold the next meeting in a larger venue, with more seats. It is good that this number increases because we continue to be the brain, but you provide the muscle. There must be an effective joining of these two parts for us to overcome this problem. We will negotiate based on our latest CBA or we will have no conversations. Is Abeam willing to talk? We are too, but what we have, formally, is a proposal that is compromised, indecent and unseemly. If Abeam tells us that it wants to negotiate based on the CBA we have had in the past, then we will discuss it", Severino told the seafarers in the audience.

The second meeting unanimously adopted the following resolutions:

1. The worker's action will be maintained. All seafaring men and women, on board ships and on land, should contribute to the dissemination of information provided by Maritime Workers' Unions, seeking to raise awareness among peers about the need for effective action, unity and struggle in defense of our jobs, remuneration and benefits.
2. The next Joint Extraordinary General Meeting will be in a new location, with a greater capacity to attend to the growth of the presence of seafarers.
3. If there is an express commitment on the part of the companies linked to Abeam to carry out negotiations on the basis of the most recent CBA, the Maritime Trade Unions will continue the negotiations. Trade unions remain open to dialogue with ship-owners, but the bases proposed by Abeam for negotiation have already been rejected and will not be the subject of discussion.

Worker's action intensifies with onboard visits

Since June, directors and regional delegates from SINDMAR and other maritime unions have intensified their visits to offshore vessels to explain the changes in labor legislation to crews and how they are impacting workers in Brazil, with huge imbalance in industrial relations in favor of employers. In the new reality established by the labor reforms, only those categories that have the capacity to strengthen their union and that are willing to fight will have an effective chance of maintaining collective agreements with salaries and conditions of high quality. In this scenario, offshore vessels will provide an exceptional opportunity for ship-owners to realize that they can have significant losses if they insist on plans to reduce our wages and benefits. The collective actions of seafarers on the vessels are the last alternative we have to persuade the Abeam companies to continue negotiations, keeping our latest CBA and its attachments terms as a basis for negotiation, as well as correcting our wages against the inflation in the periods in which the CBA is open.

Director Jailson Bispo reports that Brazilian maritime workers are beginning to understand the seriousness of the disrespect practiced by Abeam. "Because of a long period of tranquility that made it possible for us to maintain our working conditions and to make progress on our CBAs, our onboard personnel became comfortable. Today, we live in a different time, since the labor reform effectively enabled



According to the Abeam proposal, ship-owners could keep the crew on board for up to 42 days instead of the current 28

employers to start practicing conditions that were once considered illegal. We see that the offshore ship owners are motivated to test whether seafarers are willing to suffer significant losses in their wages and working conditions so that they, bosses, can maintain the exceptional profit margins they have practiced in the last decade. The moment demands unity and courage. With effective actions on board, seafarers will be able to make the owners understand that they should be treated with due respect," says Jailson.

Severino Almeida Filho argues that, at this time, it is essential that seafarers get closer to their trade unions, seek to disseminate the information and analyses that SINDMAR provides

and contribute to a change of attitude. "Ship-owners do not respect workers who do not show a willingness to defend their own interests. The relationship with Abeam can be changed if they see that the workers are determined, that they will resist and will not accept having their work relationship debased. This will just be won with worker's actions. Abeam companies need to understand that they cannot make a proposal like this simply by presenting it in writing. If the employers understand this, they will think twice before submitting such a proposal, in writing. What we have to win back is respect. Abeam needs to return to respect the seafarers, this is the biggest gain we will have made with this worker's action," concludes Severino.

A GREVE COMO DIREITO E COMO SAÍDA PARA OS TRABALHADORES



Marcelo Tolomei Teixeira

O Brasil vem passando por graves mudanças que repercutem na grande mídia, nas redes sociais e no cotidiano das pessoas. Para parcelas da população com pensamento crítico, há o entendimento de que o atual governo mentiu, subornou e ameaçou para aprovação das chamadas reformas previdenciárias e trabalhistas. A classe trabalhadora brasileira, que inicialmente ficou aturdida com as inúmeras propostas ventiladas como positivas pela mídia, recobrou sua análise crítica e inicia sua resistência.

O governo, por seu turno, continua fazendo apologia aos mercados, reduzindo direitos sociais, com pensões mais baixas e com aumento de idade para aposentadoria. No campo dos direitos trabalhistas, diminui e relativiza direitos (prevalência do negociado sobre o legislado) - é a ascensão do neoliberalismo. Ao mesmo tempo, lança a justificativa de que "não há outro jeito", de que a reforma fiscal, com os cortes orçamentários, não tem ideologia, apesar de atingir, principalmente, os pobres, aqueles que mais dependem dos serviços públicos. Trabalha, ainda, com a forte ideia de isenções fiscais, com desestatização e com privatizações. Agenda que atinge, sobretudo, os direitos fundamentais constitucionais, o que nos inclina para uma forte crítica a tal aceção governamental que leva à total fragilização do Estado social.

Apesar das sérias dificuldades pelas quais passam os sindicatos, ocasionadas, sobretudo, pelos altos índices de desemprego e pela legalização da terceirização, com a consequente diminuição da sua base ou, ainda, pelos métodos de gestão e de organização nas empresas, que acabam por diminuir sua atuação junto aos trabalhadores, é inegável o seu papel fundamental na melhoria das condições sociais dos trabalhadores, sendo, portanto, um direito coletivo de evidente importância para a manutenção do Estado Democrático.

A greve política entrou em uso recentemente no Brasil, em 2017, contra as reformas trabalhistas e previdenciárias. A greve dos caminhoneiros e a paralisação dos petroleiros clamaram por uma política de atuação da Petrobras. A realidade social é que, muitas vezes, há greves (políticas ou de solidariedade) como meio de coagir o poder público ou os outros empregadores, sendo que as políticas são greves de protesto contra atos de autoridade administrativa ou, genericamente, contra a carestia, ou mesmo, contra propostas legislativas em curso.

As legislações e as doutrinas variam quanto à sua possibilidade legal, seja permitindo a greve, em seu sentido lato, inclusive as greves de solidariedade e de protesto, como instrumento de pressão contra o Estado; ora definindo conceito estrito, somente trabalhista: só admite greves para obter melhores condições de trabalho para os grevistas. A Constituição Federal de 1988, em seu art. 9º caput, não trata sobre a possibilidade da greve política, mas diz: "é assegurado o direito de greve, compelindo aos trabalhadores sobre a oportunidade de exercê-lo e sobre os interesses que por meio dela defender" e que a lei de greve, a Lei n. 7.708/89 (art.1º), apenas proíbe.

A Lei n.º 7.783/1989 (lei de greve) limita a possibilidade ao que estiver ao alcance do empregador, já



Greve dos caminhoneiros, maio de 2018
Foto: Roberto Parizotti

que a mesma corresponde a uma pauta de reivindicações apresentadas e não aceitas ao empregador. No campo do direito internacional, o Comitê de Liberdade Sindical da OIT tem considerado que a declaração de ilegalidade de greve nacional de protesto contra as consequências sociais e trabalhistas da política econômica do governo e sua proibição constituem grave violação da liberdade sindical (OIT, 1996, § 493).

Há dificuldades, muitas vezes, em traçar linha de demarcação entre greve política e greve profissional. Isso, porque o conceito de bem-estar social e a condição humana como direito fundamental abrangem as relações na sociedade como um todo, e as greves são inseridas na realização da democracia social. Naturalmente, há muitas críticas para a greve política, notadamente pelo fato de atingir os patrões que, supostamente, não são os responsáveis pelos procedimentos do parlamento ou do Executivo – estes, sim, autores das reformas em foco – o que não deixa de ter certo fundamento. Com efeito, como muitas vezes, interpretar o Direito não é um caminho fácil...

Neste sentido, o apoio à greve política representa o que o sociólogo Jessé Souza aduz: "Não se engana ninguém à toa. Sempre tem volta e sempre tem troco. Melhor: às vezes, há até aprendizados coletivos e reais de uma sociedade inteira". A realização de uma greve política é o retrato de uma sociedade opondo-se às medidas que estão sendo impostas pelo Congresso. Sua defesa há de ser realizada no campo acadêmico, já que, como afirma Pierre Bourdieu, "aqueles que têm a oportunidade de dedicar sua vida ao estudo do mundo social não podem per-

manecer neutros e indiferentes diante das lutas que têm como motivo o futuro do mundo". Nas palavras finais de Henry David Thoreau: "Se me dedico a outras ocupações e projetos, devo ao menos verificar, inicialmente, se não o faço sentado sobre os ombros de outro homem."

A desobediência civil assume um dever moral que nos cabe e, se a greve geral realizada estiver dentro de seu campo, cabe sua defesa. A partir de tal campo, um movimento paredista neste momento merece atenção de toda a sociedade como reação a uma política neoliberal que oferece a justiça de mercado contra a justiça social e que se afasta dos parâmetros mínimos de status civilizatório, podendo piorar ainda mais a vida dos pobres no Brasil.

"A realização de uma greve política é o retrato de uma sociedade opondo-se às medidas que estão sendo impostas pelo Congresso"

Marcelo Tolomei Teixeira
Juiz do Trabalho e Doutor em Direito



PETROBRAS ATINGE PARTICIPANTES COM NOVA REPACTUAÇÃO

Plano de Equacionamento do Déficit foi apenas uma desculpa para preparar o terreno para a implementação de um novo plano de previdência

Dez anos após repactuar os termos do Plano Petros Petros do Sistema Petrobras - PPSP com um grupo de participantes confusos, a Petros começa uma nova fase de desconstrução de algo que foi criado com a promessa de dar segurança ao trabalhador. Após implementar o Plano de Equacionamento do Déficit Técnico – PED e dar início à cobrança, em março deste ano, de taxas extras aos participantes remanescentes do PPSP, ou PP-1, a Petrobras apresentou ao GT, no mês de junho, a intenção de implementar um novo plano de previdência, o PP-3, como já está sendo chamado.



Ainda não há informações detalhadas sobre as condições desta nova proposta, mas ela está sendo defendida pela Petrobras como a única medida capaz de suspender a cobrança das taxas extras referentes ao PED. Enquanto isso, aqueles que resistiram, em 2008, à primeira investida do “Plano de Desmantelamento” do PPSP, mais conhecido como repactuação, estão pagando um preço muito alto por terem lutado pelo Plano. Hoje, caso o participante não concorde com o desconto de até um terço de seus rendimentos, que será debitado em contracheque por 18 anos, pode desistir do PPSP, contanto que obedeça a uma lista de condições impostas pela organização.

Para início de conversa, o trabalhador ativo deverá pedir demissão para que tenha direito ao valor do resgate do Plano. Ao fazer isso, ele abrirá mão do valor depositado pela patrocinadora e ficará apenas com a reserva individual acumulada durante o período de contribuição. O valor do resgate cai mais ainda com o desconto de taxas administrativas e de Imposto de Renda. Há a opção de solicitar apenas o desligamento do Plano, sem pedir demissão. Ao permanecer na empresa, o participante pode aderir ao Plano Petros 2 e, então, firma-se um novo contrato, por “livre e espontânea pressão”. De todo modo, os recursos investidos ficarão na Petros até que o beneficiário esteja habilitado ao resgate. Trata-se, obviamente, de uma nova repactuação, disfarçada de “Plano de Equacionamento do Déficit”.

Nos esclarecimentos acerca da desvinculação do Plano Petros do Sistema Petrobras, a Petros explica que não existe a possibilidade de portabilidade do PP-1 para o PP-2 e que quem já usufruiu dos benefícios do PPSP,

como os aposentados, não pode pedir desligamento do Plano. É preciso estar atento ao fato de que a patrocinadora não oferece segurança aos participantes que decidirem se desvincularem do PPSP, pois de acordo com a Petros, “a mudança do status de participante para ex-participante do PPSP e a inscrição no PP-2 levam alguns dias. Durante esse período, o empregado não terá cobertura previdenciária”, diz a instituição em seu site. O que acontecerá se o participante sofrer um acidente neste intervalo? Que tipo de assistência terá? E se, na pior das hipóteses, vier a falecer, como ficará a sua família? A verdade é que, além de a organização estar levando o trabalhador a mudar de plano e a reduzir as suas garantias, ela irá deixá-lo por algum tempo sem qualquer assistência.

Cabe lembrar que o antigo Plano de Benefícios da Fundação Petrobrás de Seguridade Social – Petros foi criado com o objetivo de oferecer uma aposentadoria tranquila e digna aos funcionários da estatal. Pelo menos, foi o que disse a Petros ao vender o plano e é o que a organização também diz em seu site. “No início da década de 1960, a Petrobras - Petróleo Brasileiro S/A solicitou um estudo sobre uma nova forma de previdência para seus trabalhadores. Na época, a determinação de manter a qualidade de vida de seus empregados, enquanto na ativa e, depois, na aposentadoria, já era uma constante na companhia. O estudo saiu do papel e, em abril de 1969, a Assembleia Geral de Acionistas da Petrobras aprovou o projeto, delegando ao Conselho de Administração da companhia poderes especiais para aprovar o estatuto e o regulamento básico, o que aconteceu em outubro do mesmo ano. Assim, nasceu a Petros - uma instituição criada para complementar os benefícios pagos pela previdência oficial e para atender os empregados da Petrobras que desenvolviam atividades com grau de periculosidade e se mostravam preocupados com o futuro”, afirma a instituição em seu histórico. Agora, passados quase 50 anos da criação da Petros, a Petrobras mostra não ter condições de dar continuidade à sua proposta original ao forçar uma nova repactuação. Sendo para o PP-2 ou para o novo plano anunciado, não é justo o que as patrocinadoras do PPSP estão fazendo com os participantes. O combinado não deveria sair caro. Compromisso assumido deve ser respeitado.



O Diretor do SINDMAR Marco Aurélio Lucas explica aos aposentados os impactos do PED

Responsabilidade das patrocinadoras é jogada sobre quem vive muito

A longevidade de seus contribuintes não pode ser motivo de surpresa, conforme alega a Petros ao explicar o equacionamento. Tanto a Petros quanto a patrocinadora Petrobras deveriam ter previsto, desde o processo de implementação do fundo de pensão, que, ao proporcionar qualidade de vida aos seus beneficiários, estes, naturalmente, viveriam mais e melhor. Sendo assim, era de se esperar que os pagamentos dos benefícios se estendessem também. A alegação de que o perfil das famílias mudou, de que uma nova composição familiar – a chamada “família real” – estaria prejudicando a sustentabilidade do PPSP, não foi comprovada em números. A desculpa da Petros de que os participantes do Plano estão se casando mais de uma vez e gerando filhos em idade mais avançada poderia servir de parâmetro caso se confirmasse, mas não foram apresentados quaisquer dados de pesquisa. Após seu falecimento, participantes do PPSP podem ter deixado filhos ou cônjuge recebendo benefício por um longo período? Por quanto tempo? E o quanto o pagamento desses benefícios estaria impactando nas contas do Plano? Essas são perguntas sem respostas, já que a Petros nunca mostrou como chegou a essa conclusão. Chega a ser insensata a argumentação da Petros sobre essa abordagem. O que querem a Petros e as patrocinadoras? Pelo visto, que o participante do PPSP, após se aposentar, não torne a se casar? Precisarão evitar filhos? Tudo isso para, supostamente, não causar prejuízos ao Plano? Os administradores do PP-1 deveriam ter feito essa avaliação antes de lançar o Plano, estabelecendo condições que limitassem possíveis despesas por causas estruturais.

Independentemente de qualquer situação colocada pela Petros como motivo de um suposto desprovimento nas contas futuras, é dever das patrocinadoras assumirem eventuais prejuízos ao Plano, conforme acordado. “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 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 Secretario 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”. Não há, portanto, dúvida de que a responsabilidade é da Petrobras e das demais patrocinadoras, não dos contribuintes. Nesse sentido, a cobrança de taxas extras aos participantes do Plano Petros do Sistema Petrobras é ilegítima. Além disso, se mostra ineficaz. O PED instituído pela Petros para cobrir um suposto déficit, calculado em 2015, vai durar 18 anos. Quem garante que outros desarranjos financeiros cavados pela imperícia dos gestores da Petros não acontecerão daqui para frente? Ocorrendo isso, farão um novo equacionamento? Aos poucos, a organização está aparando as bordas do plano de previdência que, um dia, muitos sonharam ter.

O sonho transformado em pesadelo

A dedicação dos funcionários ao trabalho e a confiança que depositaram na empresa durante tantos anos não foram levadas em conta nos cálculos da Petros e das patrocinadoras. No caso dos marítimos, existe a peculiaridade de trabalharem com escala de embarque. Quando o Plano Petros foi criado, ficava-se meses embarcado, longe da família. Muitos não conseguiram estar presentes no nascimento dos filhos, nem acompanhar de perto o seu crescimento. Eram tempos de difícil comunicação, quando não existiam as facilidades oferecidas pela internet e pelas redes sociais de hoje em dia. “Para saber o que acontecia com a família, era complicado, porque as correspondências já iam atrasadas. Tinha o serviço de rádio costeira, que também era muito ruim na época, bem diferente do que acontece hoje”, recorda o Oficial Superior de Máquinas - OSM aposentado Osmar Narciso de Souza Costa.

As dificuldades enfrentadas pelos marítimos se estendia às suas famílias, que enfrentavam desafios diários com os quais precisavam lidar sozinhas. “Eu vim do Pará, com meus três filhos, em outubro de 1970. O mais novo nasceu meses antes, em maio. Meu marido foi ver o menino pela primeira vez, oito meses depois, quando desembarcou no Rio de Janeiro. Depois que ele entrou na Petrobras, pouco participou das comemorações dos aniversários dos filhos. Aqui, longe da família, eu não tinha qualquer apoio. Enfrentei muito preconceito, principalmente, por ser uma mulher, aparentemente, sozinha. Jovem, na casa dos 20 anos, sem o meu marido por perto, achavam que eu não sabia me defender, mas eu enfrentava tudo de cabeça erguida. Os nossos filhos se tornaram ci-

dadãos de bem, estão todos formados”, orgulha-se Maria Leal Costa, 80 anos, mulher do OSM Osmar.

Os reveses causados pela vida no mar e todo o esforço empenhado pelos marítimos do Sistema Petrobras ao longo de suas carreiras, são bem conhecidos no SINDMAR. Entre os diretores do Sindicato, encontram-se participantes do PPSP que também abriram mão da convivência familiar e do âmbito social para trabalhar nas longas rotas feitas pelos navios da Petrobras e da Transpetro, empresas que, somente em 2017, aceitaram implementar o regime de trabalho e repouso de 1x1 em Acordo Coletivo de Trabalho – ACT. Esses Oficiais e Eletricistas poderiam ter optado por linhas mais curtas, como as do Lloyd Brasileiro, mas não o fizeram por acreditarem que isso lhes traria tranquilidade no futuro. “Passamos grande parte da vida embarcados e foram sacrifícios pessoais muito grandes. Agora, vemos o



Oficial Roberto Uatanabe era participante do PPSP e acreditou que deixaria um bom plano de previdência para a esposa

nosso plano de previdência, vendido como vantajoso por meio de um acordo que parecia seguro, ser incinerado pela Petros para dar lugar a um novo plano, com novas condições. Claramente, uma nova repactuação”, afirma José Válido da Conceição, Segundo Presidente do SINDMAR e participante do PPSP.

“Passamos grande parte da vida embarcados e foram sacrifícios pessoais muito grandes. Agora, vemos o nosso plano de previdência, vendido como vantajoso por meio de um acordo que parecia seguro, ser incinerado pela Petros para dar lugar a um novo plano, com novas condições. Claramente, uma nova repactuação”

José Válido da Conceição
Segundo Presidente do SINDMAR



O Diretor da FNTTAA e Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido da Conceição, e o Diretor Jurídico do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas, fazem parte do Grupo de Trabalho que busca alternativas ao PED

A mobilização contra o PED

O Plano de Equacionamento do Déficit Técnico – PED é uma cobrança imposta pela Petros com a desculpa de que vai sanar um suposto déficit de R\$ 27,7 bilhões, calculado, inicialmente, em 22,6 bilhões em 2015 e aumentado em R\$ 5,1 bilhões no fim de 2017. A conta se resume a um somatório de cifras perdidas pela Petros em investimentos mal feitos, em aportes de risco e em socorros a empresas à beira da falência ou envolvidas em casos de corrupção. A própria Petros reconhece que empregou mal o dinheiro do Plano – vide declaração do presidente da instituição, Walter Mendes, no site da organização –, mas diz que a mudança no perfil das famílias beneficiadas pelo PPSP também teria contribuído para o suposto saldo negativo. Todos os motivos alegados pela Petros para explicar a implementação do PED foram rechaçados pelo SINDMAR devido ao fato de a patrocinadora ter assumido, em contrato, o compromisso de cobrir qualquer encargo adicional ao Plano.

Desde o anúncio do PED, os participantes têm ido às ruas protestar com apoio da representação sindical. No Rio de Janeiro, foram realizadas manifestações

em frente à sede da Petros, uma passeata que saiu da portaria do Edifício Senado e foi até o Edifício Sede, na Avenida Chile, no Centro da cidade, e ainda uma audiência pública na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro – Alerj. O SINDMAR participa do Grupo de Trabalho – GT formado por representantes das empresas patrocinadoras do Plano e por entidades sindicais para encontrar soluções que não onerem os participantes. Em março deste ano, o Sindicato entrou com pedido de tutela antecipada para sustar a cobrança das contribuições adicionais do PED até que sejam tomadas as devidas medidas de auditoria e de recálculo do suposto déficit. O juiz Mauro Nicolau Junior, titular da 48ª Vara Cível do Rio de Janeiro, decidiu ouvir a Petros antes de se pronunciar e, até o fechamento desta edição, o magistrado ainda não havia se posicionado sobre o pedido do SINDMAR. “A representação sindical está lutando pelos direitos dos marítimos participantes do Plano Petros. Queremos que o plano de equacionamento seja suspenso até a apresentação de uma nova avaliação das contas do PPSP, com números reais, sem resquícios de dúvidas sobre os balanços financeiros. Com relação à criação de um



Participantes do Plano Petros caminharam do Edifício Senado até a sede da Petrobras no Centro do Rio

novo plano de previdência, nós não concordamos. O GT vai apresentar à Petros uma contraproposta, com alternativas que darão mais subsídios ao PPSP, a fim de evitar a sua extinção”, explica o diretor Financeiro do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas.

Desde o início, o SINDMAR tem mobilizado os marítimos participantes do PPSP para, juntos, defenderem os seus interesses. Trabalhadores da ativa e aposentados participaram, ativamente, dos debates promovidos pelo Sindicato. Além disso, mensagens enviadas aos marítimos foram, amplamente, divulgadas no site e nas redes sociais do SINDMAR. Em uma delas, o diretor Carlos Augusto Müller explicou particularidades acerca do Plano de Equacionamento sugerido pela Petros. “Essa situação só é possível hoje no Brasil, porque nós temos um governo que é, politicamente, apoiado e mantido pelo sistema financeiro, por grandes empresas e por bancos. Esse governo deve favores a eles e precisa atender às suas necessidades. Essa situação atinge não apenas os participantes do PPSP, mas também os participantes de planos de outras empresas estatais. Funcionários



Caminhada contra o Plano de Equacionamento do Déficit



Participantes do PPSP protestam contra o equacionamento



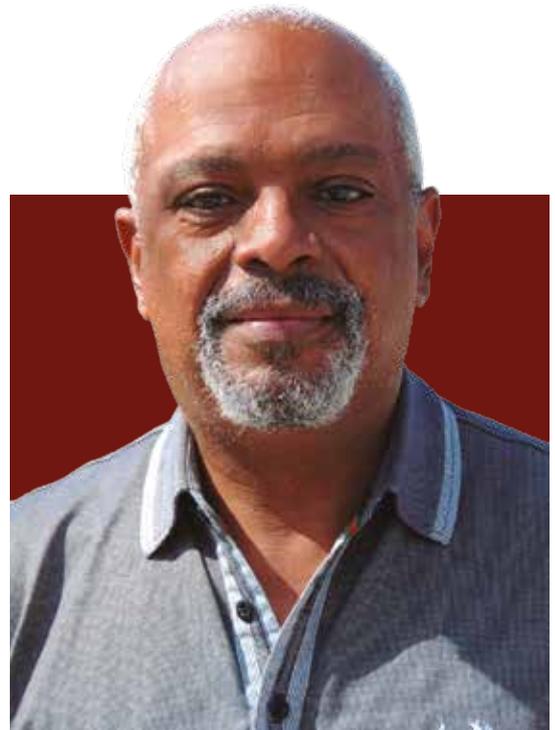
Diretores e associados do SINDMAR durante protesto em frente à sede da Petrobras

públicos e aqueles que se encontram na ativa e possuem algum plano de saúde gerido pela empresa ou um plano de previdência de outra modalidade em empresa estatal também devem começar a se preocupar, pois, possivelmente, serão os próximos alvos do ataque do governo”, afirmou.

O presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, qualifica o equacionamento do PPSP resultado de uma combinação repugnante. “Justamente no momento em que mais se precisa, uma empresa como a Petrobras nos ‘premia’ com um absurdo desses? E, ainda, dentro de um jogo político nojento, abjeto e indecente, em uma parceria entre a Petrobras e a Previc, superintendência que cuida da suplementação de aposentadorias? A Petrobras precisa ter base jurídica para fazer absurdos, e a Previc cuida de dar”, argumentou. O presidente do SINDMAR observou, contudo, que é preciso manter os pés no chão, ser realista e aguardar uma resposta do poder Judiciário para dar o próximo passo. “Nós temos que rezar, todos os dias, todas as noites, para que quem for julgar tenha absoluto comprometimento com a tecnicidade do processo”, concluiu.

“A representação sindical está lutando pelos direitos dos marítimos participantes do Plano Petros. Queremos que o plano de equacionamento seja suspenso até a apresentação de uma nova avaliação das contas do PPSP, com números reais, sem resquícios de dúvidas sobre os balanços financeiros. Com relação à criação de um novo plano de previdência, nós não concordamos.”

Marco Aurélio Lucas
Diretor Jurídico do SINDMAR

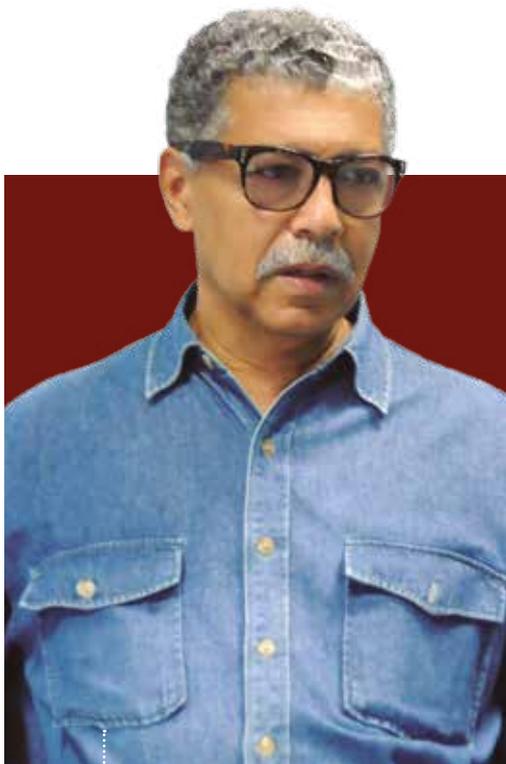


“Essa situação só é possível hoje no Brasil, porque nós temos um governo que é apoiado, politicamente, e mantido pelo sistema financeiro, por grandes empresas e por bancos. Esse governo deve favores a eles e precisa atender às suas necessidades. Essa situação atinge não apenas os participantes do PPSP, mas também os participantes de planos de outras empresas estatais”

Carlos Augusto Müller
Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR



Entrevista



José Válido da Conceição
Segundo Presidente do SINDMAR

UNIFICAR – Como foi o processo de implementação do Plano Petros do Sistema Petrobras?

José Válido – Aceitar o Plano Petros do Sistema Petrobras – PPSP não foi um processo muito fácil, principalmente, porque ele sucedeu o Benefrota, o plano de previdência da Frota Nacional de Petroleiros – Fronape, que fracassou e as pessoas

tiveram prejuízos financeiros enormes. Já na época da implantação do Plano Petros para os marítimos, foi ofertado um plano de benefício definido, para que tivéssemos uma aposentadoria tranquila. Na época, nós tínhamos o Lloyd, que fazia linha para os Estados Unidos, e outras empresas. O diferencial da Petrobras em relação a essas empresas, que incluíam a Netumar, a Aliança e a Frota Oceânica, era o Plano Petros, que garantiria, na aposentadoria ou no caso de uma incapacidade permanente, uma renda para que o marítimo enfrentasse, com um pouco mais de tranquilidade, a situação. Em função disso, quais eram as condições de trabalho? Nós passávamos até quase dois anos embarcados para tirar apenas um mês de férias. O trabalhador marítimo abria mão do seu convívio com a família, abria mão do convívio social para contribuir com o PPSP e poder usufruir de um benefício equivalente ao seu salário no futuro.

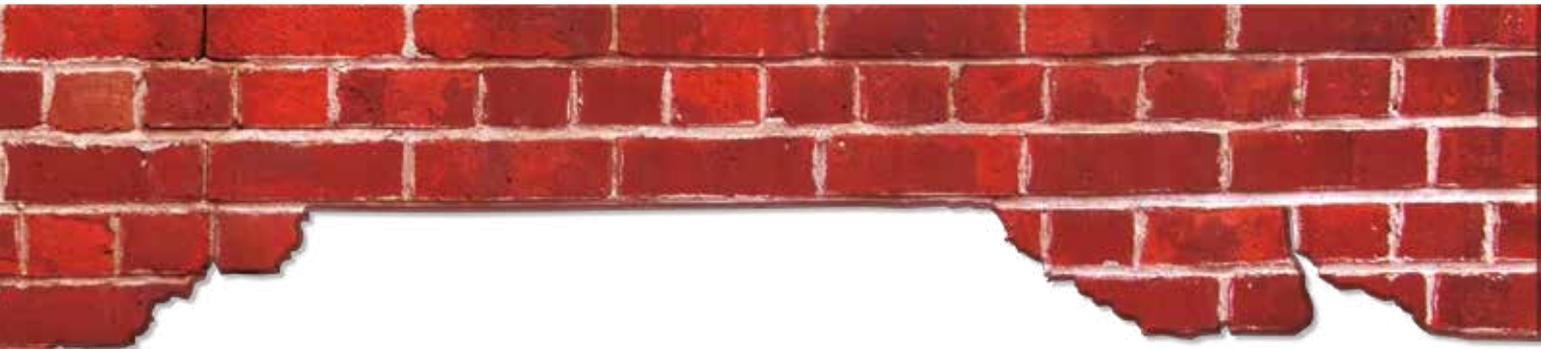
UNIFICAR – Ficar meses sem pisar em terra é uma realidade bem diferente da dos trabalhadores que cumprem um turno específico e voltam para casa no fim do expediente, não é?

JV – É verdade. Além de voltar para casa todos os dias, quem trabalha em terra tem os sábados, os domingos, os feriados, entre outros. Nada

disso existia para o marítimo e, ainda por cima, numa época em que ainda não havia internet, nem telefone celular. Quando recebíamos uma notícia, era por telex, por carta ou por jornal antigo. Era preciso um equilíbrio emocional muito grande. Em termos de confinamento, o Big Brother (reality show) é brincadeira, comparado a quem embarcou há 30 ou 40 anos. Muitas vezes, nós líamos jornal de três, quatro meses, para poder ter um resquício de vida social. E isso era motivado por um plano de previdência atraente, como o PP-1, que está amparado por um contrato. Agora, querem nos convencer de que as legislações que vieram depois mudaram essas condições. Nós não aceitamos o equacionamento. Não foi isso que nós contratamos.

UNIFICAR – Pode ser que, mesmo com benefício definido, a pessoa não recupere tudo aquilo que investiu.

JV – No começo, essa contribuição ficava em torno de 11%. Depois, foi mudada a legislação e, hoje, está em 14%. Conheço pessoas que entraram em 1973 e continuam, até hoje, contribuindo com 14%. Isso, com os juros e com a correção monetária normais de uma caderneta de poupança, é uma fortuna inestimável! Só que a pessoa não recebe esse dinheiro de uma vez. Ela o



recebe na forma de benefício, após a sua aposentadoria. Pode ser que não receba tudo que investiu, mas intenção era que o trabalhador ficasse amparado para o resto da vida. Só que, agora, os descontos já estão sendo feitos nos contracheques das pessoas, sem levar em conta os compromissos assumidos por elas. Há situações piores ainda: pessoas que ainda continuam contribuindo e sequer receberam um benefício previsto. Elas continuam contribuindo, porque ainda não se aposentaram. E não se admite à pessoa receber sequer um tostão daquilo que ela investiu. O participante está tendo que aceitar essas condições que estão sendo impostas, tanto pela Petros quanto pela entidade governamental que supervisiona o Plano, a Superintendência Nacional de Previdência Complementar – Previc. Essa é uma questão que afeta financeiramente as pessoas. Afeta também, psicologicamente, não só os participantes, como aqueles que dependem deles. Essas pessoas têm família. É muito grande a rede de pessoas prejudicadas pelo equacionamento do PPSP.

UNIFICAR – Um marítimo nos disse que sua mãe, de idade avançada, pensionista de seu pai, que também era marítimo, está muito abalada emocionalmente com os transtornos gerados em função da taxa extra.

JV – Isso é cruel! E a taxa não está limitada a 30%, pode ser mais até. Tem complicações graves, porque todos foram pegos de surpresa. Pior, esse compromisso não tem duração de um mês, de seis meses. É um compromisso que o participante vai precisar cumprir durante 18 anos. Eu mesmo vou fazer 65 anos de idade. Daqui a 18 anos, vou ter 83. Será que estarei vivo até lá? Não tem cabimento! E isso é só o déficit apresentado em 2015. E se tiver déficit projetado para o futuro referentes aos anos de 2017 e 2018?

UNIFICAR – Poderá haver um novo equacionamento?

JV – Serão equacionamentos sucessivos e cumulativos, aí existe a perspectiva de o Plano Petros virar pó. Por isso, tanta indignação. O SINDMAR entrou com uma ação coletiva para suspender o efeito do desconto desse plano, e a resposta, que nós pensávamos que seria uma resposta imediata, não ocorreu. A Justiça está escutando a Petros primeiro, que, naturalmente, vai postergar essa resposta, o quanto for possível, para prolongar o processo. Essa resposta pode ser favorável ou não àquilo que o Sindicato deseja, que é a suspensão desse pagamento. Essa é uma questão muito complicada, muito angustiante e que frustra aquela expectativa que nós mantivemos durante muito tempo.

UNIFICAR – Há quem pense que o PPSP é um prêmio, correto?

JV – Algumas pessoas têm isso no imaginário. Acreditam que o que os aposentados recebem da Petros é uma benesse. Não é. São acúmulos financeiros, de anos, para o marítimo poder usufruir no futuro. E, quando esse futuro chega, ou ele é impedido de receber o seu investimento, ou só vai ter uma pequena parte daquele montante que investiu. É complicado. A sensação é de ter sido ludibriado. Ainda bem que existem aqueles que estão, absolutamente, convencidos de que o contrato que foi feito no passado, independentemente das mudanças existentes na legislação, permanece vigente. Eu comungo esse pensamento.

UNIFICAR – E se o Plano Petros, realmente, virar pó?

JV – Nós precisaremos, adotar as medidas judiciais cabíveis. Eu, particularmente, entraria com uma ação, para ver se consigo, ainda, resgatar parte daquilo que foi aplicado, mas não conto com essa possibilidade. Como a maioria, prefiro que o nosso Plano sobreviva com saúde financeira, para que possa garantir o futuro daqueles que acreditaram nele.

A agonia dos participantes do PPSP



Maria Célia de Souza Uatanabe
Pensionista, viúva do CLC Roberto Uatanabe

Nos anos 70, Roberto viajava muito para o Japão. Em uma das viagens, ele levou quase cinco meses para voltar. Durante a Guerra do Vietnã, houve um desvio de rota por causa dos vietnamitas, que viajavam em barcos pequenos para serem resgatados e, praticamente, se jogaram na frente do navio. Os tripulantes pararam para fazer o resgate. Havia crianças, muitas debilitadas, quase morrendo, porque já não tinham mais comida. Ele enfrentou tormentas, ataques de piratas também. Eu ficava muito apreensiva, aguardando o seu retorno.

Enfrentei situações difíceis enquanto meu marido estava embarcado. Temos duas filhas e, quando a primeira estava pra nascer, eu mesma dirigi até o hospital na hora do parto. Minha mãe e meu irmão ficaram lá comigo. Eu mandei fotos pra ele, pelos Cor-

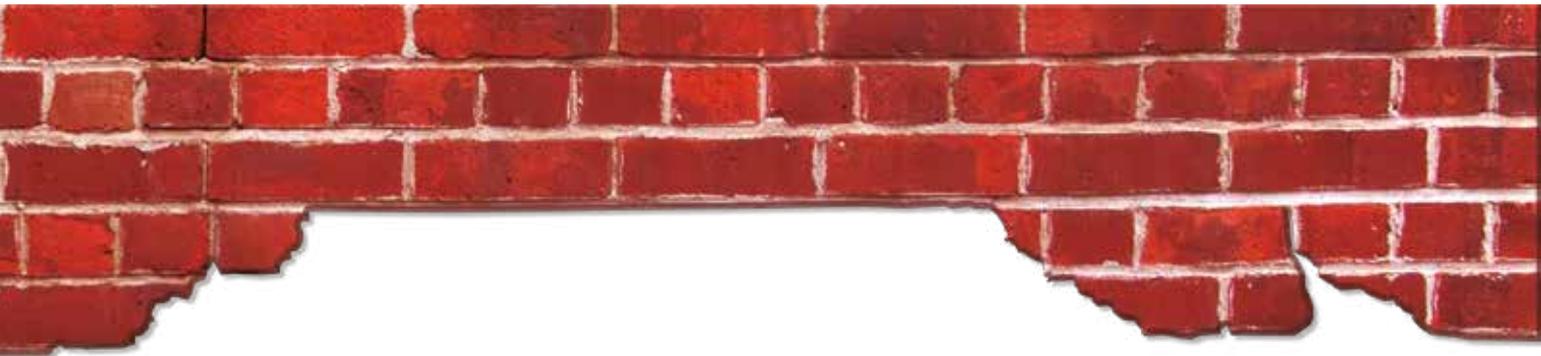
reios. Então, depois de cinco meses fora, ele conheceu a filha. Foi uma emoção muito grande! Eu a levei até o Caju pra recebê-lo. Então, ele tirou férias, mas logo voltou a trabalhar. Viajava para o Golfo, para a Turquia e para regiões em conflito. Era uma época complicada e ele me mantinha informada como podia, ainda mais quando ia fazer uma travessia arriscada. Eu sempre rezava, pedindo a Deus que o protegesse, porque era uma vida sacrificada, tanto para ele quanto para a gente. A filha mais nova, ele conseguiu acompanhar melhor, mas a mais velha sofreu um pouco mais com a ausência dele.

Muitas decisões eu tive de tomar sozinha, como a compra da casa. Nós conversávamos, quando eu conseguia ligar pra ele, mas, às vezes, não podíamos pensar muito para decidir. Ele confiava em mim para resolver tudo. Mesmo com a distância, ele foi muito bom pai, um ótimo marido e um excelente profissional. Dedicou anos à Marinha Mercante e à Petrobras, para garantir a sua aposentadoria e o bem estar da família. E, agora, as garantias oferecidas quando ele aderiu ao Plano foram pelo ralo? Quando começou a cobrança, eu fiquei chocada. É uma quantia considerável que está sendo descontada. Estou tendo de cortar muita coisa. O meu marido trabalhou para dar conforto à família e, agora, a gente chegou nesse caos. Se apossaram do meu dinheiro, não perguntaram se podia ou não.



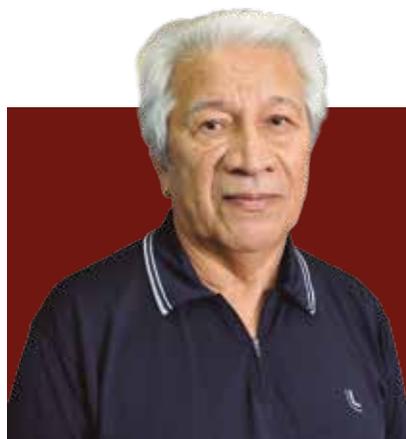
Jozivaldo Rocha de Souza
Capitão de Longo Curso

A primeira coisa a destacar é a questão da segurança. Nós vínhamos de uma experiência negativa, que era o Benefrota. No entanto, para nós, no início do PPSP, foi passada a ideia de segurança, de que nós teríamos um trabalho competente na administração do Plano. Buscávamos segurança em um plano de previdência complementar que nos levasse durante toda a carreira, acreditando que permanecer no Sistema Petrobras era seguro, principalmente, pela questão da AMS e da Petros. Estes eram os dois ícones que nos levavam a crer que recusar a oportunidade de trabalhar em outras companhias de navegação, tendo toda aquela disponibilidade de aproveitar, de conhecer, de ter uma vida menos estressante, diferentemente do petroleiro, era a melhor opção. E, agora, a empresa nos apresenta essa situação.



No momento em que se encerra um ciclo, você vem para uma aposentadoria buscar essa segurança e, depois do sentimento de dever cumprido, o que você observa, infelizmente, é um descaso - exatamente pela questão da insegurança gerada pela má gestão dos recursos. Além disso, há sabidos investimentos comprometedores, papéis podres, que infelizmente influenciaram na aplicação dos recursos. E o que tem de mais frustrante é que a gente vê que a patrocinadora tem um compromisso com isso, pela indicação das suas direções, e também por haver uma omissão, de alguma forma. Nada é cobrado da patrocinadora. Fica a cargo dos participantes, tendo esse pesado fardo, mais uma vez. Depois de toda uma vida profissional de dedicação, de profissionalismo, no final, a gente se vê abandonado pelo sistema, cabendo o ônus a nós. Trata-se de um percentual elevado e, com certeza, vai impactar no planejamento financeiro das famílias. Já está tarde para pensar em um gerenciamento financeiro doméstico que possa compensar, tendo em vista que, a curto prazo, estarei aposentado. O sistema vai nos alijar por uma questão natural da chegada das limitações, de idade e tudo mais. E aí, você não tem mais tempo para recompor ou para buscar uma alternativa que possa suprir isso. Então, na verdade, se caminha para uma situa-

ção, temo, até de penúria. Veja só, nós temos um governo que está nos levando para essa questão da reforma trabalhista, complicada, pouco pensada. Uma reforma no sistema previdenciário. Então, se você não tem um sistema previdenciário público que seja confiável - até porque estamos às vésperas de uma mudança - para poder se adequar a uma dita realidade, poderia pensar nesse plano privado como alternativa, mas também não tem essa oportunidade. Dessa forma, tudo isso compromete e preocupa. Depois de tanta determinação, tanto comprometimento, isso chega a nós de uma maneira perversa.



Osmar Narciso de Souza Costa
Oficial Superior de Máquinas aposentado

A fatia que estão tirando do meu salário é muito grande, está fa-

zendo falta nas minhas obrigações do mês. Quando a empresa nos ofereceu o Plano Petros, ela dizia que era um bom plano, que daria segurança para nossas famílias. E, agora, está acontecendo tudo isso? Entrei na Petrobras em 18 de junho de 1970. Em 76, saí, passei dois meses fora e voltei. De lá, só saí aposentado. Na época, não tinha o 1x1 como agora e era difícil conseguir substituto. Às vezes, chegava a ficar perto de vencer duas férias para poder ter o repouso. Ficar esse tempo todo longe da família era rotina. Uma vez, eu saí de casa para embarcar e deixei a minha mulher grávida. Só vi meu filho quando ele já estava com seis meses. Para nos comunicar, eu mandava mensagens por amigos que desembarcavam ou, assim que chegava ao porto, corria para terra e ligava para casa. Às vezes, a notícia não era boa, tinha um filho doente. A vida do homem do mar era assim mesmo. Tenho três filhos. Os dois primeiros se formaram e eu não pude comparecer. Do meu caçula, ainda consegui acompanhar a formatura aqui na Federal do Rio de Janeiro, em 1991. Só depois de me aposentar, nos anos 90, consegui ficar mais perto da família. Agora, a esta altura da aposentadoria, esse desconto tem um sabor amargo. Eu não esperava isso. Nem eu, nem ninguém.

A presença, em águas brasileiras, de embarcações que não obedecem à legislação nacional e às normas internacionais, os chamados navios piratas, é considerada de extrema gravidade pelo SINDMAR. A realidade mostra que embarcações que apresentam problemas em suas instalações, que não são equipadas de forma adequada, que são operadas por tripulantes sem a qualificação necessária e, até mesmo, sem alimentação adequada, representam um enorme risco à segurança no mar. A economia feita pelas empresas de navegação para aumentar seus lucros tem resultado na diminuição da segurança e no agravamento do risco operacional dessas embarcações, aumentando as chances de que ocorram explosões, abalroamentos, poluição e outros incidentes no mar. Empresas que operam no Brasil e que lucram com as nossas riquezas, mas que não contratam tripulação brasileira na proporção determinada pela RN6, também estão burlando a legislação e contribuindo para aumentar o desemprego dos marítimos nacionais. Por isso, também são consideradas piratas e continuarão a ser pressionadas, sem trégua, até agirem dentro da lei.



Inspeção ao navio Chem Violet realizada em junho de 2016

PETROBRAS CONDENADA A PAGAR DIREITOS TRABALHISTAS A TRIPULANTES ESTRANGEIROS

A Petrobras foi condenada, em primeira instância, a pagar indenização superior a R\$ 2 milhões a 12 tripulantes turcos do navio Chem Violet, de bandeira maltesa, subsidiariamente, com o armador da embarcação. O juiz Filipe Ribeiro, titular da 2ª Vara do Trabalho de Macaé, do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (TRT/RJ), considerou procedente, em parte, a ação movida pelos marítimos estrangeiros, com apoio do Delegado Regional do SINDMAR e Inspetor da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF em Santos (SP), Renialdo Salustiano.

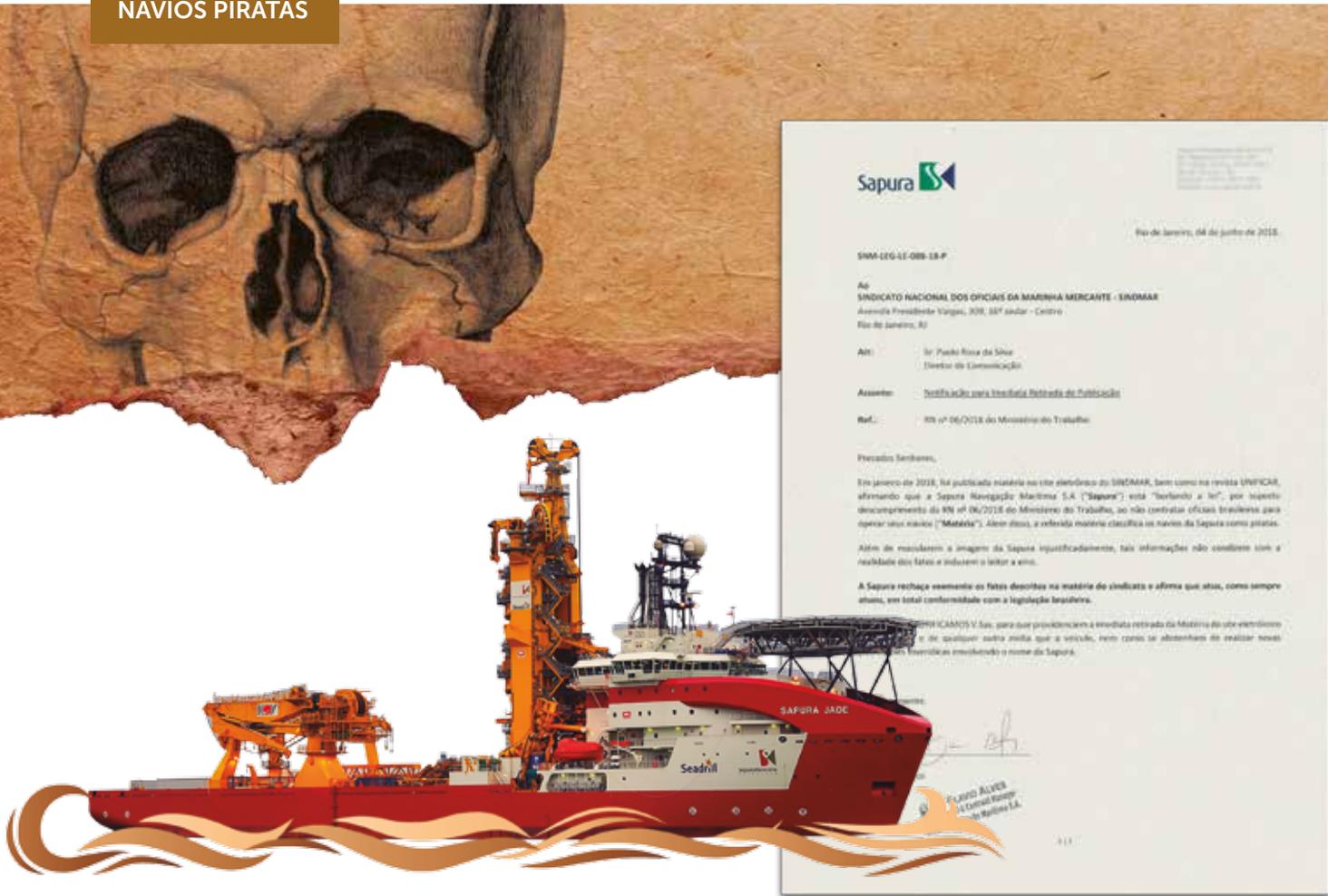
Afretado à Petrobras desde o final de 2013, o navio da empresa turca Eco Shipping Ltd. atuava na cabotagem brasileira, por mais de 90 dias, sem empregar marítimos nacio-

nais. Em 2016, tripulantes contratados pelo armador estavam trabalhando a bordo sem receber salários e sem abastecimento de provisões, em situação que o juiz considerou análoga a de escravos. Em 2016, os marítimos turcos denunciaram a situação de penúria em que se encontravam e moveram uma ação judicial seguindo orientação da organização sindical.

O caso foi, amplamente, divulgado pelo SINDMAR, que publicou uma reportagem sobre as irregularidades no Chem Violet na edição nº 44 da revista Unificar. Há muito tempo, o Sindicato vem questionando a Petrobras sobre os critérios para contratação de empresas de navegação estrangeiras que trazem para as nossas águas as piores práticas trabalhistas e colocam marítimos

em situação de aflição, abandonados em um país distante pelo armador, sem receber salários e sem alimentação adequada.

A decisão judicial considerou os fatos denunciados incontroversos e acatou o pedido dos advogados dos tripulantes para que todas as verbas fossem estipuladas segundo a legislação brasileira. Além dos salários atrasados, os marítimos turcos tiveram direito a receber adicional de periculosidade, aviso prévio, 13º salário, multa rescisória, assim como indenização por dano moral, deixando evidente a responsabilidade da Petrobras ao permitir que armadores piratas que não cumprem as leis brasileiras continuem com seus navios afretados pela estatal em águas nacionais.



O CONTRA-ATAQUE DA SAPURA

No início do ano, o SINDMAR denunciou a empresa Sapura ao Ministério do Trabalho por burlar a RN6 ao não empregar, em seus navios, o número mínimo de Oficiais brasileiros. A empresa, em vez de se adequar à legislação, contratando os marítimos, notificou o Sindicato, rechaçando as acusações, reclamando de ter tido a imagem maculada e exigindo que o material publicado sobre as denúncias fosse retirado de circulação.

Vamos, então, aos fatos. Desde o fim do ano passado, o SINDMAR vem constatando uma série de irregularidades por parte da joint venture formada pela Seadrill e pela SapuraKencana, que opera no offshore. Depois de ter negado o acesso da representação sindical ao Sapura Jade, em um terminal privado, a empresa foi denunciada ao Ministério do Trabalho – MT por prática antissindical. Em visita a outro de seus navios, o Sapura Diamante, atracado em porto público, o SINDMAR teve confirmação da própria tripulação de que não havia sequer um Oficial brasi-

leiro a bordo do Sapura Jade, deixando claro o motivo de o acesso àquela embarcação ter sido vetado. O fato foi relatado ao MT, que notificou a empresa para que apresentasse alguns documentos dentro de um prazo estipulado.

Durante visita a outro navio, o Sapura Topázio, conhecido por operar há três anos no Brasil sem cumprir a RN6, a representação sindical solicitou acesso à lista de tripulantes, o que foi negado pelo gerente da empresa que se encontrava a bordo. Ainda assim, o SINDMAR pôde constatar irregularidade na proporção entre tripulantes brasileiros e estrangeiros. Apesar das dificuldades impostas pela empresa, o SINDMAR obteve Cartões de Tripulação de Segurança – CTS e listas de tripulantes dos navios da Sapura que revelam a presença de Oficiais em número insuficiente, descumprindo a legislação. Para o melhor interesse de todos, esta é uma situação que se quer corrigir e não transformar em mácula. Mas isso cabe à Sapura decidir.

SINDMAR considers the presence of ships that do not meet domestic legislative and international standards, so-called pirate ships, in Brazilian waters, an extremely serious problem. Ships that have problems with their facilities, and which are not adequately equipped, and are operated by crew members that do not have the necessary training and qualifications and that do not have adequate provisions, pose a huge risk to safety at sea. The savings made by shipping companies to increase their profits has resulted in lower safety standards and an increase in the operational risk for these ships, increasing the chance of explosions, collisions, pollution and other incidents at sea. Companies that operate in Brazil and profit from our wealth, but do not hire Brazilian crew members at the levels required by RN6, are also circumventing the legislation and contributing to an increase of the unemployment of Brazilian mariners. This is why they are considered pirates and will remain under continuous pressure to act according to the law.



PETROBRAS IS ORDERED TO PAY LABOR RIGHTS TO FOREIGN CREW



Inspection of the ship Chem Violet was held in June 2016

The courts have ordered Petrobras to pay more than R\$ 2 million in compensation to 12 Turkish crew members from the Chem Violet, which flies the Maltese flag, in conjunction with the ship's owner. A hearing to consider the lawsuit brought by foreign seafarers with the support of the Regional Delegate from SINDMAR and the Inspector of the International Transport Workers' Federation - ITF in Santos (SP), Renialdo Salustiano was held in the court of Judge Filipe Ribeiro, presiding over the 2nd Labor Court in Macaé, from the 1st Regional Regional Labor Court (TRT / RJ).

Under charter to Petrobras since the end of 2013, the ship belonging to the Turkish company Eco Shipping Ltd. was operating in

Brazilian cabotage, for more than 90 days, without Brazilian crew members. In 2016, crew hired by the ship's owners were working on board without receiving wages and without an adequate supply of provisions, in a situation that the judge considered similar to that of slavery. In 2016, the Turkish seafarers complained of the working conditions and their penury and filed a lawsuit as suggested by the trade union.

The case was widely publicized by SINDMAR, which published a report on the irregularities on the Chem Violet in UNIFICAR magazine, in Issue no. 44. The Union has long questioned Petrobras about the criteria for contracting foreign shipping companies that bring the worst labor practices into Brazilian

waters and put the seafarers in distress, abandoned in a foreign country by the owners, without receiving wages and without sufficient food or resources.

The court decision considered the facts enumerated in the lawsuit as incontrovertible and granted the request by the crew to ensure that all funds were stipulated under Brazilian law. In addition to back wages, Turkish seamen were given additional compensation for damages, prior notice, year-end 13th salary, a fine, as well as compensation for moral damages, making Petrobras' responsibility clear for allowing pirate owners to avoid complying with Brazilian law and to continue to have its ships chartered by the state-owned company in Brazilian waters.



THE SAPURA COUNTER-ATTACK

At the beginning of the year, SINDMAR reported the Sapura company to the Ministry of Labor for failing to comply with RN6 by not using on its ships the minimum number of Brazilian officers. Rather than complying with the law, the company has sent a notification to the union, rejecting the allegations, claiming that it had its image tarnished and demanding that the published material on the complaints be withdrawn from circulation.

The facts of the matter are as follows. Since the end of last year,

SINDMAR has reported a series of violations by the joint venture formed by Seadrill and SapuraKencana, which operates offshore. After denying the access by the trade union representation to the Sapura Jade, in a private terminal, the company was reported to the Ministry of Labor - ML - for anti-union practice. On a visit to another of its ships, the Sapura Diamante, docked at a public port, SINDMAR confirmed with the crew that there was not even a Brazilian officer aboard the Sapura Jade, making it clear why the access to that vessel was not

allowed. The fact was reported to the ML, which notified the company to submit documentation within a stipulated deadline.

During a visit to the Sapura Topázio, reported for operating for three years in Brazil without complying with RN6, the union representative asked to see the crew list, which was denied by the company manager who was on board. Nevertheless, SINDMAR was able to verify violations with regard to the proportion between Brazilian and foreign crew members.



Severino Almeida Filho e o Almirante de Esquadra Sergio Roberto Fernando dos Santos, na renovação do Acordo de Cooperação

CONTTMAF RENOVOU COOPERAÇÃO COM A MARINHA DO BRASIL NA IMO

Severino Almeida Filho, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF e do SINDMAR, assinou a renovação do Acordo de Cooperação com a Marinha do Brasil na Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (IMO). A RPB-IMO é o componente da estrutura orgânica do Comando da Marinha que tem o propósito de permitir o exercício integral da representação dos interesses nacionais perante a IMO.

Renovado em 10 de maio e com vigência de cinco anos, o Acordo estabelece que a CONTTMAF permanecerá disponibilizando um Oficial da Marinha Mercante para auxiliar a Representação Brasileira nos assuntos relacionados aos trabalhadores marítimos, como o elemento humano, a cooperação técnica, o meio ambiente e os temas jurídicos. Entre os assuntos abordados pela RPB-IMO, estão as questões relacionadas à poluição marinha, ao Código de Instrução, à Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW) e ao gerenciamento da água de lastro. A CONTTMAF dá

continuidade, portanto, à sua atuação na articulação que a Marinha do Brasil realiza em Londres para defender, no âmbito da IMO, as posições definidas pela Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, a CCA-IMO, no Brasil.

Subordinada ao Estado Maior da Armada (EMA) e sediada em Londres, a RPB-IMO foi criada pela Portaria nº 203/MB, de 7 de julho de 2000, e, posteriormente modificada pela Portaria nº 263/MB, de 10 de outubro de 2000, para desempenhar a tarefa até então exercida pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE) e que foi atribuída à Marinha do Brasil pelo Decreto Presidencial nº 3.402 de 4 de abril de 2000.

A renovação do Acordo entre a CONTTMAF e a Marinha do Brasil foi assinada nas instalações da RPB/IMO. O Almirante de Esquadra Sergio Roberto Fernando dos Santos foi cossignatário, representando a Marinha do Brasil. Estiveram presentes membros da RPB/IMO, entre eles, o atual representante da CONTTMAF, o Oficial Superior de Máquinas Nilson José Lima.



TRANSPETRO ALTERA ESTATUTO PARA FACILITAR PRIVATIZAÇÃO

A Transpetro fez mudanças significativas em seu Estatuto Social, tornando mais fácil a privatização da companhia ou de partes dela. Não há mais a obrigatoriedade de o controle da subsidiária de transporte marítimo ser exercido pela Petrobras, que poderá ter menos de 50% das ações da empresa. O novo documento foi aprovado em junho pelo Conselho de Administração.

A iniciativa põe fim ao acordo estabelecido em 1998, quando a Transpetro, única empresa de transporte marítimo estatal do país, então subsidiária integral da Petrobras, foi criada. Isso se deu em decorrência da firme resistência dos Sindicatos Marítimos e da efetiva mobilização dos trabalhadores marítimos contra a privatização da Frota Nacional de Petroleiros – Fronape. À época, a Petrobras pretendia entregar a Fronape a uma empresa privada, tornando-se sócia na operação de seus ativos do setor de transporte marítimo e eliminando do Sistema Petrobras os marítimos brasileiros com vínculo empregatício direto. Vinte anos depois, a Petrobras está reiniciando o seu plano de abrir mão de sua empresa de logística e de transporte.

Relacionado ao desmonte da Marinha Mercante brasileira, tramita, na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei 6407/2013, que retira da Transpetro a possibilidade de continuar atuando no setor de gás na-

tural e oferece facilidades para que outras empresas passem a atuar nas atividades de transporte de petróleo, de derivados e de biocombustíveis. O projeto só não avançou na Comissão de Minas e Energia da Câmara graças à intervenção das Entidades Sindicais, que foram a Brasília defender os interesses do País e dos trabalhadores.

Em mensagem circular enviada aos Oficiais e Eletricistas da Transpetro, o SINDMAR os alertou para outras questões graves, como as dificuldades criadas pela empresa para a efetiva implementação do regime de repouso e embarque 1x1 e a falta de planejamento para admissão dos aprovados no Processo Seletivo Público. No caso dos Eletricistas, até o momento, a Representação Sindical não teve conhecimento da contratação de marítimos dessa categoria.

Outra incoerência no discurso da Transpetro está relacionada ao fato de a empresa não cumprir o combinado na negociação do Acordo Coletivo de Trabalho – ACT, quando afirmou que ofereceria oportunidades de promoção aos marítimos durante o processo de execução do regime 1x1. Além disso, ainda há a falta de compromisso da Transpetro em enviar relatórios sobre a implementação do 1x1 à Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF, conforme estabelecido durante as reuniões para negociação do ACT.



TRANSPETRO DEBITA CONTRAPARTIDAS, MAS NÃO CUMPRE SUA PARTE NO REGIME 1x1

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF enviou ofício à Transpetro, em 30 de julho, com cópia ao Ministério Público do Trabalho – MPT, repudiando o fato de a empresa estar descumprindo cláusulas contidas no Termo Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho – ACT 2015/2017 dos marítimos sobre a implantação do regime de embarque e repouso 1x1, além de cobrar à empresa respeito nas relações de trabalho. O Acordo está vigente e, para todos que ingressaram no regime 1x1, a Transpetro realizou o débito de relevantes contrapartidas salariais acordadas. No entanto, ela não vem cumprindo a sua parte e nem mesmo informando os nomes dos navios que efetivamente entraram no novo regime.

Em junho, a CONTTMAF já havia encaminhado à Transpetro um comunicado, no qual cobrava o cumprimento das cláusulas do ACT. Apesar de a empresa alegar estar praticando o 1x1 em parte da frota, as denúncias continuam chegando aos Sindicatos. Os marítimos reclamam que estão permanecendo nos navios por períodos demasiadamente longos, excedentes às margens previstas no Acordo – que estipula rendição no período de 10 dias antes ou após completar 60 dias a bordo – mesmo com o navio no porto nesse período. Alguns marítimos relatam, ainda, que foram convocados para embarcar antes de terem cumprido repouso desembarcado conforme relação estabelecida no Acordo, de um dia de folga para cada dia embarcado.



Marítimos da Transpetro lutaram pelo 1x1

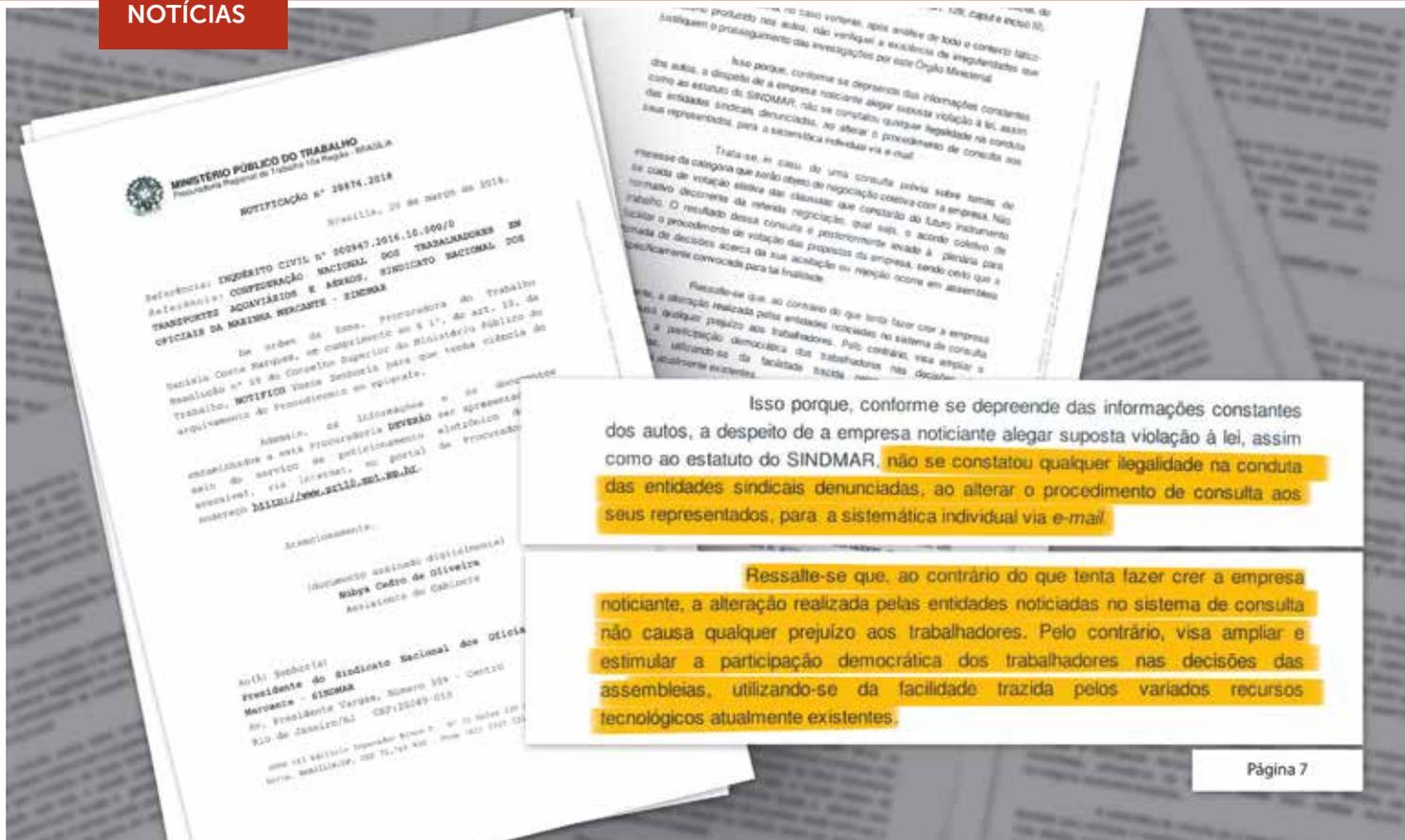
Tal descaso revela o motivo pelo qual a Transpetro tem procurado omitir a realidade praticada a bordo. A empresa deveria enviar à CONTTMAF relatórios bimestrais acerca das rendições não efetivadas no prazo acordado, assim como relatórios identificando os navios que já adotaram o regime 1x1, o que não está ocorrendo. O ACT prevê que todos os navios da empresa estejam praticando o novo sistema de embarque e repouso até o mês de outubro. O prazo está se esgotando. No dia 25 de julho, foram enviadas para a Representação Sindical apenas informações parciais, abrangendo somente quatro navios. Os documentos enviados dão conta de que 45 marítimos estavam embarcados há mais de 70 dias. Entre eles, 16 trabalhadores encontravam-se a bordo há mais de 100 dias. Os relatórios não registram nem mesmo justificativas plausíveis para o desrespeito laboral praticado. Limitam-se a indicar apenas a data futura programada para a movimentação dos marítimos, em lugar da motivação para não ter havido rendição após 60 dias de embarque, obrigação estabelecida no Acordo.

A Organização Sindical Marítima continuará cobrando o envio dos relatórios no prazo estipulado, bem como agilidade no processo de implementação do 1x1. A Transpetro precisa informar caso a caso os motivos para o não cumprimento do regi-

me acordado com os Sindicatos, considerando que os períodos de embarque e de repouso devem ter o mesmo número de dias para caracterizar que a empresa, de fato, está praticando o regime 1x1.

Pela postura desrespeitosa da Transpetro, é fácil perceber que a empresa demonstra disposição para cobrar de quem está a bordo, mas não faz esforço compatível para cumprir o que ficou estipulado no ACT. Lamentavelmente, o descaso da empresa está levando o trabalhador marítimo a um cenário previsível, algo para o qual o SINDMAR sempre alertou: ficar esperando a boa vontade da administração da Transpetro não possibilitará aos marítimos do Sistema Petrobras alcançar a relação de trabalho desejada.

Na realidade estabelecida após a reforma trabalhista, que agregou enormes facilidades para as empresas imporem condições de trabalho que antes eram até consideradas ilegais, os trabalhadores marítimos receberão aquilo que fizerem por merecer com sua participação. Com luta e apoio às ações sindicais, poderão manter boas condições e alcançar avanços significativos. Sem disposição para lutar, assistirão à ação dos empregadores, que buscam eliminar conquistas que o Movimento Sindical levou muitos anos para conseguir.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO REJEITA INTERFERÊNCIA DA TRANSPETRO EM VOTAÇÃO VIA E-MAIL

O Ministério Público do Trabalho - MPT rejeitou nova iniciativa da Transpetro de interferir na relação dos Sindicatos Marítimos com seus representados. A Transpetro apresentou denúncia contra CONTTMAF e o SINDMAR, reivindicando que as votações dos Acordos Coletivos de Trabalho - ACT Marítimos voltassem a ocorrer, a bordo, por meio de urnas e comissões eleitorais ou em listas abertas. Essas modalidades foram abandonadas pelos Sindicatos depois que a empresa passou a intimidar trabalhadores marítimos nas votações. Não bastasse a indiscreta desfaçatez de um empregador que recorre o MPT, dizendo-se preocupado em defender os interesses dos trabalhadores, situação exposta de forma contundente durante a audiência em

Brasília, a Transpetro também foi repreendida pelos Sindicatos Marítimos por conta do desperdício absurdo de recursos realizado com o pagamento de advogados, prepostos, passagens aéreas e diárias, incluindo recursos públicos, com desnecessária mobilização do MPT, na tentativa de interferir em uma questão que diz respeito apenas aos Sindicatos e aos trabalhadores.

Após alguns meses de tramitação do processo e de audiência em Brasília, a excelentíssima Procuradora do Trabalho Daniela Costa Marques teve firme atuação e, com perspicaz julgamento do cenário apresentado, colocou os pontos e as vírgulas em seus devidos lugares, registrando, em seu relatório, que

não encontrou irregularidades que justificassem o prosseguimento das investigações e que “a despeito de a empresa noticiante (Transpetro) alegar suposta violação à lei, assim como ao estatuto do SINDMAR, não se constatou qualquer ilegalidade na conduta das entidades sindicais denunciadas, ao alterar o procedimento de consulta aos seus representantes, para a sistemática individual via e-mail”, acrescentando que o processo de votação buscou a mais ampla participação possível de associados e não associados, dando arquivamento ao processo. Os advogados da Transpetro ainda requereram à Procuradora a reforma de sua decisão, que foi negada. Finalmente, apresentaram recurso à Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público do Trabalho, em Brasília, onde mais uma vez o arquivamento da denúncia foi confirmado.

Entre as observações feitas pela Procuradora Daniela Marques, destaca-se o fato de ela ter afirmado para a Transpetro o entendimento de que o novo sistema de votação adotado pela Representação Sindical significa tão e simplesmente uma consulta preliminar à assembleia. “Trata-se, in casu, de uma consulta prévia sobre temas de interesse da categoria que serão objeto de negociação coletiva com a empresa. Não se cuida de votação efetiva das cláusulas que constarão do futuro instrumento normativo decorrente da referida negociação, qual seja, o acordo coletivo de trabalho. O resultado dessa consulta é posteriormente levado à plenária para facilitar o procedimento de votação das propostas da empresa, sendo certo que a tomada de decisões acerca da sua aceitação ou rejeição ocorre em assembleia especificamente convocada para tal finalidade”, defendeu. Na visão dos Sindicatos, a consulta a bordo é o mais importante estágio da tomada de decisão, sendo que, para atender à legislação, deve ser referendada pela assembleia presencial, que, em regra, homologa a decisão majoritária dos ausentes por imperativo de estarem embarcados ou de férias ou em qualquer tipo de licença, fora da sede.

Após análise dos autos, a procuradora concluiu que “ao contrário do que tenta fazer crer a empresa noticiante, a alteração realizada pelas entidades noticiadas no sistema de consulta não causa qualquer prejuízo aos trabalhadores. Pelo contrário, visa ampliar e estimular a participação democrática dos trabalhadores nas decisões das assembleias, utilizando-se da facilidade trazida pelos variados recursos tecnológicos atualmente existentes”.

É importante lembrar que esta ação da Transpetro no MPT ocorreu após a celebração do Termo Aditivo ao ACT Marítimos 2015/2017, que marcou o compromisso da empresa em estabelecer o regime 1x1, uma das conquistas mais relevantes dos marítimos vinculados a esta empresa. O acordo firmado pôs fim a um longo processo que envolveu negociações, impasses, deflagração de greve, atitudes antissindicais da empresa e, finalmente, audiências de conciliação no Tribunal Superior do Trabalho – TST em Brasília.

Ao longo desse processo, os Sindicatos Marítimos tiveram de enfrentar não apenas atitudes antisindicais de uma administração sem compromisso algum com o futuro dos Trabalhadores Marítimos no Sistema Petrobras, mas também, vergonhosa e lastimável subserviência de alguns marítimos em posição de comando que preferiram se oferecer como feitores de bordo, defendendo os objetivos administração da Transpetro em vez de participarem da luta para defender os interesses coletivos da categoria a que pertencem.

A decisão favorável à CONTTMAF e aos Sindicatos Marítimos reforça a importância do papel da Representação Sindical na defesa dos interesses dos trabalhadores. Durante as negociações do ACT, representantes da Transpetro tentaram persuadir os sindicalistas, alegando que a consulta seria ilegítima. As Entidades Sindicais se mantiveram firmes todas as vezes que o assunto era ventilado, pois o interesse dos trabalhadores estava, evidentemente, em jogo. A Organização Sindical Marítima refuta o modo como a Transpetro e seus feitores buscaram interferir no processo de votação do ACT para obter as listas de votação e intimidar os marítimos para que votassem segundo os interesses da empresa.

O insistente comportamento da Transpetro em tentativas de interferir em questões sindicais que dizem respeito apenas aos trabalhadores e a seus Sindicatos deve servir de alerta para todos marítimos. A reforma trabalhista ofereceu enormes facilidades, com as quais as empresas não contavam antes, para buscarem impor relações trabalhistas mais favoráveis aos seus interesses. Se os marítimos desejam ter chance de avançar na relação de trabalho e de manter conquistas relevantes, devem fortalecer seus Sindicatos e participar da ação sindical. Havendo luta em defesa dos interesses coletivos da categoria, haverá possibilidade de alcançar tais conquistas. De outra forma, serão espectadores do destino a que os empregadores desejarem lhes conduzir.

Referência: MPT Inquérito Civil 000947.2016.10.000/0

NAVIOS DE PASSAGEIROS: QUEREMOS?



Ricardo Falcão

As empresas de cruzeiros marítimos operam com uma fabulosa margem de lucro, em torno de 54%, direcionando seus navios para os países onde os ganhos forem maiores. Competem com o turismo regional, mas sem pagar os mesmos impostos e sem empregar a população local. A quem realmente interessa esse tipo de negócio? Neste artigo*, Ricardo Falcão, que é Prático no Rio Amazonas e Vice-Presidente da International Maritime Pilots' Association, faz uma análise dessa indústria que só beneficia ela mesma.

Um olhar mais atento sobre a indústria de navios de passageiros nos traz debates interessantes e que são necessários para termos a verdadeira dimensão deste

setor. O primeiro ponto que precisamos deixar claro é que essa indústria funciona voltada para si mesma, e não para desenvolver o turismo de uma região.

O navio é, na verdade, o usuário de uma região e é, em si, um grande atrativo com suas diversões, restaurantes e estrutura hoteleira, que atraca defronte aos hotéis e restaurantes disponíveis nas cidades. Em resumo, estamos tratando de um grande concorrente do setor de turismo local.

Esta estrutura flutuante oferece a hospedagem, com ambiente refrigerado, atendentes em várias línguas, free shopping, vende uma lata de Coca-Cola a 8 reais, pratos refinados e, tudo isso, sem pagar impostos sobre esta operação na região que está utilizando. E exatamente defronte a ela, ficará o setor de turismo no qual o empresário local, que paga impostos, emprega brasileiros e desenvolve a sua região tenta prosperar.

Quando pensamos nos cidadãos Tucujus, que vão desenvolver nossa estrutura de turismo com muita coragem e em um ambiente empresarial nacional tão adverso de carga tributária, leis trabalhistas, conta de energia cara, dentre outros desafios, percebemos enormes desvantagens.

O navio de passageiros venderá produtos e serviços que foram adquiridos no mercado internacional, com isenção de impostos proporcionada por alguns países, e comprará, no exterior, roupas de cama, bebidas, cigarro, refrigerantes, jóias, perfumes e, ainda, utilizará a mão de obra mais barata possível que não é a brasileira.

Quando lemos atentamente a “Análise do Mercado de Cruzeiros Marítimos”, escrita pelo Ricardo Amaral, que foi o presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos, vemos claramente que esta é uma indústria que opera com cerca de 54% de margem de lucros no mundo todo e que não possui fidelidade com ninguém, pois orienta seus navios para onde este lucro for maior.

Isto significa que, mesmo que gastemos milhões construindo um porto público, com dinheiro da nossa sociedade, as companhias de navegação não possuem nenhum compromisso em trazer qualquer quantidade de navios ou manter regularidade de escalas.

Muitos dos números que estes empresários apresentam de lucro para as cidades utilizadas como escala são devido ao uso de táxis e compra de artesanato, sempre assumindo-se a premissa que todos os passageiros teriam desembarcado, o que não é uma rea-



lidade devido a muitos escolherem os prazeres e restaurantes disponíveis a bordo.

Os movimentos mais recentes, divulgados em publicações especializadas, mostram que devido à expansão muito grande da China neste setor, diversos navios do mundo todo foram destinados para este mercado, mesmo desabastecendo o nosso. O mercado brasileiro, hoje, sofre forte ação de propaganda, onde a mesma relata retração, devido aos altos custos no Brasil. Porém, na verdade, os navios estão navegando muito cheios, mas em menor quantidade e menos leitos oferecidos.

Estive no Chile, em 2013, na Seatrade, que é a feira mundial do setor. Assisti ao discurso do CEO para as autoridades locais. Ele agradecia a diminuição do valor cobrado pela taxa de faróis, concedida naquele ano, onde a primeira escala do navio teria redução de 20%, a segunda de 40% e a terceira de 80%. O mesmo enfatizou longamente o quanto isto representava para eles e, no final, publicamente pleiteou que todas as escalas tivessem a redução de 80%! Toda vez que há subsídio para uma atividade privada, significa que dinheiro público vai cobrir a conta. Ou seja, o dinheiro de cada cidadão, pois esta é uma situação que acompanho no mundo todo como Vice-Presidente da International Maritime Pilots' Association, e é uma indústria tão mesquinha que é capaz de diminuir o tamanho do sabonete para economizar centavos ao final de uma viagem.

Outros problemas também pesam para este setor pois, apesar de terem seus cascos pintados de branco, encantando a todos com uma aura de glamour e sofisticação, estes navios enfrentam dificuldades no mundo todo, onde muitos já pagaram milhões de dólares por conta de poluição. Estamos falando de sewage (esgoto comum), também conhecido como black water, que geralmente significa os dejetos humanos e de banheiros, tais como xampu, sabonete, restos de atendimentos médicos, sangue etc....

Há também restos de água misturada com óleo, micro-organismos e diversos outros dejetos que são lançados

na água. Dependendo do tipo de dejetos, há uma distância mínima obrigatória de afastamento da costa, aliada a um tipo de tratamento que a Marpol, Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição de Navios, recomenda. Porém, há uma especificidade no nosso Rio Amazonas: ao invés de estarem a poucas horas de distância da linha da costa, eles estão dias adentro do nosso país e os dejetos lançados na água descem as águas e passam na frente de Macapá. O normal é existir nos portos estrangeiros uma estrutura de coleta e de tratamento destes produtos pois os navios não possuem tanques grandes o suficiente para armazená-los por muitos dias.

A conclusão é que estes navios podem até fazer algum sentido quando falamos de locais onde a estrutura de turismo já é madura e consolidada o suficiente para que os navios de passageiros sejam um componente a mais; ou onde simplesmente nada há, tendo-se a certeza de que eles não poluirão. Para nós, que precisamos desenvolver nossa estrutura e que queremos caminhar para o progresso do setor, é preciso avaliar muito bem onde concentraremos os poucos recursos disponíveis tanto pelo governo como pelos empresários.

Mas, devemos ter este debate bem definido, tanto em Macapá como em Santarém e em Manaus, três pontos onde o navio que quiser utilizar o Rio Amazonas tenha onde descarregar poluentes para serem tratados.

O porto de Santana lida, eventualmente, com o setor e possui uma área mais abrigada para a manobra destes navios, que são muito influenciados pelo vento com a sua área acima da linha d'água.

Caso queiramos e tenhamos o devido cuidado, Santana é o local ideal para se discutir uma região de navios de passageiros pois as estruturas necessárias de recepção conseguiriam ser instaladas no espaço disponível.

Ricardo Falcão
Prático no Rio Amazonas e Vice-Presidente
da International Maritime Pilots' Association

*Reproduzido do site SelesNafes.com



FHM FORMA 100ª TURMA DO CURSO EPOE

O coordenador Mário Calixto e a instrutora Bárbara Rocha explicam aos alunos o processo para a retirada do certificado de conclusão de curso

A Fundação Homem do Mar – FHM comemorou, no 1º semestre deste ano, a marca de 100 turmas formadas no curso Especial para Operador ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) – EPOE. Popularmente conhecido como curso de Carta Eletrônica, ele foi implantado na FHM em 2014 e, desde então, 694 Oficiais de Náutica se formaram no Centro de Simulação Aquaviária – CSA. “Formar 100 turmas é algo significativo. É um número expressivo, resultado de um trabalho realizado com visão e com comprometimento da FHM. Ao mesmo tempo em que comemoramos, também nos mantemos focados em proporcionar, sempre, atendimento e cursos de excelência”, ressaltou Mario Calixto, Coordenador da FHM.



Alunos da 100ª turma do curso Especial para Operador de ECDIS com a instrutora Bárbara Rocha (ao centro) e o coordenador da FHM Mário Calixto (ao fundo)

Bárbara Rocha

Atuando como instrutora desde o início, a Oficial de Náutica Bárbara Rocha lembrou o processo de implementação do curso e destacou a importância do EPOE para a comunidade marítima.

“Nosso primeiro credenciamento junto à Marinha do Brasil foi em 2014 e, desde então, a Autoridade Marítima realiza visitas inopinadas para avaliar se estamos seguindo o programa de aula e as normas da Organização Marítima Internacional. Há quatro anos, estamos capacitando marítimos para trabalhar no Brasil e no exterior. Sinto-me orgulhosa em fazer parte de uma instituição de ensino que oferece o que há de melhor para os seus alunos e também por contribuir, de certa forma, para preparar todos esses Oficiais para a vida no mar”



A Oficial Carolynie Finita, integrante do mesmo grupo, destacou a importância da prática adquirida durante o curso EPOE.

“Gostei muito da realidade mostrada nos consoles. Esse contato vai facilitar as nossas vidas a bordo”



O Oficial Elthon Danilo Carvalho acrescentou:

“Esta foi a primeira vez que eu tive contato com o equipamento e a experiência foi muito boa! A instrutora conseguiu transmitir muito bem tudo o que precisávamos saber sobre o ECDIS”



O que é uma carta náutica

De acordo com o Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil, as Cartas Náuticas são documentos cartográficos que resultam de levantamentos de áreas relativas a: oceanos, mares, baías, rios, canais, lagos, lagoas, ou qualquer outra massa d'água navegável e que se destinam a servir de base à navegação; são, geralmente, construídas na Projeção de Mercator e representam os acidentes terrestres e submarinos, fornecendo informações sobre profundidades, perigos à navegação (bancos, pedras submersas, cascos soçobrados ou qualquer outro obstáculo à navegação), natureza do fundo, fundeadouros e áreas de fundeio, auxílios à navegação (faróis, faroletes, boias, balizas, luzes de alinhamento, radiofaróis, etc.), altitudes e pontos notáveis aos navegantes, linha de costa e de contorno das ilhas, elementos de marés, correntes e magnetismo e outras indicações necessárias à segurança da navegação.



Gilberto Pessanha Ribeiro

A evolução da carta eletrônica

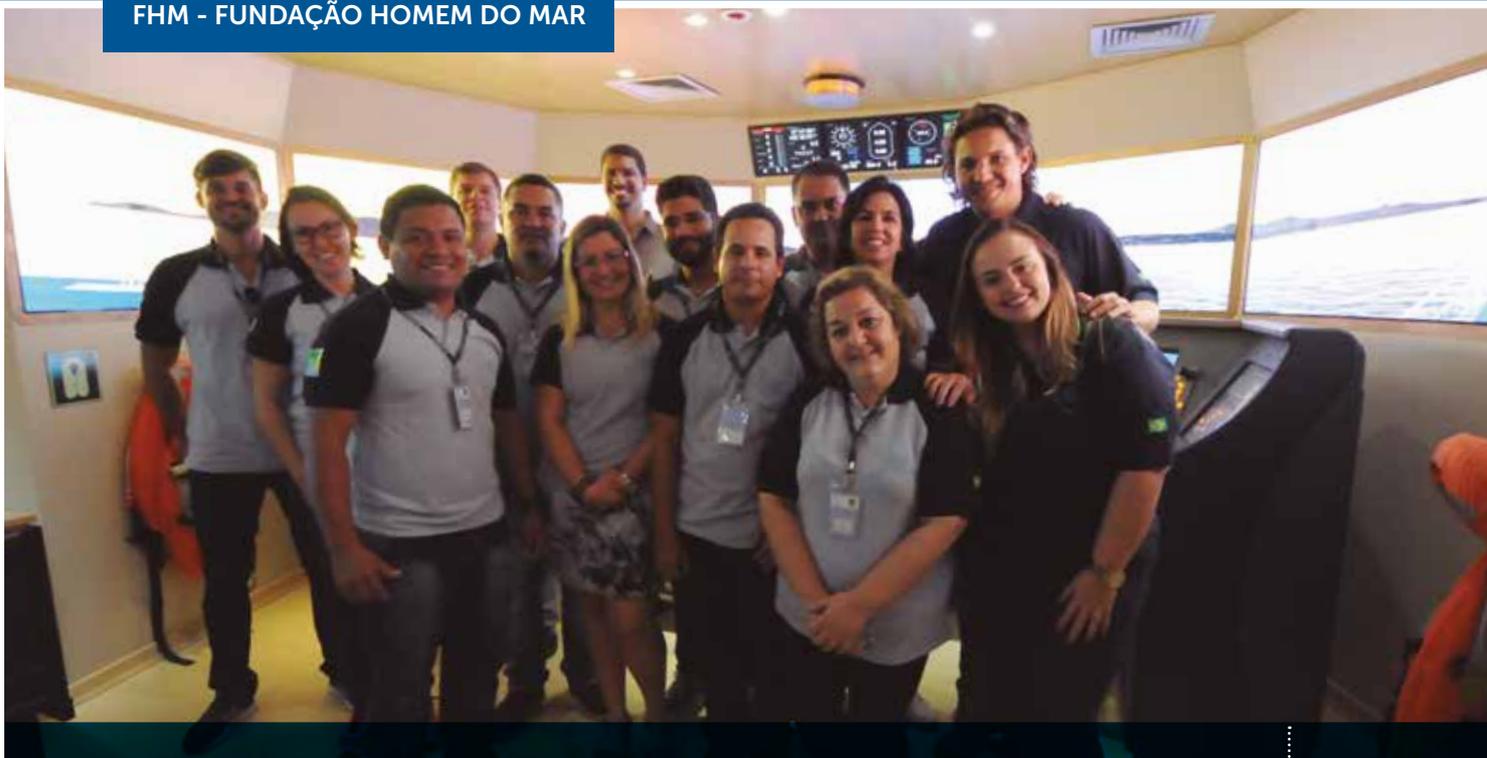
A navegação segura por meio de técnicas e de métodos para posicionamento e orientação no mar é bem conhecida na área marítima. O que houve de avanços nos últimos anos foram soluções tecnológicas a partir de demandas que exigem uso de dispositivos e de ferramentas que proporcionem, em tempo real, o mapeamento do relevo submarino de forma dinâmica e a navegação mais segura. A Geodésia Marinha tem se dedicado à busca de soluções que garantam o conhecimento dos aspectos físicos do assoalho submarino, diante de suas transformações marcadas por eventos rotineiros como erosão, transporte e deposição de sedimentos no fundo do mar.

Também há mudanças no meio físico provocadas por operações com equipamentos diversos associados às intervenções do homem no fundo do mar, tornando a tarefa de mapeá-lo um desafio constante e permanente. Há décadas, os sistemas GNSS (Global Navigation Satellite Systems), em especial o GPS (Global Positioning System), permitem suporte a esse mapeamento em ambiente digital, com aperfeiçoamentos recentes marcados,

por exemplo, pelo uso de veículos autônomos subaquáticos (AUV – Autonomous Underwater Vehicle), apoiados por sistemas analíticos de coordenadas e por sistemas geodésicos que possibilitam produtos precisos, como cartas náuticas e mapas temáticos especializados (geológicos e geomorfológicos marinhos).

Outro aspecto é o crescimento de aplicações em arqueologia subaquática, envolvendo expedições a ruínas de navios e de outras embarcações naufragadas, que se tornam objeto de pesquisas históricas, com foco em culturas e em costumes do homem histórico, principalmente. Há também sítios arqueológicos estudados, como, por exemplo, a Ilha do Cabo Frio, no litoral fluminense, onde sítios pré-históricos encontram-se associados a dunas escalonadas. Com as alterações do nível do mar na era geológica recente, podem ser realizadas expedições submersas em busca de artefatos. Sendo assim, hoje, mais do que nunca, as cartas náuticas são utilizadas em diversos segmentos profissionais, com destaque para os marítimos, que trabalham em operações envolvendo navegação e explorações minerais na plataforma continental brasileira e também nas imediações do seu talude.

Gilberto Pessanha Ribeiro
Instituto do Mar, UNIFESP, Campus Baixada Santista
www.gilbertopessanha.com



Alunos da turma de Conhecimentos Náuticos com a instrutora Bárbara Rocha (ao centro) e o coordenador da FHM Mário Calixto (ao fundo) formada em abril

CONHECIMENTOS NÁUTICOS PARA OPERADORES DE ATALAIA

Dando continuidade à parceria com o Conselho Nacional de Praticagem – CONAPRA, a Fundação Homem do Mar – FHM formou mais duas turmas no curso de Conhecimentos Náuticos para Operadores de Atalaia, em seu Centro de Simulação Aquaviária, no Centro do Rio de Janeiro, no primeiro semestre deste ano. Desde maio de 2017, a FHM oferece o curso com o objetivo de proporcionar ao aluno conhecimentos básicos sobre os principais conceitos e sobre as definições fundamentais que envolvem a operação marítima.

Em uma das turmas, o Operador de Estação de Praticagem (Atalaia) Cleiton Varela de Barros falou à revista UNIFICAR sobre a experiência adquirida nas aulas práticas. “O simulador é um instrumento que consegue mostrar cenários próximos à realidade do que a gente vivencia. Só que, como trabalhamos em uma Atalaia, não tratamos, diretamente, com as situações enfrentadas no mar,

mas percebemos os desafios pelos quais passa o profissional que trabalha conosco, que é o Prático”, disse. Barros acrescentou que, ao passar pela dificuldade de governar um navio quando há vento forte e correnteza, a responsabilidade aumenta e o cuidado é redobrado. “Você faz um comando, pensa que o navio vai reagir de uma forma, só que ele interage com a natureza e o resultado pode ser



O diretor da FHM, Marco Aurélio Lucas e o Consultor Jeferson Carvalho durante formatura dos alunos da turma de Conhecimentos Náuticos



Jeferson Carvalho, Consultor e Instrutor da FHM



Vanessa David Mira, Operadora de Atalaia



Cleiton Varela de Barros enfrentou, nos simuladores do CSA, os desafios pelos quais passam os Práticos

imprevisível”, concluiu Barros, aluno da primeira turma do ano, formada em abril.

Na turma formada em maio, os alunos também ressaltaram a importância de ter acesso a um curso como esse. “Além do conteúdo das aulas, nós ganhamos muito com a troca de informações com os colegas das outras Zonas de Praticagem, aprendendo as particularidades de cada uma. Das atividades, a que eu destaco é o uso do simulador para entendermos o ponto de vista do Prático. Agora, conhecendo melhor a necessidade dos profissionais que assessoramos. Acredito que teremos ainda mais segurança no desempenho da nossa função, além de podermos orientar melhor os colegas que, por ventura, ainda não tenham esse tipo de conhecimento”, declarou a Operadora Vanessa David Mira, que atua na Zona de Praticagem de São Francisco do Sul (SC) há cinco anos.

O consultor da FHM e instrutor do curso, Jeferson Carvalho, explicou que, a cada turma, o trabalho vai sendo aperfeiçoado e consolidado. “Como esse foi um curso pioneiro, o primeiro passo, para nós, foi compreender, de maneira completa, a atividade que eles desempenham nas Atalaias e, ao mesmo tempo, levar em conta as necessidades do Prático. A partir daí, construímos um conteúdo programático que atendesse a todas as necessidades de ambos os lados. Esses alunos são profissionais provenientes das mais diversas áreas e, geralmente, sem qualquer formação marítima. Nossa missão é fornecer a eles o que há de mais relevante em termos de informação para que possam assessorar o Prático nas suas manobras, de modo seguro e eficiente.



O CLC Claudio Barbosa (à esquerda) dá apoio à aula liderada pelo colega, CLC Fabio Valério

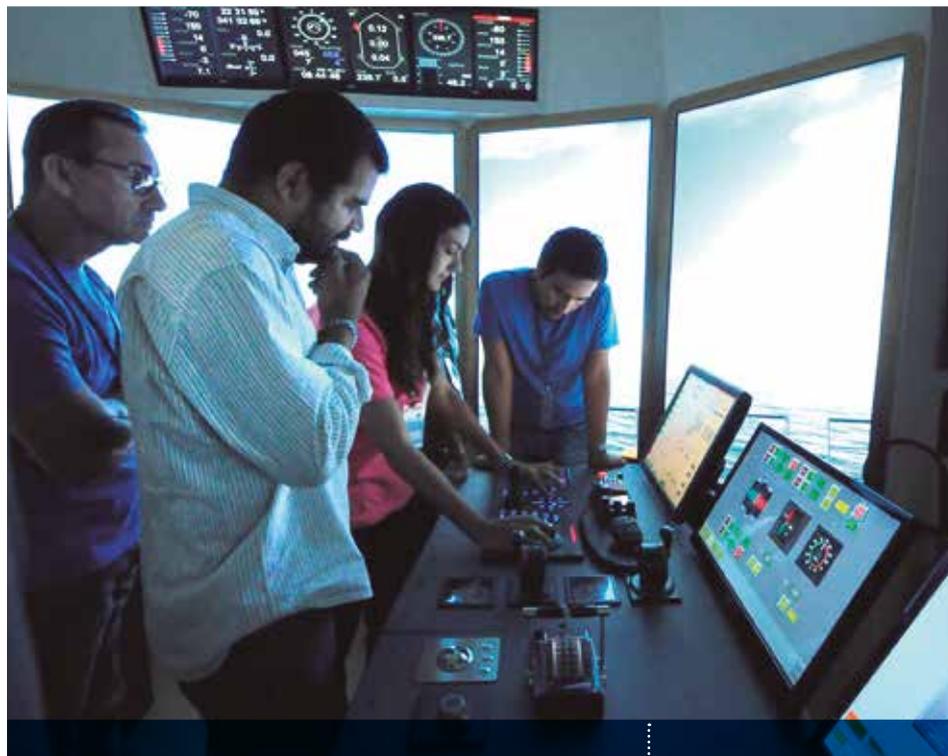
DUPLA DINÂMICA NO DP

A FHM atende, rigorosamente, às regras internacionais do Instituto Náutico. Dentre elas, a que estabelece que turmas com mais de oito alunos devem contar com dois instrutores. Desse modo, o grupo de 11 Oficiais que concluiu curso Básico de Posicionamento Dinâmico – DPB, em abril, teve oportunidade de aprender, simultaneamente, com dois experientes Capitães de Longo Curso: Fabio Valério Conceição e Claudio Barbosa. Amigos há quase 20 anos, convivendo dentro e fora da carreira marítima, os dois se revezaram no comando da turma, imprimindo um ritmo dinâmico às aulas e mantendo alto o nível de interesse dos alunos.

“Gostei muito do curso! A dinâmica foi ótima e os instrutores estavam sempre prontos a solucionar as nossas dúvidas, tanto em sala de aula quanto no simulador. A minha experiência é em navio-tanque e eu não estava ambientada ao Offshore. O fato de os dois instrutores ainda embarcarem ajudou muito. O Capitão Fabio, por exemplo, é Comandante em uma PLSV* e nos mostrou, por meio de vídeos, como é operar nesse tipo de embarcação”, conta a 2º Oficial de Náutica Isabelle Cassemiro.

Nas aulas em dupla, há a possibilidade de um instrutor complementar as informações do outro a partir da sua própria experiência. “Na nossa área, estamos aprendendo o tempo todo e esse compartilhamento de experiências, tanto com o outro instrutor quanto com os alunos, é muito enriquecedor. Enquanto um está no foco do problema, o outro consegue enxergar o cenário de outro ângulo, o que aumenta a abrangência da abordagem”, explica Fabio Valério.

*Pipe Laying Support Vessel – embarcação complexa e altamente especializada, usada na construção da infraestrutura submarina.



O CLC Fabio Valério, instrutor da FHM, orienta um grupo de alunos no simulador



“A minha experiência é em navio-tanque e eu não estava ambientada ao Offshore. O fato de os dois instrutores ainda embarcarem ajudou muito. O Capitão Fabio, por exemplo, é Comandante em uma PLSV* e nos mostrou, por meio de vídeos, como é operar nesse tipo de embarcação”

Isabelle Casseiro,
2º ON, aluna da FHM

Ao longo das aulas, os Capitães alternam a liderança da turma e passam o comando um para o outro com naturalidade. “Entre nós há sempre um líder e um no apoio. Se o Fábio assume o comando, eu viro Imediato dele, com muita satisfação, e vice-versa”, conta Claudio Barbosa.

Fabio Valério ressalta que, na FHM, os instrutores se empenham em despertar a curiosidade dos alunos e

em motivá-los a interagir ao máximo durante as aulas. “No curso básico de DP, especialmente, o aluno chega ávido de informação e o nosso objetivo é prender a sua atenção, independentemente do tamanho da turma. No caso das turmas maiores, em que há uma tendência maior à dispersão, a participação de dois professores aumenta o dinamismo e a concentração nas aulas, contribuindo para um bom rendimento dos alunos”, completa.

FORMATURAS



08/02/2018 - DP Básico



01/03/2018 - DP Básico



27/04/2018 - DP Básico



10/05/2018 - DP Básico



24/05/2018 - DP Básico



22/02/2018 - DP Avançado



08/03/2018 - DP Avançado



22/03/2018 - DP Avançado



19/04/2018 - DP Avançado



04/05/2018 - DP Avançado



17/05/2018 - DP Avançado



23/02/2018 - ECDIS



13/04/2018 - Conhecimentos Náuticos para Operadores de Atalaia



06/04/2018 - ECDIS



09/03/2018 - ECDIS



11/05/2018 - Conhecimentos Náuticos para Operadores de Atalaia



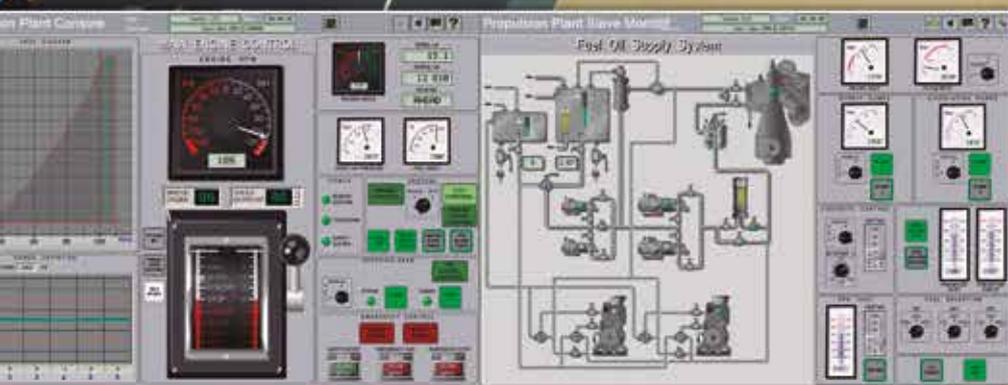
01/06/2018 - Operador de VTS



O ESTADO DA ARTE EM TECNOLOGIA A SERVIÇO DA COMUNIDADE MARÍTIMA



SIMULADOR DE PASSADICHO 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





STELLAR DAISY

Em janeiro, a revista piauí publicou reportagem sobre o cargueiro Stellar Daisy, do armador sul-coreano Polaris Shipping, que afundou no Atlântico em março de 2017, cinco dias depois de aportar no Brasil e ser carregado com minério de ferro. O navio seguia em direção à Quingdao, na China, com 24 tripulantes a bordo: oito sul-coreanos e 16 filipinos. Apenas dois filipinos sobreviveram.

O repórter acompanhou uma documentarista da Coreia do Sul, por vários locais, em busca de esclarecimentos sobre do naufrágio. No Rio de Janeiro, a equipe procurou Carlos Müller, Capitão de Longo Curso e Diretor de Relações Internacionais do

SINDMAR, para obter informações sobre o funcionamento e as normas do setor de transporte marítimo. Foram mais de duas horas de entrevista, em que os jornalistas abordaram diversos pontos, questionando, inclusive, a possibilidade de uma operação de busca ao navio. Müller explicou que “a logística para mergulhar robôs a quase 4 mil metros de profundidade seria muito onerosa. Além do mais, a quem interessa realizar tal operação, encontrar a embarcação e desvendar os motivos do naufrágio? Tal iniciativa poderia resultar em mudanças nas regras para a conversão de navios para transportar minério, tornando-as mais rigorosas”.



AS MENTIRAS SINCERAS DA AGÊNCIA DO GOVERNO

Em 7 de junho, a Agência Brasil, da Empresa Brasil de Comunicação, publicou, erroneamente, que a Comissão de Aplicação de Normas da Organização Internacional do Trabalho (OIT), em Genebra (Suíça), havia concluído que a reforma trabalhista era compatível com a chamada Convenção 98, que trata do direito à negociação coletiva. A conclusão liberaria o Brasil da lista de países suspeitos de vio-

lações de direitos trabalhistas. A agência também afirmou que, em comunicado ao governo brasileiro, a comissão teria informado que a reforma trabalhista estaria em conformidade com as definições da Convenção 98.

A conclusão, porém, foi outra. Os fatos verdadeiros foram publicados por veículos como Valor e Estadão, entre outros, que de-

ram conta de que, após o Brasil ter entrado na "lista suja" dos 24 países que mais gravemente violam os direitos dos trabalhadores, devido às mudanças na legislação trabalhista aprovadas pelo governo Temer, a OIT decidiu pedir ao País que prestasse informações, até novembro, informando como foram feitas as consultas com os sindicatos antes da adoção das reformas.

A BATALHA DAS TONINHAS, O JABUTI E A FORMAÇÃO DE OFICIAIS



Severino Almeida Filho

Em 1918, nos estertores da Primeira Guerra Mundial, nossa frota enviada para contribuir no esforço de guerra fora avisada, previamente, sobre o risco de ataques de submarinos alemães no Estreito de Gibraltar. Ao lá chegar, confundiu um cardume de toninhas com um submarino e as abateu a tiros.

Recordo-me sempre desse episódio quando a questão sobre a formação de novos Oficiais para a Marinha Mercante passa a ser um ponto notável em nosso horizonte. Além disso, me vem à mente outra imagem, muito forte, que me acompanha há mais de meio século. A figura do meu pai, sentado em seu canto favorito e, preocupado em me formar para a vida adulta, chamando minha atenção para o fato de que jabuti não sobe em árvore. Ele insistia para que, caso me deparasse com tal situação, eu não me limitasse a concluir o óbvio. Sempre que a situação, de alguma forma, me afetasse, eu deveria me questionar sobre o motivo da iniciativa.

A realidade presente na formação profissional de Oficiais mercantes motiva-me a lembrar de toninhas e de jabutis. É uma realidade que, por dever de ofício, a Marinha do Brasil deve conhecer melhor do que qualquer organização ou instituição. Uma situação que, por si só, impõe - ou deveria impor - uma prática racional ao uso de recursos públicos

produzidos ou não, no interior do próprio setor. De janeiro do ano passado até julho deste ano, foram lançados, no mercado de trabalho, exatos 700 novos Oficiais. A eles, somar-se-ão outros 700, até o início do próximo ano, e o ciclo se repetirá, adicionando-se mais de três centenas e meia de novos profissionais que estão encerrando seu terceiro ano e concluirão suas praticagens em 2019.

Somando-se a esses números os decorrentes da formatura de cursos de acesso e do retorno de profissionais ao setor, se ultrapassam, com folga, dois milhares de novos profissionais. Isso em um setor que sofreu significativa redução de tamanho, muito especialmente, pela política de desinvestimento da Petrobras e pela ausência de política que promovesse soerguimento do setor. A decisão tomada, junto com ao Prepom 2018, de oferecer 285 vagas nas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante para o próximo ano lança-me ao encontro das toninhas e dos jabutis.

Mesmo conhecendo o fato de que nossos empregos estão, diretamente, relacionados à existência das embarcações na cabotagem e no apoio marítimo, a Marinha do Brasil oferece aos armadores instalados em nosso país novos Oficiais mercantes, formados ao longo de dois anos, em número correspondente a cerca de um terço dos postos de trabalho existentes e já ocupados. Postos esses, não raro, construídos ao longo de décadas. Como agravante, observamos que, em grande parte, esses empregos flutuam em cascos, desafiando as leis da física e considerando a idade média deles.

Sabedora da grave responsabilidade que tem em manter disponíveis para o mercado marítimos qualificados, nos últimos anos, a Marinha do Brasil tem cumprido o seu dever, atirando a esmo, matando a chance de permanecer em seu trabalho

quem, no passado, decidiu por, nele, se especializar ou, no presente, é convencido de que a nossa atividade oferece um canal profundo em possibilidades e em compensações.

Em meio a essa artilharia, nos choca um drama dos mais antigos. No mundo civil, a conquista de um emprego - ou o esforço para manter-se em um - é mais demorada na casa dos 40 anos; torna-se difícil na casa dos 50 anos e impossível aos 60. O drama do desemprego, cujas consequências já chocam entre os mais jovens, é ainda pior entre os mais antigos. Um drama que testemunhamos e nos obrigamos a testemunhar e a acompanhar de perto, sendo impossível não ficarmos indignados.

Na ausência de postos de trabalho para absorver a oferta de mão de obra, a Marinha do Brasil promove o desemprego justamente entre a camada mais antiga de Oficiais mercantes. Como agravante, registramos um fato inquestionável. Ao me formar, ainda nos anos 70, era comum um Oficial alcançar o comando ou a chefia entre 12 e 15 anos de exercício profissional. Hoje, o Oficial que não chegar à alta administração de bordo em meia dúzia de anos, vê cúmulo-nimbos de severo aspecto acompanharem sua futura e cambaleante carreira.

Como ninguém me convencerá de que os responsáveis por tais decisões são estúpidos, me resta refletir sobre esse jabuti e as razões que o levam a estar na árvore. O que, de fato, motiva a Marinha do Brasil a agir com tal ímpeto no exercício de sua competência? Eis a questão. Desde cedo, a vida me ensinou que argumentos frágeis, não raramente, escondem a ausência de argumentos verdadeiros, notadamente quando nossos interlocutores se sobressaem em inteligência e em perspicácia.

Diante do mistério que se apresenta, olho para o jabuti como se olhasse para uma esfinge quase a me devorar. Em contrapartida, ouço argumentos envolvendo a manutenção das estruturas das escolas, ou a ampliação do número de técnicos e de bacharéis, em uma sociedade que prima pelo desemprego, esquecendo-se do foco e do objetivo para o feito de tais cursos.

Fala a favor dos responsáveis pelas mortes das toninhas a inexistência de equipamentos mais sofisticados para melhor identificação do que não se vê com exatidão, o que era fato em 1918. Nos tempos atuais, nos resta a indignação ao testemunharmos velhos

marinheiros sendo atingidos em seu orgulho, em sua confiança e em seu profissionalismo, tornando-se vítimas de decisões injustificáveis até agora.

Quanto ao jabuti, continuamos a pensar e a refletir.

A esperança de encontrarmos respostas à decisão da Marinha do Brasil de formar jovens para o desemprego, que esteja à altura de sua contribuição para a história do nosso país, não desapareceu. Seja como for, qualquer resposta que explique tamanha insensibilidade social, dificilmente, irá enobrecê-la.

“Mesmo conhecendo o fato de que nossos empregos estão, diretamente, relacionados à existência das embarcações na cabotagem e no apoio marítimo, a Marinha do Brasil oferece aos armadores instalados em nosso país novos Oficiais mercantes, formados ao longo de dois anos, em número correspondente a cerca de um terço dos postos de trabalho existentes e já ocupados.”

Severino Almeida Filho
Presidente do SINDMAR



DIÁRIO DE BORDO

Nas mesas de negociação, nas relações com a Autoridade Marítima, no intercâmbio com outras entidades sindicais, nas orientações a seus associados, nas atividades de mobilização e conscientização, o SINDMAR trabalha em diversas instâncias e em todos os setores da sociedade para defender os legítimos interesses dos seus representados. A bordo ou em terra, o SINDMAR atua de modo abrangente e efetivo na representação do marítimo brasileiro.



O advogado Pedro Calmon Filho, o Almirante Francisco Ortiz de H. Chaves e o Diretor do SINDMAR Carlos Müller no LEG 105

Legislação e interesses dos marítimos em debate

O Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Carlos Müller, participou do Fórum Consultivo referente à 105ª Sessão do Comitê Legal (LEG 105), realizado na Diretoria de Portos e Costas, no Rio de Janeiro. O evento tratou de temas como previsão de garantias em caso de abandono de marítimos e responsabilização dos proprietários de navios em matéria de reclamações contratuais por danos pessoais ou por morte de marítimos; tratamento justo de marítimos na eventualidade de um acidente no mar; pirataria; atividades de cooperação técnica relativas à legislação marítima, entre outros.



Representação sindical na reunião do CNIg, em Brasília

SINDMAR presente nos debates sobre capital e mão de obra internacional

Odilon Braga, Diretor Secretário do SINDMAR e vice-presidente da CTB-RJ, participou da reunião do Conselho Nacional de Imigração – CNIg do Ministério do Trabalho, realizada nos dias 11 e 12 de junho, em Brasília. Os grupos de trabalho discutiram, entre outros assuntos, investimento estrangeiro e atração de mão de obra em áreas estratégicas ou com déficit de competência de profissionais. A participação no CNIg assegura ao SINDMAR participação nos processos decisórios que regulam o trabalho de estrangeiros no Brasil e a manutenção da Resolução Normativa nº 6- RN6, que assegura postos de trabalho para marítimos brasileiros a bordo das embarcações estrangeiras que operam no País.

Capitania dos Portos do Ceará tem novo comando

O Delegado do SINDMAR em Fortaleza (CE), Rinaldo Medeiros, se reuniu com o Capitão de Mar e Guerra Madson Cardoso Santana, depois que este assumiu o comando da Capitania dos Portos do Ceará. O órgão da Autoridade Marítima tem trabalhado com o Sindicato na defesa da RN6, agindo, conjuntamente, na fiscalização aos navios estrangeiros que não cumprem o percentual mínimo de brasileiros a bordo. Segundo o Capitão, a cooperação com o SINDMAR será mantida e o trabalho de fiscalização, intensificado.



O CMG Madson Cardoso Santana e Rinaldo Medeiros reafirmaram a cooperação entre a CP-CE o SINDMAR



UNIFICAR alcança o Equador

A UNIFICAR registra o recebimento de e-mail enviado por Willians Romero Granda, Assistente do Coordenador Regional da Unión de Trabajadores de Mar de Ecuador, na Província de Santa Elena, que fez elogios à qualidade da publicação, em especial, aos assuntos abordados por ela. O sindicalista ressaltou a importância de noticiar assuntos de relevância para os marítimos, internacionalmente, e fez menção a uma edição passada da revista que abordou questões de segurança no mar levantadas pela Unificar a partir da morte de um praticante panamenho. “Nosso extraordinário afeto pela revista Unificar nos motiva a solicitar que nos enviem, periodicamente, exemplares da revista (não importa que sejam edições anteriores), para termos à mão informação confiável sobre a gente do mar do Brasil”, escreveu Willians no e-mail. Criticando a manipulação da mídia existente também no Equador, ele se comprometeu a, em retribuição, nos enviar notícias reais sobre os marítimos equatorianos.



Reuniões com representados na Delegacia Regional do SINDMAR em Belém (PA) para discutir a mobilização dos marítimos do offshore contra a proposta indecente de Acordo Coletivo de Trabalho apresentada pelas empresas vinculadas à Abeam.



Carlos Müller (1º à direita) representou os marítimos brasileiros na OIT

CONTTMAF participa na revisão da MLC-2006

Em abril, foi realizado, em Genebra (Suíça), o terceiro encontro do Comitê Especial Tripartite estabelecido pela Organização Internacional do Trabalho – OIT na Convenção do Trabalho Marítimo (MLC-2006). O Comitê, que é formado por representantes de governos, armadores e marítimos, tem se reunido desde 2014, a cada dois anos, para revisar a MLC-2006. Nesse último encontro, foram adotadas emendas para introduzir a obrigação de o armador continuar a pagar salários aos familiares dos marítimos que, em decorrência de atos de pirataria ou de roubo armado contra o navio, são mantidos em cativeiro. O Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Carlos Müller, participou do encontro como representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF, da qual também é dirigente.



Darlei Pinheiro, Delegado do SINDMAR (3º a partir da esquerda), ao lado de representantes da comunidade marítima, após a aula inaugural do ano letivo de 2018 na EFOMM-CIABA.



O novo Comandante da DPC recebeu os cumprimentos do Diretor do SINDMAR Carlos Müller

V. Alte. Roberto Gondim no comando da DPC

A Diretoria de Portos e Costas – DPC da Marinha do Brasil tem novo comandante, o Vice-Almirante Roberto Gondim Carneiro da Cunha, que ocupava o cargo de Chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais (ComOpNav). Subordinada à Diretoria-Geral de Navegação – DGN da Marinha, a DPC é o órgão que, dentre outras atividades, regula, fiscaliza e certifica a formação de profissionais aquaviários e portuários. Tem sob sua responsabilidade a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, as Normas da Autoridade Marítima - NORMAM e o Ensino Profissional Marítimo - EPM.

Em cerimônia realizada em 17 de abril, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), o V. Alte. Gondim substituiu o Almirante Wilson Pereira de Lima Filho. Além de autoridades militares e de órgãos federais, o evento teve a presença de representantes da comunidade marítima, da indústria de construção naval, de sociedades classificadoras e das entidades sindicais marítimas.



Delegado Rinaldo Medeiros (CE) informou tripulantes em pré-embarque sobre a rejeição dos Sindicatos marítimos à proposta da Abeam e sobre a mobilização no offshore.



O novo comandante do CIAGA, Capitão de Mar e Guerra Marcelo Baptista Santos, foi cumprimentado pelo Delegado do SINDMAR Darlei Pinheiro após assumir o cargo.

Centrais denunciam Brasil na OIT por violar normas internacionais do trabalho

O Diretor do SINDMAR e da CONTTMAF e Secretário Adjunto de Relações Internacionais da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil – CTB, Carlos Müller, participou da 107ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada pela Organização Internacional do Trabalho – OIT. Os sindicalistas brasileiros encaminharam a denúncia de que o Brasil está descumprindo convenções com as quais se comprometeu como país membro da OIT, incluindo a restrição do acesso à Justiça gratuita.

A denúncia incluiu o Brasil na lista dos 24 países com as mais graves violações a normas internacionais do trabalho e entrou no rol dos assuntos prioritários para debate na conferência. Carlos Müller participou das audiências que discutiram o caso do Brasil, que vem desrespeitando, mais especificamente, a Convenção 98, que trata da organização sindical e da negociação coletiva. "A inclusão do Brasil na lista dos países analisados na OIT em decorrência das evidências de violação de convenções internacionais representa um passo importante em nossa caminhada de reconquista dos direitos usurpados na aprovação da chamada reforma trabalhista", afirmou Carlos Müller. Para o dirigente, esse avanço é resultado da ação coordenada das centrais sindicais, que fortaleceu a unidade dos trabalhadores na ação de defesa dos interesses da classe trabalhadora. "Isso demonstra,



Centrais na OIT: da dir. para esq., Carlos Müller (CTB), Antonio Lisboa (CUT), Eduardo de Souza Maia, Sebastião Soares e Geraldo Ramthun (NCST)

de forma inequívoca, que somos mais fortes juntos e que temos possibilidade de alcançar conquistas relevantes", acrescentou.

Ao final, a Comissão de Aplicação de Normas da Organização Internacional do Trabalho-OIT apresentou o Projeto de Conclusão sobre o Caso Brasil, segundo o qual o governo Temer terá de encaminhar à Comissão de Peritos da organização, até novembro deste ano, explicações sobre a reforma trabalhista, respondendo à denúncia de que a Lei 13.467\2017 fere a Convenção 98, que trata do direito de negociação coletiva e de organização sindical dos trabalhadores e das trabalhadoras. Longe, portanto, de se livrar do problema, o governo brasileiro,

que sofreu derrota internacional, precisará se explicar à Comissão de Peritos, apresentando as suas alegações até o mês de novembro, atendo-se, exclusivamente, aos aspectos técnicos do caso. Será, de fato, uma situação difícil para o governo explicar o inexplicável. A denúncia apresentada, com sólidos e fartos dados concretos, sem qualquer viés partidário, aponta o desastre que significa a Lei 13.467\2017, o pior ataque sofrido pelos trabalhadores e pelas trabalhadoras do Brasil.

A conferência ocorreu entre 28 de maio e 8 de junho, em Genebra, na Suíça, reunindo 5,7 mil delegados de 187 países e representantes de trabalhadores, de empresas e de governos.

Fonte: Portal CTB

QUEM DEFENDE OS DIREITOS DOS TRABALHADORES MARÍTIMOS PRECISA ESTAR EM MOVIMENTO

Por meio de sua Diretoria e das Delegacias Regionais, o SINDMAR vai aonde os seus representados estão e realiza visitas frequentes a embarcações que operam em nossas águas. No contato direto com as tripulações, os dirigentes sindicais recebem e apuram denúncias de irregularidades, monitoram o número de brasileiros a bordo, informam sobre os Acordos Coletivos de Trabalho e, sempre que se faz necessário, organizam a mobilização da categoria na defesa de seus legítimos interesses.



Skandi Yare



Sapura Rubi



Challenge Passage



Thor Modi



Starnav Aquarius



Kommandor 3000



MR Sirius



Tambaqui



Avax



Seven Sun



CBO Guanabara



Ocean Spirit



Tambaqui



Livramento



C Atlas



Waterbuck



Tucunaré



Evrois



Log-In Pantanal



Lindóia



Seven Rio



Astro Badejo



Grajaú



Skandi Açú



Skandi Búzios

ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO

Manter conquistas e obter avanços nas relações trabalhistas é a meta da representação sindical na negociação dos Acordos Coletivos de Trabalho – ACT. Ao sentarem-se à mesa, frente a frente com os representantes das empresas, os dirigentes sindicais têm a oportunidade de defender os termos que representem as melhores condições para os trabalhadores.

Muitas vezes, esse processo se torna longo e exaustivo devido à intransigência dos armadores em não querer abrir mão de seus lucros. Foi, no entanto, graças à persistência e à dedicação do SINDMAR que os Oficiais e os Eletricistas da Marinha Mercante brasileira conquistaram avanços importantes e foram bem-sucedidos em mantê-los ao longo do tempo.

O SINDMAR reafirma que jamais aceitará uma proposta de ACT que signifique perdas para o trabalhador, entendendo que essa posição não é a mais fácil de assumir, mas é, sem dúvida, aquela que nos qualifica a defender os legítimos interesses dos nossos representados e representadas. A reforma trabalhista tornou precárias as relações de trabalho, fazendo dos acordos, mais do que antes, uma garantia necessária para o trabalhador. Se não houver acordo, será preciso haver luta porque, sem luta, não haverá avanço.

Um exemplo recente de que vale a pena lutar é a conquista do regime de trabalho e repouso 1x1 para os marítimos do Sistema Petrobras. A mobilização e a luta dos marítimos, que culminaram com uma greve, fizeram com que a Transpetro e a Petrobras adotassem o regime, que agora, está sendo implantado.

Acordos assinados:



ACT TRANSPETRO E PETROBRAS

O ACT 2017/2019 dos marítimos do Sistema Petrobras foi celebrado entre as empresas e o SINDMAR depois de a proposta ter sido aprovada em consulta, com 76% dos votos válidos. O Sindicato destaca que esse acordo foi impactado pelo ACT anterior, no qual foram estabelecidos compromissos de ambas as partes com o objetivo de viabilizar a implantação do regime de embarque e repouso 1x1 em toda a frota da Transpetro. Na proposta atual, foram oferecidos dois anos de vigência para o ACT, a adoção de cláusula definindo o direito de recusa, a continuidade da homologação de rescisões contratuais nos Sindicatos e a participação de representante da CONTTMAF/FNTTAA nas reuniões de detalhamento do novo modelo de benefício farmácia, além de reajuste no vale-refeição e no vale-alimentação.

ACT PR TRANSPETRO E PETROBRAS

O SINDMAR e as empresas também assinaram, ainda, o Acordo Coletivo de Trabalho – ACT para pagamento da Participação nos Resultados – PR referente ao exercício 2017. Esse pagamento é baseado no ACT - Metodologia para definição e pagamento de PR no Sistema Petrobras, vigente de 31 de março de 2014 até 30 de março de 2019 e aprovado pelos trabalhadores marítimos por ampla maioria.



ACT PLR NORSUL

O SINDMAR assinou Acordo Coletivo de Trabalho – ACT com a Companhia de Navegação Norsul, referente à Participação nos Lucros e Resultados – PLR de 2017 para os marítimos das embarcações de transporte de carga seca, líquida e empurradores.



ACT PR SUBSEA 7

O SINDMAR celebrou Acordo Coletivo de Trabalho – ACT com a empresa Subsea 7, referente à Participação nos Resultados – PR de 2016 e 2017.



TERMO ADITIVO AO ACT ELCANO

O SINDMAR assinou Termo Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho – ACT 2017/2019 com a Empresa de Navegação Elcano, com ganho real.

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



CONTTMAF

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

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

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

Filiada à





CONVOCAÇÃO

ASSEMBLEIA GERAL CONJUNTA DE MARÍTIMOS

18 DE SETEMBRO · 15H

MOBILIZAÇÃO NO OFFSHORE



O SINDMAR e os Sindicatos Marítimos Nacionais coirmãos, com o apoio da FNTTAA e da CONTTMAF, unidos, se mobilizam em assembleia para deliberar sobre o início da **GREVE DOS MARÍTIMOS** nas empresas de navegação que atuam no Offshore brasileiro.

PARTICIPE!

ACESSE O MAPA



FAÇA A LEITURA DO CÓDIGO ACIMA
COM SEU SMARTPHONE, OU ACESSE:
<https://goo.gl/maps/5xpbzqP9vk>

LOCAL: SINDCONVÉS

Sindicato Nacional dos Marinheiros
e Moços em Transportes Marítimos

Rua Silvino Montenegro, 102
Gamboa - Rio de Janeiro - RJ
(Próximo à estação Utopia Aquario)