unificar

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

Número 51
Fevereiro de 2019

"Meninos, eu vi!"
Em encontro histórico, três gerações do sindicalismo marítimo apontam os desafios para o futuro da Marinha Mercante nacional

Navios Piratas
Armadores estrangeiros não cumprem legislação brasileira e SINDMAR trabalha na apuração das denúncias

Marinha Mercante com bandeira nacional interessa a quem?
O que podemos aprender com a *Jones Act*, lei que há quase um século protege a cabotagem dos EUA

Jovem, determinada e do mar
Capitã de porta-contêineres mostra como as condições de trabalho das marítimas brasileiras melhoraram ao longo dos anos

O FUTURO DO MARÍTIMO BRASILEIRO ESTÁ EM JOGO

The future of the BRAZILIAN SEAFARER is on the line

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:

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR ®

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:

CONTTMAF

FNTTAA

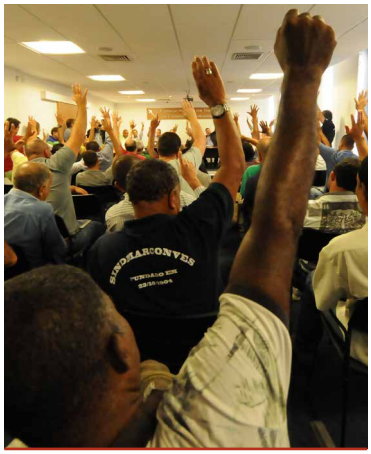
CTB
Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil

SUMÁRIO

REPORTAGENS

10 **SINDICALISMO**
"Meninos, eu vi!"
Em encontro histórico, três gerações de dirigentes sindicais marítimos traçaram um panorama do momento, apontando os desafios para o futuro da Marinha Mercante brasileira.

24 **PERSONAGEM**
Jovem, determinada e do mar
Primeira mulher a comandar um porta-contêineres, a Capitã Daisy Lima da Silva mostra como a luta sindical ampliou os horizontes para as trabalhadoras marítimas brasileiras.



30 **APOIO MARÍTIMO**
O futuro do marítimo brasileiro está em jogo
Marítimos brasileiros recusam Acordo Coletivo de Trabalho com perdas e mantêm mobilização no offshore. É hora de lutar e ganhar!

44 ***OFFSHORE***
The future of the Brazilian seafarer is on the line
Brazilian seafarers refuse losses in Collective Bargaining Agreement and stay mobilized. It's time to fight and win!

54 **NAVIOS PIRATAS**
54 **Armadores estrangeiros não cumprem legislação brasileira**
SINDMAR trabalha na apuração das denúncias.

56 **CBO denunciada por dificultar acesso de sindicalistas**

62 **EQUACIONAMENTO DO PLANO PETROS**
Petros ignora dívida da Petrobras e SINDMAR quer contribuições extras suspensas

67 **HISTÓRIA**
Oficiais de Diamante
Ex-alunos comemoram os 60 anos de formatura da 1ª turma da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro.

FHM

68 **FUNDAÇÃO HOMEM DO MAR**

70 **Qualificação e networking para se posicionar no mercado**

72 **Pioneirismo e excelência**
Curso de VTSO é ministrado pela primeira vez por um brasileiro.

74 **Partindo rumo ao crescimento profissional**

75 **Capitães de Manobras aperfeiçoam conhecimento sobre carta eletrônica**

76 **ARTIGO**
Capitão de Manobras
CLC Laudivan Bezerra Ugiete

78 **FORMATURAS**

SEÇÕES

4 **TÁBUA DAS MARÉS**

6 **PALAVRA DO PRESIDENTE**
O doloroso retorno à razão

8 ***A WORD FROM THE PRESIDENT***
The painful return to reason

ARTIGOS
58 **Marinha Mercante com bandeira nacional interessa a quem?**
Carlos Augusto Müller

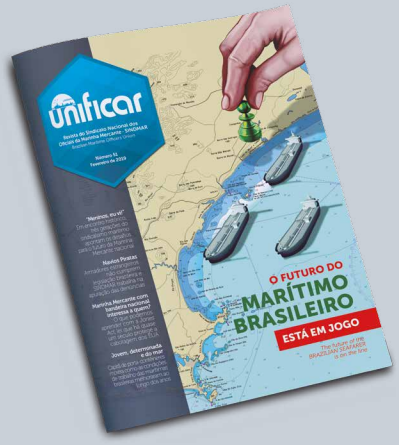
82 **Impactos da nova etapa da redução de enxofre nos óleos combustíveis**
Nilson José Lima

84 **ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO**

87 **DIÁRIO DE BORDO**

92 **VISITAS A BORDO**

EXPEDIENTE DA REVISTA UNIFICAR · PUBLICAÇÃO DO SINDMAR



UNIFICAR · EDIÇÃO 51

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: Cláudio Duarte
Revisão: Rogério Imbuzeiro
Impressão: WalPrint
Tiragem: 5 mil exemplares

Os artigos são de responsabilidade dos autores.

MARÉ ALTA

VIÉS DE ALTA

Depois de um longo período de negociação – desde 2015 – a Pan Marine e a Maré Alta do Brasil assinaram ACT com ganhos, repondo a inflação dos últimos quatro anos e mantendo as cláusulas do acordo anterior. As empresas se comprometeram, ainda, a manter as cláusulas atuais para a negociação do ACT 2019/2020. Outra empresa que merece menção é a Oceânica, que fechou ACT com ganhos acima da inflação e pagamento da remuneração integral à marítima gestante durante o período de gravidez, dentre outros pontos positivos. Bem que esses exemplos poderiam ser seguidos pelas demais empresas do apoio marítimo.

BOM EXEMPLO

Deu também a Flumar, ao assinar ACT de 2 anos, com avanços, incluindo reajuste pelo INPC, no 1º e 2º períodos, e ganho real no 2º período, além de manutenção das cláusulas.

MARÉ BAIXA

DESRESPEITO

É como se traduz a maneira como as empresas ligadas à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo – Abeam estão tratando a negociação do ACT dos marítimos. Desde o início de 2018, quando apresentaram uma proposta de acordo indecente, os representantes dos armadores se mostram intransigentes e desrespeitosos com os trabalhadores ao querer reduzir drasticamente os ganhos do seu pessoal.

TROFÉU PIRANGA

Para a Hidrovias do Brasil, que, mesmo com previsão de crescimento da frota, continua dificultando a assinatura de ACT que dê proteção laboral aos Oficiais e aos Eletricistas.

LENGA-LENGA

Não é de hoje que a V. Ships vem oferecendo dificuldades para celebrar Acordos Coletivos de Trabalho de Oficiais e Eletricistas. Ao mesmo tempo que não demonstra interesse efetivo em estabelecer relação de trabalho justa, a empresa vem perdendo contratos com clientes importantes no Brasil.

DESCUMPRIMENTO DO ACT

Após vários meses de atraso, a Transpetro informou que está praticando o regime 1x1 em toda sua frota. No entanto, os representados do SINDMAR têm relatado que há marítimos embarcados por mais de 100 dias, excedendo, em muito, os 60 dias acordados. Na tentativa de esconder tal informação dos Sindicatos, a Transpetro também não vem fornecendo os relatórios de acompanhamento de atrasos nas rendições, cláusula que acordou no último ACT.

PROMETEU, MAS NÃO CUMPRIU

É grande a desconsideração da Transpetro para com os seus trabalhadores marítimos. A empresa ainda não discutiu com a Representação Sindical a criação do Plano de Cargos e Salários previsto em ACT. Os marítimos da Transpetro são os únicos funcionários do Sistema Petrobras a não contar com um plano do tipo.

DILEMA

Há um ano, a Petrobras criou um grupo de trabalho – GT para estudar uma solução para o Plano Petros do Sistema Petrobras – PPSP e até hoje não apresentou nenhuma saída viável. Em vez disso, lançou o Plano Petros 3, com o intuito de forçar os participantes e assistidos a desistirem do PPSP, o que prejudicará aqueles que querem permanecer nele.

Esclarecimentos sobre a Contribuição Sindical

Prezados Companheiros e Companheiras,

A exemplo da prática adotada no ano passado, o SINDMAR decidiu **não propor aos seus representados, em março de 2019, o desconto de um dia de trabalho** a título de Contribuição Sindical anual e facultativa prevista no artigo 578 da CLT modificada pela Lei 13.467/17. Em vista disso, registramos que não há motivos para que as empresas solicitem aos nossos representados, em papel ou por meio eletrônico, uma manifestação de concordância com o desconto da Contribuição Sindical.

Algumas empresas vêm apresentando formulários de autorização e solicitando aos seus empregados que os assinem. O SINDMAR não recomenda a seus representados a assinatura de tais declarações. Cabe ressaltar que, atualmente, **a única forma de contribuir financeiramente para apoiar a luta dos Oficiais e dos Eletricistas Mercantes em defesa de nossos interesses coletivos ocorre por meio da Mensalidade Sindical**, que é descontada dos associados, no contracheque, pelas empresas com as quais eles mantêm vínculo empregatício e repassada ao Sindicato em conformidade com a legislação vigente.

O recebimento dos formulários de proposta de filiação, o cadastramento de dados pessoais e a autorização de desconto da mensalidade sindical do associado ocorrem **unicamente** no SINDMAR, ficando a cargo do Sindicato enviar oportunamente a autorização ao empregador e solicitar o desconto da mensalidade, enquanto houver relação de trabalho. Qualquer alteração na relação sindical, portanto, deve ser feita diretamente com o Sindicato. **Iniciativas diferentes dessas, eventualmente adotadas pelo empregador, representam interferência indevida na relação sindical e atitude contrária aos interesses coletivos dos Oficiais e dos Eletricistas, motivos pelos quais elas merecem ser denunciadas ao SINDMAR.**

A iniciativa do SINDMAR de não estabelecer desconto anual reforça a intenção de manter uma estrutura sindical na qual a aceitação ou a recusa das condições de trabalho oferecidas pelos armadores nos acordos coletivos continue lastreada na vontade soberana dos seus representados. O SINDMAR assina acordos coletivos somente após realizar consulta, mediante aprovação das propostas pela maioria dos marítimos que serão impactados pelas cláusulas acordadas. Além disso, reiteramos que **não assinamos acordos cujo conjunto de cláusulas represente perdas.**

As iniciativas do SINDMAR acima descritas, ao mesmo tempo que direcionam as ações sindicais para os interesses coletivos legítimos da categoria, representam um convite para haver participação dos representados na responsabilidade financeira para manter uma estrutura adequada ao atendimento das necessidades e anseios dos Oficiais e Eletricistas, que tenha capacidade de empreender a luta visando manter e avançar nas condições de trabalho que levamos décadas para conquistar e nas remunerações em patamar compatível com as responsabilidades exercidas a bordo pelo nosso pessoal.

Não busquemos nos iludir sobre as possibilidades para o nosso futuro. Tudo indica que as recorrentes tentativas de substituir marítimos brasileiros por trabalhadores de países de baixo custo continuam nos planos de muitos de nossos empregadores. Isso quando não buscam aproveitar-se de crises estimuladas por eles mesmos, na tentativa de reduzir os salários e as condições a bordo para níveis desrespeitosos, como vem ocorrendo com as empresas da Abeam.

Não deve haver dúvidas: a luta em defesa de nossos interesses coletivos depende essencialmente da participação de cada um em fortalecer a Entidade que nos representa de forma legítima. No final, teremos coletivamente exatamente aquilo que fizermos por merecer com nossas ações ou omissões.

O SINDMAR convida os Oficiais e os Eletricistas que ainda não se filiaram a entrarem em contato com a secretaria do Sindicato para tratarem de sua sindicalização:
(021) 3125-7600 ou secretaria@sindmar.org.br

Os formulários para filiação também podem ser solicitados pelo site:
www.sindmar.org.br/como-sindicalizar-se

Juntos somos mais fortes!
UNIDADE E LUTA!

Saudações marinheiras,

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR®

As informações acima constam na mensagem circular 01/2019, que foi enviada pelo SINDMAR a todos os representados que mantêm seus dados cadastrais atualizados junto à secretaria do Sindicato.

O DOLOROSO RETORNO À RAZÃO

> "Não vamos nos surpreender se este governo sabotar a cabotagem brasileira e afogar a bandeira nacional no apoio marítimo. Aí, amigos, não esperem patinhos amarelos como os da Fiesp boiando ao lado de nossas plataformas, esperando serem tripulados pelos camisas canarinho".

Aumenta rapidamente em nosso meio a inquietante percepção de realidade quanto ao que deve representar para os trabalhadores e trabalhadoras de nosso país o governo eleito em outubro último.

O eleitor de Bolsonaro – aquele que orgulhosamente seguia o pato da Fiesp, vestia a camisa canarinho e, estupidamente, envergava os símbolos nacionais em defesa de uma candidatura que enunciava alto e claro que o trabalho não poderia ser um óbice ao capital - esperava o quê? Que o candidato, eleito e empossado, não voltaria a lembrá-lo de que teria de escolher entre direitos e emprego?

Não é momento para uma viagem ao passado recente, nem para lamentos por arroubos cometidos, mas, para entender que a situação presente irá piorar... e muito! Compreender, agora, talvez não seja tão simples como era compreender a natureza do cenário que levou à vitória um candidato tão limitado, que não tinha sequer um programa de governo que lhe fosse compreensível e que ele conseguisse defender. Isto, entre outros motivos, porque aversão a movimentos LGBTs, paixão por armas e arraigada disposição de agradar ao mercado (mesmo que ele não tenha muita noção do que seja isso) não pode ser traduzido por "ter um programa de governo".

Eleito e sem programa, ele continua a atuar como candidato, e vai continuar mostrando-se como é, limitado e perdido em meio aos três pilares que foram construídos ao seu redor, fruto de seus próprios movimentos: a vertente Militar, berço e DNA de sua estreita visão de mundo; a vertente Econômica liberal, cujo maestro e *Cæsar* surgiu da adoração do mercado à sua figura e atende pelo nome de Paulo Guedes; e a vertente Judiciária, que atende pelo nome de Sérgio Moro.

Da primeira, resta-nos a esperança de que surja resistência ao esfacelamento de tudo que seja estratégico em nosso país. Na verdade, esperança, e não certeza, haja vista o aparente conformismo público, com a parca reação a que percamos a Embraer para a Boeing e aceitemos coturnos norte-americanos em

Alcântara ou qualquer outro lugar em território brasileiro, sem falar no continuado desmonte da Petrobras – para citar apenas alguns exemplos.

Da segunda vertente, teremos a garantia de que o apetite para reduzir o custo do trabalho será insaciável. Terá a concentração de renda como altar, a socialização dos prejuízos como oração e o lucro como hóstia.

Da terceira, receberemos a consolidação do estado policial; da criminalização da discordância; da punição rigorosa a quem se dispuser a resistir à opressão e à Casa Grande. Já vivemos a política que garante aos amigos tudo e aos inimigos a lei. Mas, não se equivoquem. O critério para a definição de amigos será, ainda, mais e mais elaborado e restrito. E a lei, bem, a lei sempre faz por merecer uma interpretação...

Como veem, companheiros, vai ficar pior. É só esperar.

Por enquanto, o que temos é um horizonte tênue e distante da proa. E tudo indica que a visibilidade deve piorar à nossa frente.

Para quem duvida, basta ver o que nos aguarda: inúmeros projetos de lei ordinária e complementar tirando-nos férias e 13º salário, penalizando aposentadorias e dando-nos mais limitações para questionarmos na Justiça quaisquer absurdos cometidos pelo empregador. Considerando o perfil que o brasileiro - este mesmo que segue o patinho da Fiesp - escolheu pelo voto para compor a Câmara e o Senado federais, a aprovação do que o capital deseja, nessas duas Casas Legislativas, não será problema.

Apesar de tudo, acreditamos que toda e qualquer categoria que permanecer unida e com disposição de luta terá melhores condições de resistir ao contínuo extermínio de direitos. Talvez uma ou outra não consiga salvar tudo e muito menos avançar, mas a resistência já será um consolo para quem possuir cabeça e coragem.

Entretanto, a maioria dos trabalhadores terá mesmo grandes prejuízos! Será a vez e hora dos maus sindicalistas demonstrarem cabalmente para que servem, conduzindo suas categorias para assinaturas de Acordos Coletivos de Trabalho indecentes, desnecessários ou impróprios para atender às demandas de quem eles representam. Contudo, é um ótimo momento para a base representada, que não seja frágil e frouxa, aliar-se a diretorias que queiram lutar.

Todavia, mencionamos acima que o horizonte está ainda longe da proa, e não vamos nos surpreender se este governo sabotar a cabotagem brasileira e afogar a bandeira nacional no apoio marítimo. Aí, amigos, não esperem patinhos amarelos como os da Fiesp boiando ao lado de nossas plataformas, aguardando serem tripulados pelos camisas canarinho. Não esperem, porque estes não virão.

Comecem praticando a luta. Possibilidades de treinos não faltam. O melhor deles a Abeam nos oferece. Aproveitem e bom combate!

Severino Almeida Filho
Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR

THE PAINFUL RETURN TO REASON

> "We should not be surprised if this government sabotages Brazilian cabotage and drowns the Brazilian flag in the offshore sector. Then, my friends, do not expect the little yellow Fiesp ducklings to come floating by our platforms, waiting to be manned by the yellow jerseys."

The disturbing perception of reality as to what the government elected last October should represent for Brazilian workers is rapidly increasing in our country.

What did the voter of Bolsonaro expect? The one who proudly protested against the last elected president following the rubber duck of the Federation of Industries of São Paulo (Fiesp), the one who worn the yellow jersey of the Brazilian national team and stupidly displayed the national symbols to defend a presidential candidate who loud and clear defended that work could not be an obstacle to capital. Did the voter expect that the candidate, elected and in charge, would not remind him again that he would have to choose between rights and employment?

This is not the time for a return to the recent past, nor to mourn mischief, rather it is time to understand that the present situation will worsen... and it will be much worse! Understanding now may not be as easy as it was then to see the true nature of the scenario that led to the election of a candidate so limited, that he did not even have a program for government that he could understand and that he would be able to articulate. This, among other reasons, is because his aversion to LGBTQ movements, his passion for weapons and his ingrained willingness to satisfy the market (even if he is not very clear about what that means) cannot be translated into "having a program for government ".

Elected and still without a program, he continues to act like a candidate, and will continue to reveal himself as he in fact is, limited and confused amidst the three planks in the political platform that was built around him, as a result of his own movements: the Military branch, cradle and DNA of his narrow worldview; the liberal Economic branch, whose conductor and Caesar emerged from the adoration of markets to his figure and goes by the name of Paulo Guedes; and the Judiciary branch, which assumes the name of Sérgio Moro.

From the first branch, we have the hope that resistance will come against the collapse of all strategic

issues in our country. Indeed, it is a hope and not a certainty, given the apparent public conformity, with the slight reaction that we lose Embraer to Boeing and accept American military boots in Alcântara or any other place in Brazilian territory, not to mention the continued dismantling of Petrobras - to name but a few.

From the second strand, we gain assurance that the appetite for reducing the cost of labor will be insatiable. The new government will worship at the altar of income concentration, with the socialization of losses as prayer and profit as a host.

From the third plank, we gain the consolidation of the police state; of the criminalization of disagreement; of the punishment for those who are willing to resist oppression from the Lord of the Manor. We already live with the "everything to friends and the law to enemies" policy. But, make no mistake. The criterion for the definition of friends will be even more elaborate and more restrictive. And the law, well, the law always deserves an interpretation...

So you see, my brothers and sisters, it is going to get worse. Just wait.

For the moment, what we have is a slight horizon far from the bow. And everything indicates that the visibility ahead of us will get worse.

For those who doubt this, just look at what awaits us: numerous common and complementary legislative proposals eliminating vacation benefits and salary bonuses, penalizing retirements and imposing more limitations on challenging, in court, any absurdities committed by the employer. Considering the profile of politician that the Brazilian voter - this very same one that follows the Fiesp yellow duckling – elected for the Chamber of Deputies and for the Senate, approval for what capital wishes, in these two legislative houses, will not be a problem.

Despite everything, we believe that workers, in every category, who stand united and have the will to fight, will have a better chance of resisting the continued erosion of rights. Perhaps one category or another will be unable to save everything, let alone advance, but our resistance itself will be a consolation to those who have a head and courage.

In the meantime, the vast majority of workers will suffer great losses! It will be time for regrettable union leaders to show what they are really up to, by coaxing their categories to sign indecent Collective Bargaining Agreements, unnecessary or unfit to meet the demands of whom they represent. It is, however, a good time for the represented workers – those that are not fragile and loose – to align themselves with leaders who are willing to fight.

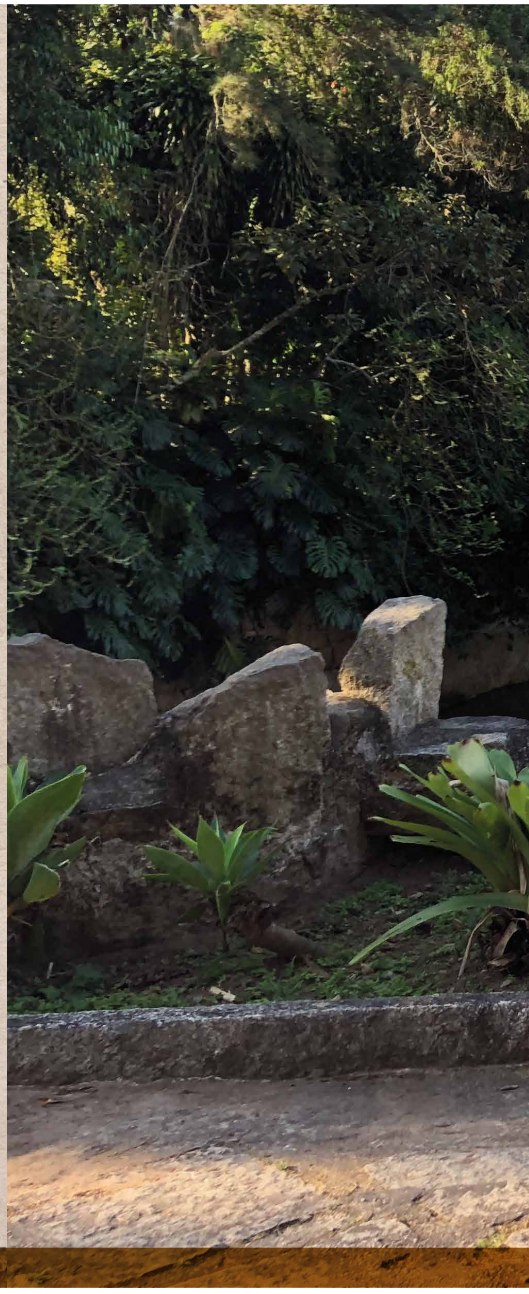
However, as we noted above, the horizon is still far off the bow and we should not be surprised if this government sabotages Brazilian cabotage and drowns the Brazilian flag in the offshore sector. Then, my friends, do not expect the little yellow Fiesp ducklings to come floating by our platforms, waiting to be manned by the yellow jerseys. Do not wait, because they will not come.

Start exercising the fight. Possibilities of training are not lacking. Abeam offers the best of them for us. Be ready and fight the good fight!

Severino Almeida Filho
President of CONTTMAF and SINDMAR

Encontro histórico reuniu dirigentes de três gerações do sindicalismo marítimo brasileiro. Juntos, eles traçam um panorama do momento que o país atravessa, apontando os desafios para o futuro da Marinha Mercante nacional.

"MENINOS, **EU VI!**"



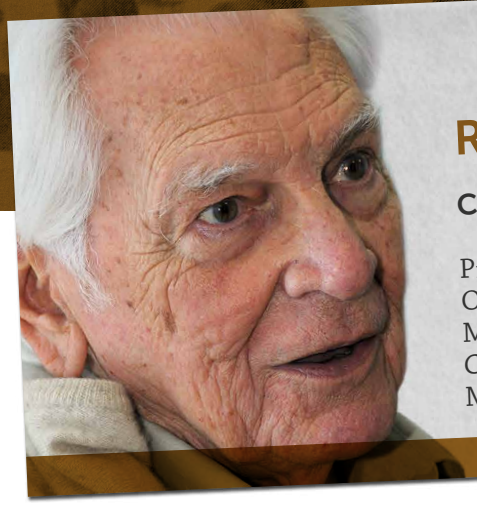
A célebre frase do poema I-Juca Pirama, de Gonçalves Dias, foi a primeira proferida pelo Oficial de Náutica aposentado Romulo Augustus Pereira, 88 anos, na entrevista que gerou esta reportagem. Tendo ingressado na Escola de Marinha Mercante na década de 1950, ele abraçou a atividade sindical em um período conturbado para a democracia no Brasil, quando se tornou presidente do antigo Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante – Sindnáutica, anterior ao SINDMAR.

Válido, Romulo, Areias, Severino e Müller: vidas dedicadas ao sindicalismo marítimo brasileiro

É autor do livro "Memórias de um Pelego", no qual resgatou as origens do sindicalismo marítimo brasileiro. Na obra, ele mostra a capacidade de luta dos homens do mar, que, ao longo de quase um século de associativismo, venceram obstáculos e avançaram na melhoria dos seus salários e das suas condições de trabalho. Feitos notáveis, porém frequentemente ignorados por aqueles que questionam tanto a existência quanto a atuação dos Sindicatos.

Em sua casa, na região serrana do Rio de Janeiro, Romulo Augustus se juntou a quatro dos nossos dirigentes em atividade para, juntos, transformarem em lições a experiência adquirida. O grupo analisa o momento atual e propõe as soluções para os problemas que o futuro reserva aos trabalhadores marítimos nacionais.

Para esses sindicalistas, a certeza do dever cumprido não dispensa o compromisso com as novas gerações. Como na passagem da cana do leme, quando um timoneiro transfere o governo da embarcação para outro, o sindicalismo marítimo terá orgulho em entregar aos que virão um caminho de conquistas construído à custa de muita luta. Aos que assumirem, caberá construir, para si, para seus companheiros e para suas famílias, um futuro próspero e digno, e manter nossa Marinha Mercante forte e soberana.



Romulo Augustus Pereira de Souza

Capitão de Longo Curso, 88 anos

Presidiu, de 1967 a 1989, o antigo Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos dos Portos da Marinha Mercante – Sindnáutica. Foi também presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos Fluviais e Aéreos – CONTTMAF.

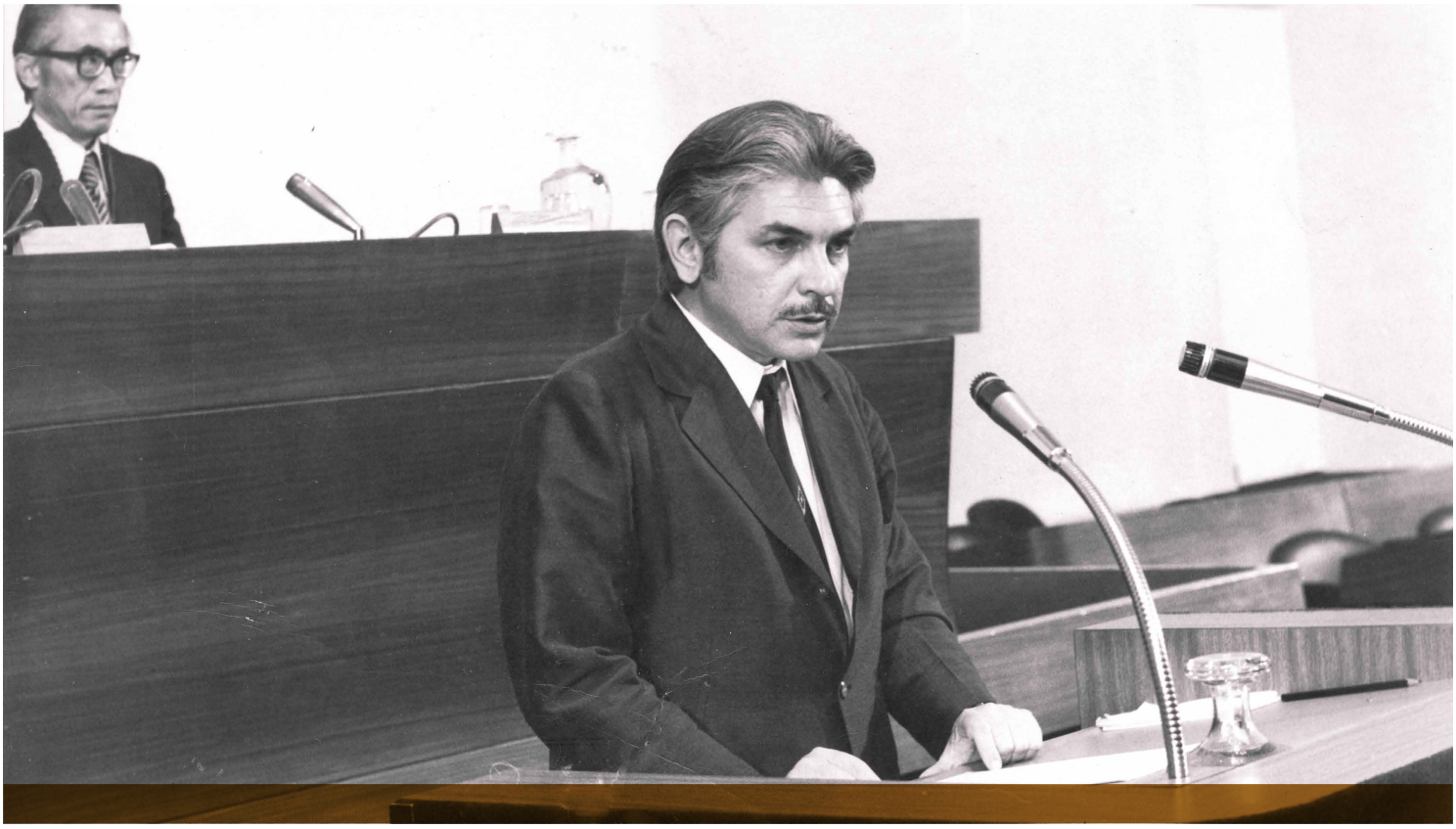
"O movimento sindical é como as mãos, os olhos, um sentido qualquer, que, quando a gente tem, não dá valor. Agora, experimenta fechar o olho, perder o ouvido, para você ver a falta que faz! Se vocês não tivessem Sindicato, hoje estariam trabalhando em péssimas condições e sendo muito mal remunerados."

UNIFICAR: Num momento em que a remuneração e as condições de trabalho dos marítimos brasileiros estão entre as melhores do mundo, o que um dirigente sindical da sua geração teria a passar como ensinamento para aqueles que iniciam uma carreira no mar?

Romulo: Vou dizer uma coisa: meninos, eu vi! Essa Marinha Mercante que está aí não caiu do céu, não caiu no colo de vocês por graça do Divino Espírito Santo. Isso foi muito dirigente sindical que foi em cana. Foi muito dirigente sindical que levou porrada. Foi muito dirigente sindical que não teve Natal, não teve Ano Novo, não teve coisa nenhuma em casa. Há quem xingue sindicalista de safado, picareta, pelego, ladrão... e por aí vai... Mas o fato é que a barca continua navegando e o SINDMAR está aí, hoje, belo e formoso. O movimento sindical é como as mãos, os olhos, um sentido qualquer, que, quando a gente tem, não dá valor. Agora, experimenta fechar o olho, perder o ouvido, para você ver a falta que faz! Se vocês não tivessem Sindicato, hoje estariam trabalhando em péssimas condições e sendo muito mal remunerados.

UNIFICAR: Desde quando deixou o movimento sindical, há três décadas, quais foram as mudanças mais perceptíveis no cenário marítimo brasileiro?

Romulo: Mudou muito, é outro mundo, outro panorama. Hoje, vocês estão trabalhando em bandeira que não é a nossa e nós não temos mais Marinha Mercante de longo curso. Mas uma coisa é constante: o nosso Sindicato, que está aí há quase cem anos. Se vocês têm o que têm hoje e acham pouco, adivinha como era quando a gente trabalhava um ano inteiro para ganhar 20 dias de férias? E quando tinha! Também era comum armador atrasar pagamento de soldada por dois, três, até quatro meses. Isso quando não falia e deixava você no ora-veja.



UNIFICAR: Aqueles que abraçam a vida a bordo nem sempre têm disponibilidade para atuar na atividade sindical. É possível, ainda assim, contribuírem com a defesa dos interesses coletivos?

Romulo: Nem todo mundo nasceu para fazer sindicalismo, mas todo mundo pertence a uma categoria. Não atrapalhando, você já ajuda muito. Vote como quer que seja, nas assembleias ou virtualmente, mas, uma vez que o Sindicato tome uma posição, vá junto! Não reme contra, não faça remo torto. Se não quiser ser participativo, apenas pague a sua mensalidade, porque estrutura nós temos. Sempre tivemos, modéstia à parte, o melhor corpo de dirigentes sindicais do país. É como um plano de saúde, a que você se associa para garantir tratamento médico, hospitalar etc. Você contribui com o Sindicato para ter garantidas, potencialmente, melhores condições de trabalho, de emprego ou de não-desemprego. Vai ter quem lhe proteja contra uma barra pesadíssima, que é a pressão da armação. Eles, sim, sabem se coligar. Eu teria defendido isso, da mesma forma, cinco ou seis décadas atrás, porque há certas coisas que não mudam. Se você gosta do seu emprego, do seu trabalho, das suas férias, pague o seu Sindicato e não fale contra. Se falar, fale em assembleia, não pelos corredores. Atuando contra a ação sindical, você estará condenando você mesmo e sua família, correndo maior risco de, amanhã, ficar na pedra, chorando de canto.

A partir do alto: Romulo Augustus em discurso na Organização Internacional do Trabalho; com o líder sindical Emilio Bonfante Demaria e no lançamento do livro "Memórias de um Pelego"

Severino Almeida Filho

Primeiro Oficial de Náutica, 65 anos

Primeiro-Presidente do SINDMAR e Presidente da CONTTMAF
Presidiu o antigo Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante – Sindnáutica de 1993 a 2000.

"Não é por compreensão ou por bondade que nos pagam salários compatíveis com o nosso desempenho profissional, que nos oferecem um dos melhores regimes de trabalho e repouso, nessa atividade, de todo o mundo. Isso é uma conquista. E, como qualquer conquista, para ser mantida, ela precisa ser protegida."

UNIFICAR: Embora sejam tantas as evidentes conquistas do movimento sindical ao longo dos anos, ainda existe resistência ou indiferença a ele por parte de certos marítimos. A que acha que isso se deve?

Severino: Isso não se deve a apenas um ou a poucos fatores, são muitos. O crescente analfabetismo político na sociedade da qual somos parte, a falta de inclusão, na formação escolar, da história de nossa organização política e social, a influência cada vez maior das chamadas "redes bestiais" – que estão repletas de informações rasteiras desprovidas de senso crítico, focos idiotas e *fake news* – são alguns exemplos. Esse comportamento ocorre notadamente entre o nosso pessoal mais jovem, formado há menos tempo, que não percebe que isso que estão usufruindo hoje é fruto da força que nós obtivemos ao longo de décadas na organização sindical. Não é doação da armação. Não é por compreensão ou por bondade que nos pagam salários compatíveis com o nosso desempenho profissional, que nos oferecem um dos melhores regimes de trabalho e repouso, nessa atividade, de todo o mundo. Isso é uma conquista. E, como qualquer conquista, para ser mantida, ela precisa ser protegida. A não compreensão da importância da ação sindical nos levará, efetivamente, a perdas, e quem sofrerá mais com isso não são os mais antigos – até porque, com o correr dos anos, esses não estarão mais na atividade. São os rapazes e moças – hoje com os seus 20 e poucos anos, com os seus 30 e poucos anos, um pouco mais velhos, talvez – que vão amargar as dificuldades. Isso, seguramente, tem tirado o nosso sono. Vou insistir naquela figura de imagem que eu gosto de usar: o movimento sindical é como um corpo, com cérebro, membros, que se move e que tem o dever de se mostrar vivo e de se proteger. Quem fornece músculos para esse corpo são os nossos representados. Associados ou não, é esse grupamento de homens e mulheres que efetivamente dá força ao movimento sindical, para resistir à invasão do nosso mercado profissional, resistir à precarização das condições de trabalho e das relações laborais. Então, muito me preocupa que, infelizmente, tenhamos fragilidades nesse ponto, que ocorrem pela falta de percepção do nosso pessoal.

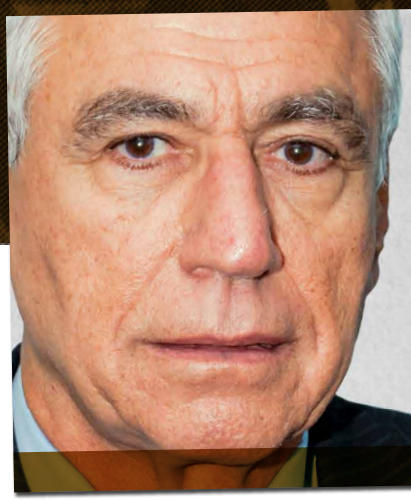
Severino discursa na Assembleia Geral Conjunta dos Sindicatos marítimos que decretou estado de greve na Transpetro, em 2016

UNIFICAR: Por que a nova geração de marítimos não vem demonstrando a mesma disposição de seus antecessores para as causas coletivas?

Severino: Além dos motivos que já expusemos, isso se deve também ao fato de vivermos em uma sociedade que se mostra cada vez mais individualista. Há uma questão que, mais e mais, tende a ser central: a maneira como estão sendo formados os nossos rapazes e as nossas moças para se tornarem futuros Oficiais mercantes. Não vou entrar no âmbito técnico porque o que eu quero destacar é outra coisa: é o aspecto de conquista do que nós precisamos, e de proteção do que nós já conquistamos. Infelizmente, rapazes e moças têm saído das nossas escolas totalmente despreparados para a realidade que vão enfrentar. A relação que eles têm com isso é preocupante para nós. A Marinha do Brasil precisa compreender que ela presta um grande serviço formando os nossos Oficiais, mas ela não pode simplesmente formar bem tecnicamente. É preciso entregar ao mercado um Oficial em condições de se defender, e isso também é responsabilidade da Marinha do Brasil. Por mais desagradável que seja, sermos nós a alertar para este tipo de responsabilidade, nós nos obrigamos a fazê-lo. Não podemos estar felizes ao colocar no mercado marítimos deslumbrados porque vão gozar de regime 1x1 e receber salários maiores do que receberiam em terra. Deslumbrados, mesmo com os percalços desses últimos anos, com dificuldade de praticagem e até mesmo para a obtenção de empregos, que são problemas que sempre existiram. O problema maior é quando não há salários. O problema maior é quando direitos são eliminados. Esse é um aspecto que muito nos preocupa.

UNIFICAR: Sob o pretexto de aumentar as vagas de emprego, a reforma na legislação trabalhista tornou precárias as relações de trabalho no Brasil. De que modo essa nova realidade pode impactar os marítimos?

Severino: Enquanto categoria, estamos longe de ter o nosso pessoal compreendendo bem as consequências dessa chamada reforma trabalhista. A maioria não sabe, ainda, o que representa a perda da ultratividade. Aliás, muitos dos nossos sequer sabem o que é ultratividade, e olha que nós estamos falando constantemente sobre isso nos nossos canais de comunicação e nas visitas a bordo realizadas pelos dirigentes sindicais. Estamos tentando fazer com que todos compreendam os riscos que emergem dessa busca desenfreada por terceirização. Se os nossos companheiros não entenderem isso, os únicos que não virão a sofrer com essa situação são justamente os dirigentes sindicais – veja que situação absurda! Isso porque, em termos de direitos e deveres relativos ao dirigente sindical, nada foi alterado sob o ponto de vista legal. Então, ele está seguro. Mas aquilo que ele representa hoje, está efetivamente sob risco de perder tudo e mais alguma coisa. E um dirigente sindical que tem compromisso com quem e com o quê ele representa, evidentemente, se sente muito mal com isso. Porque não é só o desemprego que machuca emocionalmente o bom dirigente sindical, mas também as condições em que estão seus companheiros, que ele tem orgulho de representar. Se um companheiro está sendo explorado, se está em um regime de trabalho abusivo, isso mexe profundamente com o dirigente sindical.



Edson Martins Areias

Oficial Superior de Máquinas e Advogado, 71 anos

Consultor Jurídico da CONTTMAF
Presidiu, de 1986 a 1989, o Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante – SNOMMM.

"Diz-se que, quando encurralados, até os ratos lutam, então, é preferível que o pessoal do mar se decida a lutar unido antes de ser reduzido à condição de ratos. Comecem a ser unidos desde já. Filtrem as maledicências, façam análise crítica e juntem-se, porque não é um mero ditado isso de que a união faz a força."

UNIFICAR: Como um dos líderes da greve histórica dos marítimos de 1987, que livrou a categoria de uma situação de salários aviltantes e condições de trabalho precárias, que conselhos daria aos que chegam agora a esse mercado?

Areias: É preciso ser racional e refletir sobre o fato de que nada cai do céu. O empregador está no papel dele, que é obter o máximo de lucro com o mínimo de custo. Nada vem de graça. Nenhum país, nenhuma sociedade adquire mais direitos por concessão dos dominantes, mas por sua capacidade de se organizar e de se unir. Diz-se que, quando encurralados, até os ratos lutam, então, é preferível que o pessoal do mar se decida a lutar unido antes de ser reduzido à condição de ratos. Comecem a ser unidos desde já. Filtrem as maledicências, façam análise crítica e juntem-se, porque não é um mero ditado isso de que a união faz a força. E essa união se expressa pelo vocábulo "sindicato", que vem do grego "com justiça". Sindicato é um órgão de feitura de justiça social. Por isso, quase sempre, outro não é o interesse das classes dominantes que impedir a organização social, da qual o Sindicato é o mais importante vetor, com o intuito de dominar e subjugar a classe trabalhadora. Sem união, de pouco vale a proficiência. Muito menos, a pseudossabedoria.

UNIFICAR: Por que os marítimos precisam confiar no trabalho dos seus dirigentes sindicais?

Areias: As pessoas deveriam calçar as sandálias da humildade. Não dá para alguém, ao mesmo tempo, ser um excelente profissional, em atividade no mar, e estar a par de todos os meandros da atividade sindical. Então, qualquer dúvida que haja, é mais prudente que as pes-

Areias, comandante da greve

Gilson Barreto

"Oficiais de Máquinas, boa noite. O senhor está no Rio? Pois venha para o seu sindicato, tchê." Até mesmo ao atender ao telefone, Edson Areias, o líder do comando de greve dos marítimos, procura imprimir dinamismo à sua atividade, refletindo o que aprendeu no Colégio Militar, na Escola de Marinha Mercante, como "chefe" de máquinas a bordo de navios da Aliança, Fronape e Lloyd Brasileiro, ou como executivo da multinacional Astromarine Incorporation.

Eleito presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante dentro de um contexto renovador, Areias deixa claro que está interessado num "movimento laborial, e não político-ideológico", mantendo-se equidistante das centrais sindi-

Sobre isso faz humor:

Recorte do Jornal do Brasil identificando Edson Martins Areias como líder da Greve Geral dos Marítimos, em 1987

soas busquem esclarecimento com a sua entidade de classe. Não se deve acreditar, incondicionalmente, nos opositores, nos inimigos naturais da atividade de classe, dos que lutam pelos direitos dos trabalhadores fora do Sindicato. Não queira saber o que é o Sindicato pela boca do armador, pela boca do empregador, porque eles estão conscientes do seu papel. Eles têm assessorias altamente qualificadas e obviamente isso não se dá de graça. Então, de tal forma, um Sindicato também exerce atividade técnica, atividade política, atividade que envolve compreensão de acordos e de leis trabalhistas, algo normalmente impossível de ser feito por companheiros que estejam a bordo. Esses devem participar dos Sindicatos e ter o mínimo de confiança nos seus dirigentes ou, até mesmo, se habilitar a ser um desses dirigentes.

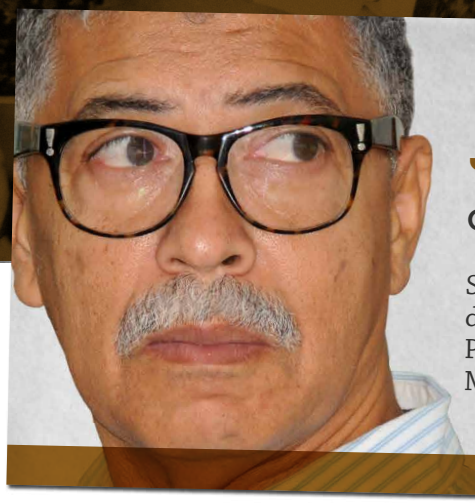
UNIFICAR: Como se poderia traçar um paralelo entre o sindicalismo marítimo da sua época de dirigente e o dos tempos atuais?

Areias: Não obstante as enormes conquistas obtidas pelo SINDMAR, nos últimos anos os armadores vêm adotando uma atitude extremamente beligerante contra a atuação sindical. A diferença para o período anterior a 1987 é que, embora a situação do pessoal a bordo, em termos de condições gerais de trabalho, estivesse ainda bem distante do que veio a se tornar com a atuação do SINDMAR, naquela época a armação não era hostil e as autoridades, o governo e a Justiça não visavam a desmantelar os Sindicatos. A história é cíclica: a crise em que estamos mergulhados deverá fazer o pessoal do mar enxergar a impossibilidade de se manterem as condições de trabalho e a própria preservação do emprego sem a ação coletiva. E isso é tarefa complicada, que deve ser levada a cabo por quem entende do riscado. O outro lado, o dos que querem aviltar o trabalho, é muito poderoso, competente e organizado. Para se contrapor a ele, é necessária a ação coletiva, unida e coordenada pelos entes de classe. Por isso, é fundamental a união dos profissionais em torno de seus órgãos de representação, prestigiando-os, até mesmo quando, eventualmente, merecerem críticas.

UNIFICAR: Atuando como consultor jurídico da CONTTMAF, como vê as ações da Justiça e dos armadores no tocante aos interesses dos trabalhadores marítimos?

Areias: As decisões judiciais, em geral, têm-nos sido razoáveis, mas algumas merecem registro, por demonstrar essa disposição de beligerância da armação. Dou como exemplo um processo envolvendo uma Oficial, vítima de grave acidente a bordo, cujos colegas, pressionados pela armadora ou por seus advogados, prestaram depoimentos deploráveis e tendenciosos*. Se não tivéssemos exercido uma defesa contundente, como ocorreu, certamente a vítima teria perdido a ação. Outro caso que podemos mencionar é o da defesa de um companheiro, de reputação ilibada e comprovado conhecimento técnico, que foi perseguido de forma vil pela empresa. Ela pretendia demiti-lo e, para isso, arregimentou colegas para que o pressionassem das formas mais abjetas. Obtivemos vitória no primeiro grau e no tribunal, mas a empresa insiste em recorrer aos tribunais superiores. Também não faltam exemplos, infelizmente, de marítimos que sabotam as lutas para melhoria das condições de trabalho e se prestam a depor em processos para prejudicar as ações sindicais. Já vimos isso acontecer no TST. Fato é que nenhum tribunal pode criar ou mesmo preservar direitos. Em 1987, o TST declarou a ilegalidade da greve e a categoria permaneceu unida atendendo ao jargão que aprendemos com os trabalhadores alemães: "Legal, ilegal, scheisse egal"– legal ou ilegal, é a mesma caca. A verdade é que ninguém respeita categoria frouxa, sem espírito de classe, muito menos os armadores e os tribunais.

**Nota da redação: a UNIFICAR publicou reportagem sobre o caso Yana Bell em sua edição nº 47, de junho de 2017. Acesse a versão digital no site www.sindmar.org.br*



José Válido Azevedo da Conceição

Oficial Superior de Máquinas, 66 anos

Segundo-Presidente do SINDMAR, Diretor para Assuntos Marítimos da CONTTMAF e Diretor de Navegação Marítima da FNTTAA Presidiu o Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante – SNOMMM, de 1997 a 2000.

"Primordial, essencial, necessário é que haja união. E, além da união, a coragem de luta. Sem coragem, meu amigo, é fechar as portas e deixar que o pior aconteça."

UNIFICAR: O que acredita que os marítimos de hoje poderiam aprender, de mais importante, com a sua geração?

Válido: Eu conheço de história de Sindicato a partir dos anos 90, quando comecei na militância. A Marinha Mercante vivia um período de grande decadência, com o desemprego batendo à nossa porta, com inúmeros companheiros fazendo uma única refeição no dia, ou tomando só aquele cafezinho com leite, tanto no extinto Sindicato de Máquinas, quanto no extinto Sindicato de Náutica, ou então indo na pensão da Dona Maria para comer o prato feito na hora do almoço, o que muitas vezes podia ser considerado um privilégio. Tive oportunidade de conviver, muito de perto, com esse companheiro nosso que conseguiu, na greve de 87, melhorar muito aquilo que se conhecia da imagem do Sindicado, que foi o Edson Martins Areias. Nos anos 90, o Severino assume o Sindicato de Náutica e também começa a ter esse protagonismo. Muito poucos, hoje, lembram desse período. Até porque, a partir do século em que estamos vivendo, começamos a atravessar novamente uma fase de bonança, e as pessoas se esqueceram muito rapidamente desse período difícil que tivemos na nossa história. Esquecem de creditar na conta dos Sindicatos que não foram os patrões que resolveram, na manhã de segunda-feira, começar a conceder benesses para os nossos companheiros. Saímos de uma época de regime de um mês de férias por ano... Isso, quando as pessoas conseguiam tirar férias! Muitos embarcavam por um ano e nove meses, e até ultrapassavam esse período. Hoje, já alcançamos um regime de 1x1, quer seja na cabotagem, quer seja na atividade offshore. Conseguimos conquistar inúmeros postos de trabalho no apoio marítimo, o que era vedado no passado, porque lá estavam os estrangeiros ocupando os nossos postos de trabalho. E cadê o crédito para o Sindicato? É fácil tacar pedra, mas nós temos o entendimento de que o devido mérito precisa ser dado àqueles que, por meio da atividade sindical, obtiveram conquistas de extrema importância para os nossos representados.

Válido (1º a partir da direita) em assembleia no antigo Sindnáutica, ao lado de André Sabatié, Severino Almeida Filho e Odilon Braga. Abaixo: em protesto contra a situação dos marítimos da Neptunia em 2002 (2º à esquerda) e na assinatura do ACT da Transpetro, ao lado de Edemir Ramos da Silva, Assessor para Acordos do SINDMAR

UNIFICAR: Acredita que há motivos, hoje, para os marítimos se mobilizarem, como aconteceu no passado?

Válido: Acho que essa mobilização é fundamental! Hoje, infelizmente, nós estamos vivendo, novamente, uma situação muito ruim e nossas expectativas não são boas. No offshore, perdemos postos de trabalho e, há cerca de uma década, a nossa cabotagem continua com um número estagnado, dificilmente se ultrapassa uma centena de navios. Mas nós continuamos vivos, precisamos continuar vivos, e quem está no Sindicato hoje vai fazer o possível para que permaneçamos vivos. Primordial, essencial, necessário é que haja união. E, além da união, a coragem de luta. Sem coragem, meu amigo, é fechar as portas e deixar que o pior aconteça. Esse é o recado que precisamos passar. Veja essa série de reformas: a reforma trabalhista, tão propalada e desejada pelos empregadores, a reforma da Previdência, a terceirização, que acabou de ter chancela do STF... E esse é outro ponto que nos convida à reflexão. Junto com essas reformas veio a quebra do custeio da atividade sindical, a eliminação do chamado imposto sindical. A quem interessa? Quem foi que conclamou por essas reformas? Foi a classe trabalhadora ou ela foi conduzida e muito bem guiada pela classe patronal? É obvio que foi a classe patronal, para poder quebrar as pernas do movimento sindical. E o pior é que ainda há um grande contingente de trabalhadores que acredita que isso é uma benesse! O governo massificou a propaganda na mídia, no trem, no metrô, nos ônibus, e isso foi pago por alguém, e não foi pela classe trabalhadora. Então, meus companheiros, temos de refletir e planejar de que maneira nós vamos nos engajar, para tentar recuperar pelo menos parte do que foi perdido e evitar um desastre maior para a nossa categoria.

Carlos Augusto Müller

Capitão de Longo Curso, 46 anos

Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR,
Diretor de Educação e Comunicação Sindical da CONTTMAF,
Diretor Suplente da FNTTAA e Secretário Adjunto de Relações Internacionais da CTB

"Como pretendemos sobreviver coletivamente? Essa é a pergunta que temos de nos fazer. Do jeito que as coisas caminham, mesmo você sendo um excelente profissional, corre o sério risco de simplesmente não ter mais onde trabalhar no Brasil."

UNIFICAR: O que os leva a dizer que as condições conquistadas pelos trabalhadores marítimos nas últimas décadas estão ameaçadas?

Müller: Eu me coloco como parte da nova geração e sempre esteve claro para mim que nós não chegamos a esse patamar por generosidade dos patrões. O que temos hoje devemos aos líderes sindicais que trabalharam por nós com seriedade, com honestidade, colocando como prioridade os interesses daqueles que representavam – muitas vezes, antes até dos seus próprios interesses. Vivemos, agora, um daqueles momentos de encruzilhada histórica para o nosso pessoal. Em pouquíssimos países é possível encontrar, para um conjunto tão grande de marítimos, o nível de salários e de condições de trabalho que temos no Brasil. Aqueles que chegaram até aqui, independentemente de excelência profissional, conseguiram usufruir desses benefícios. Porém, tivemos há pouco tempo o que se pode chamar de um desarranjo político, que possibilitou – e ainda está possibilitando – alterações profundas na legislação. Modificações que permitem praticar hoje, com carteira assinada, relações de trabalho que, não faz muito tempo, seriam consideradas exploração ou, até mesmo, um modelo de trabalho análogo ao de escravo. Mas hoje isso pode ser feito porque é o que está registrado na CLT. Como pretendemos sobreviver coletivamente? Essa é a pergunta que temos de nos fazer. Do jeito que as coisas caminham, mesmo você sendo um excelente profissional, corre o sério risco de simplesmente não ter mais onde trabalhar no Brasil.

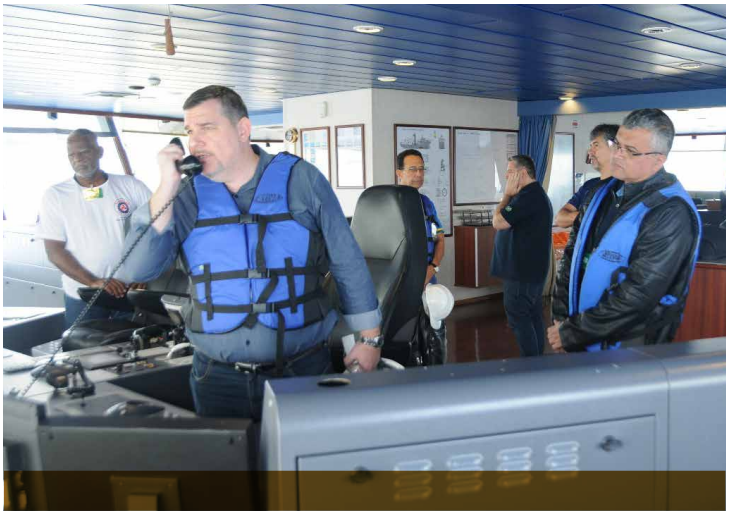
UNIFICAR: Como assim?

Müller: O que a armação pretende, no offshore, é implantar um regime com um salário quase inexistente quando o marítimo estiver desembarcado, um salário baixo quando estiver embarcado e um período de permanência a bordo bem maior do que o de hoje. Isso tem o poder de fazer com que alguns companheiros e companheiras reflitam seriamente sobre as vantagens de continuar ou não trabalhando na profissão. E talvez seja exatamente isso o que deseja a armação. No momento em que os Oficiais perceberem que o que a ar-

mação pretende é lhes pagar salários equivalentes a menos da metade do que recebem hoje, muitos talvez cheguem à conclusão de que podem encontrar em terra uma situação mais confortável, mesmo ganhando menos. Se é para sofrer, para que sofrer embarcado? Melhor buscar em terra. Quando isso começar a acontecer, certamente, a armação vai procurar o governo, vai procurar a Marinha e vai alegar que o marítimo brasileiro não se interessa mais pelo trabalho embarcado, embora as condições oferecidas sejam as internacionais. Possivelmente, aproveitando-se da conjuntura formada, os armadores vão dar exemplos de nacionalidades dispostas a embarcar ganhando menos ainda do que eles oferecem. E ao mesmo tempo, vão apresentar ao governo e à Marinha o que seria a melhor solução para isso. E a gente sabe qual é: a abertura do mercado de trabalho para possibilitar que, aqui na cabotagem brasileira, atuem aqueles marítimos que têm vontade de trabalhar embarcados nas condições que são oferecidas.

UNIFICAR: E o que pode ser feito para evitar que isso aconteça?

Müller: Essa situação não será combatida individualmente. A única chance que nós temos de enfrentar o poder dos armadores é com um Sindicato forte. A mesma reforma trabalhista que possibilitou mudanças nas relações de trabalho também trouxe dificuldades adicionais para os Sindicatos e para os trabalhadores se organizarem. Então, hoje, mais do que nunca, é essencial que cada um procure o seu Sindicato, filie-se a ele e contribua financeiramente, porque não existe entidade forte e representativa sem recursos. Do outro lado, tentando impor essas condições, estão os maiores armadores do mundo, que atuam internacionalmente e dispõem de recursos muito significativos para defender seus interesses. Para fazer frente a isso, é necessário que tenhamos: organização, apoio mútuo e pensamento coletivo. Não haverá solução para o problema caso prevaleça a forma de pensar individualizada, tão comum hoje. Precisamos parar para refletir: se os próprios armadores buscam se organizar em associações é porque chegaram à conclusão de que, agindo juntos, eles têm mais força para impor aquilo que desejam. Por que o marítimo não faz o mesmo? Nós temos de fazer isso! É disso que depende, hoje, o nosso futuro e a continuidade da Marinha Mercante brasileira com marítimos nacionais.



Carlos Müller em atividade sindical. A partir do alto: visita a bordo para mobilização no apoio marítimo; na mobilização pelo 1x1 na Transpetro e em negociação de Acordo Coletivo de Trabalho

UNIFICAR: Como é possível que ainda haja marítimos que acreditam no discurso da meritocracia, crendo que os armadores irão recompensar, individualmente, os seus esforços?

Severino: É para refletir mesmo! Será que o nosso pessoal consegue enxergar o cenário de Marinha Mercante ao redor do mundo? Eu receio que não. Porque, se tivesse essa condição ou esse interesse, saberia que aqueles profissionais, marinheiros tradicionais, cujas condições de trabalho eram objeto de desejo do marítimo brasileiro, não estão infestando os mares. Hoje, as grandes empresas estão em pequeno número, mas poderosíssimas, quase um oligopólio. Então, deveríamos estar com muitos alemães, com muitos noruegueses, com muitos americanos, com muitos ingleses, não é? E estamos? O mundo está? Não, não está. Nós temos, hoje, um crescimento brutal da mão de obra asiática no mundo. Até de nacionalidades das quais, até bem pouco tempo, não ouvíamos falar. Há dez anos, eu duvido muito que passasse pela cabeça de alguém a ideia de que, um dia, iríamos querer marinheiros de Vanuatu. E hoje, o que é que nós temos? Nós temos grandes investimentos dessas empresas que nos dão emprego aqui no Brasil, porque praticamente não tem mais empresa brasileira. Elas investem em escolas de formação em qualquer país – não precisa ser necessariamente da Ásia – que possa fornecer mão de obra barata. Chega a ser patético assistir à criação de novas associações patronais, de armadores, em nosso país, notadamente no Rio de Janeiro. Elas vêm se somar ao Syndarma, à Abeam e a essa nova associação, a Abran, patrocinada por armadores noruegueses, que até na internet divulgam as suas "preocupações" com o nosso mercado de trabalho. Chega a ser patético, porque, ao divulgarem essa suposta preocupação, das duas uma: ou são grandes mentirosos, ou acreditam piamente que nós somos de uma ignorância abissal. E eu digo isso porque os armadores noruegueses não têm dado emprego nem para norueguês no próprio país deles, vão se preocupar com emprego de brasileiros no Brasil?!

UNIFICAR: Há outros exemplos, além da Noruega?

Severino: O dos Estados Unidos, o grande irmão do Norte. No quintal da casa deles, o Golfo do México, as condições em que se trabalha são ridículas, se comparadas com as nossas. Poucos Acordos Coletivos de Trabalho, nível de sindicalização quase zero. Um desespero, uma referência péssima para o norte-americano, que só trabalha em águas jurisdicionais norte-americanas por força de lei, a *Jones Act*, porque senão já teria sido expulso de lá. É isso o que acontece no mundo e os nossos companheiros aqui se acham absolutamente livres de sofrerem da mesma coisa... Isso só não ocorreu no País graças à luta do movimento sindical marítimo brasileiro. Agora, querem ver tudo isso mudar? Contribuam então com o enfraquecimento desse movimento sindical marítimo e vocês vão pagar uma conta elevadíssima, é bem simples de se perceber. E aí, por tudo o que foi exposto aqui, a minha mensagem final, em termos de reflexão para todos é a seguinte: vocês têm que tomar uma decisão, isso é muito claro. Pensem! Vocês têm que decidir se querem ser parte do problema ou parte da solução do problema. Se vocês querem se somar ao problema, fazer o quê? Porque o Sindicato pode fazer tudo, menos fazer milagre. É difícil de implementar um departamento de milagres no SINDMAR. É preciso que vocês sejam parte da solução dos problemas que se apresentam e venham somar forças. Assim, nós temos esperança de salvar as nossas conquistas já realizadas e mantê-las pelo nosso futuro.

CONTTMAF

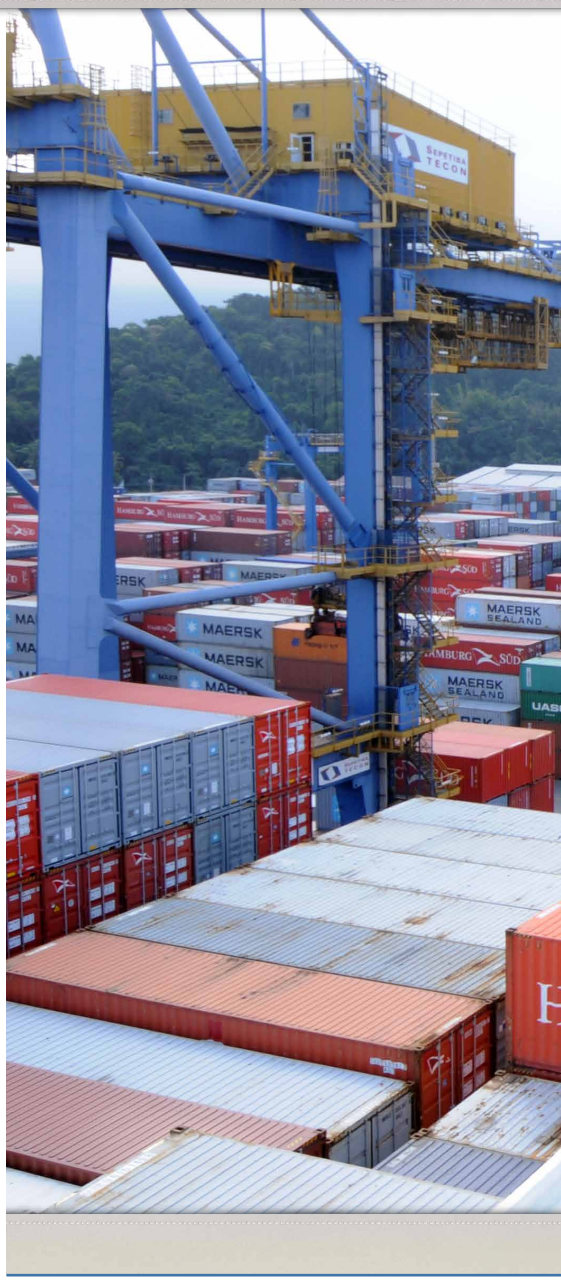
CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AÉREOS, NA PESCA E NOS PORTOS

- 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

JOVEM, DETERMINADA E DO MAR

A Capitã de Longo Curso Daisy Lima da Silva é prova de que já se foi o tempo em que cargas e equipamentos pesados eram obstáculos na carreira da trabalhadora marítima. Em junho de 2017, a Oficial se tornou a primeira mulher a comandar um navio porta-contêineres no Brasil, o Sebastião Caboto, da empresa Aliança Navegação e Logística. Além de demonstração inequívoca de competência, o fato é constatação de que conquistas sindicais como salários dignos, regime 1x1 e proteção à marítima gestante vêm favorecendo a presença feminina a bordo. Casada há dois anos com o também Comandante Francisco Souza, a Oficial mostra que é possível conciliar o trabalho no mar com a vida pessoal e a dedicação à família.



A paraense Daisy Lima da Silva não imaginava que seguiria a carreira marítima até participar, apenas a título de experiência, do processo seletivo para ingresso na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – EFOMM. Com o intuito de pôr à prova os seus conhecimentos para o vestibular, Daisy e os colegas foram incentivados por um professor a prestar o exame, depois que alunos do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar – CIABA, de Belém (PA), fizeram uma apresentação na escola em que ela estudava. Daisy foi aprovada e, embora tenha passado também para Engenharia Civil e Desenho Industrial, em instituições públicas, terminou optando pela EFOMM. A vida a bordo conquistou a jovem, que, desde então, não parou de investir em seu desenvolvimento. “Eu me preparei para chegar aonde estou. Fiz diversos cursos e, para me manter atualizada, leio muito sobre economia e o setor marítimo”, afirma.

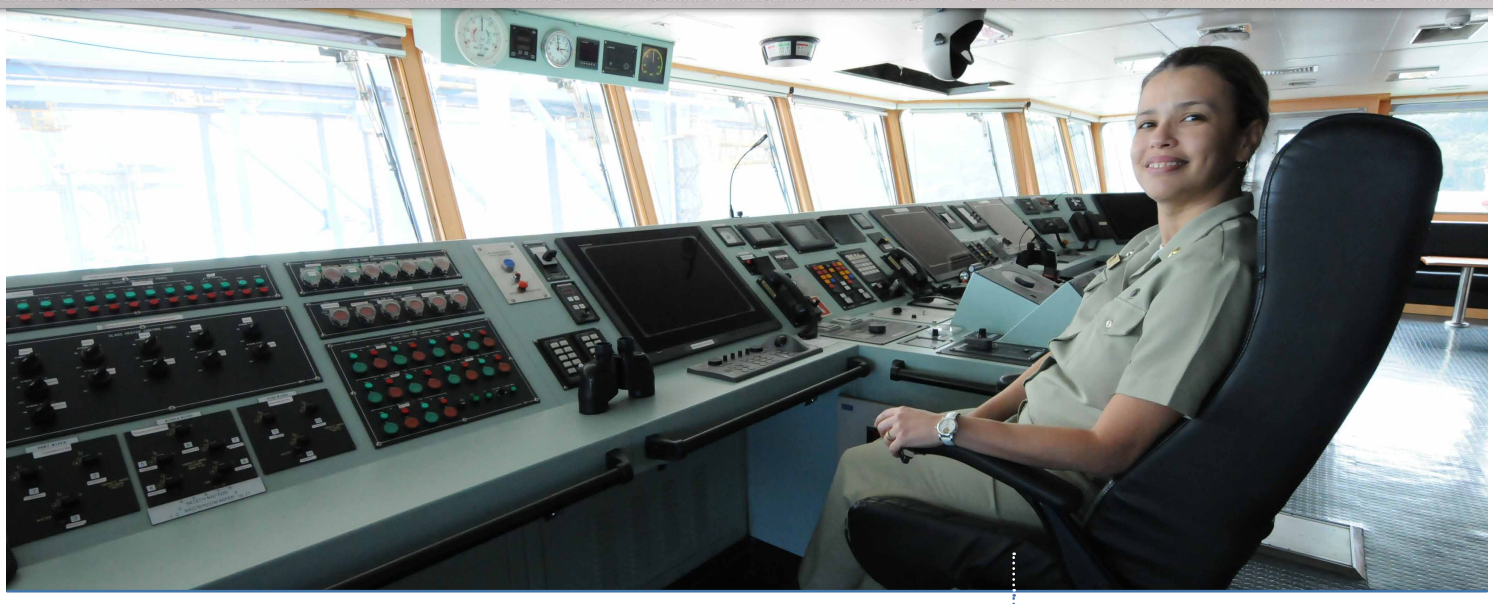
Quando Daisy Lima se formou Oficial de Náutica, em 2002, o contingente de mulheres na Marinha Mercante era bem menor. Olhares desconfiados e um evidente ceticismo, passados por parte da tripulação masculina, ainda eram comuns. “Eu tinha uma colega que,

Comandante Daisy Lima, após atracação do Sebastião Caboto no Porto de Sepetiba (RJ)

quando éramos estagiárias, o Chefe de Máquinas dizia para ela não sujar as luvas... Eles falavam que na Náutica talvez déssemos certo, mas não acreditavam que nas Máquinas as mulheres pudessem ter sucesso", recorda.

Se, na visão dos homens, as fainas eram consideradas pesadas demais para a constituição feminina, para Daisy, nada parecia impossível. "Na verdade, a gente descobre o jeito de fazer as coisas, de pegar peso, é só usar a cabeça. No caso das Oficiais de Máquinas, elas têm talha, têm macaco hidráulico para movimentar peso, a chave correta para apertar parafuso... E, hoje em dia, a tecnologia ajuda", avalia a Comandante.

Aos 38 anos, a Oficial já acumula uma larga experiência. Antes de chegar à Aliança, estagiou no Marta, da Transpetro, e embarcou no Araucária e no Angelim, ambos da Flumar. Na empresa atual, passou pelos navios Maracanã, Ipanema, Urca, Leblon, Santos, Manaus, Pedro Álvares Cabral e Aliança Energia. Nas últimas quatro embarcações, realizou troca de bandeira, que é a transferência de nacionalidade do navio. Em 2009, a Oficial começou a imediatar e, em 2014, assu-



Competência e determinação conduziram Daisy Lima ao comando de um porta-contêineres

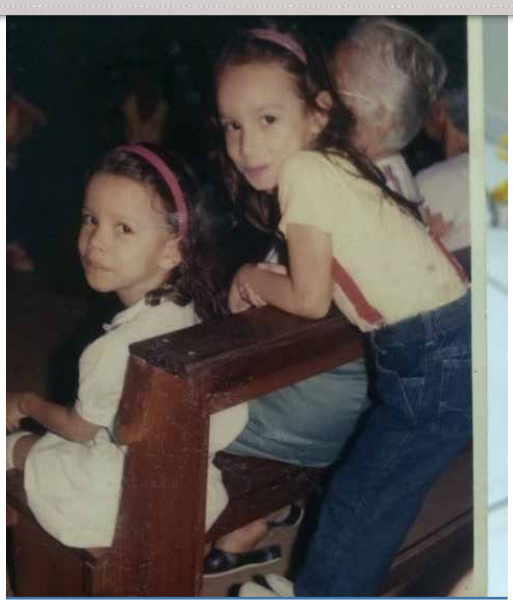
miu seu primeiro comando, à frente do Aliança Energia, um navio de 166,17 metros e 19.100 toneladas, desafio que ela considera um divisor de águas em sua jornada profissional. "Trata-se de um Heavy Lift, uma embarcação muito grande, que transporta cargas de tamanhos diferenciados e que muita gente dizia que não era adequada para uma mulher comandar. Nela, eu transportei turbina para a Usina de Belo Monte, transformador, pá eólica... Eu comecei nesse navio como Imediato e, na verdade, acabei me apaixonando por ele", declara.

Além das cargas diferenciadas, naquela época, a Comandante passou a lidar com equipamentos bem mais pesados. "Eu estava acostumada com guindastes de 40 toneladas e um de 450 toneladas, realmente, afeta muito a estabilidade do navio no porto, acarretando uma operação bem mais complexa. Quando assumi como Imediato, o Comandante me olhou da cabeça aos pés, questionando se eu ia mesmo imediatar. Eu respondi que sim, e pedi a ele que ficasse calmo. Tempos depois, acabei me tornando Comandante daquele navio", lembra ela, sorrindo.

"Quando assumi como Imediato, o Comandante me olhou da cabeça aos pés, questionando se eu ia mesmo imediatar. Eu respondi que sim, e pedi a ele que ficasse calmo. Tempos depois, acabei me tornando Comandante daquele navio."

De acordo com a Oficial, enquanto as operações no Aliança Energia exigiam uma atenção especial, por conta da complexidade das cargas, no Sebastião Caboto o trabalho é focado na organização do espaço. "Quando a gente chega ao porto, desce porão, sobe porão, vai ao cais, pega a carga... O contêiner tem uma dinâmica diferente e eu tenho de fazer essa otimização de espaço, em contato com o planner portuário, para poder realizar operações rápidas", explica a Comandante, que é responsável por um navio com 20 tripulantes, 228 metros de comprimento e porte bruto de 52.065 toneladas, operando na rota Manaus (AM) – Itapoá (SC).

Foi a bordo que a Oficial conheceu seu marido, o CLC Francisco Souza, Comandante do João de Solís, outro navio da Aliança. O relacionamento começou como amizade e três anos depois eles finalmente começaram a namorar. "Nós sempre fomos muito amigos e, quando o namoro começou, constatamos a admiração profissional mútua e o quanto tínhamos em comum. E deu certo, graças a Deus! Hoje, a empresa sempre procura conciliar o nosso desembarque", comemora.



Daisy, em dois momentos com a família: junto à irmã Lílian (em pé) e recebendo a visita dos parentes no Terminal de Outeiro, em Belém (PA)

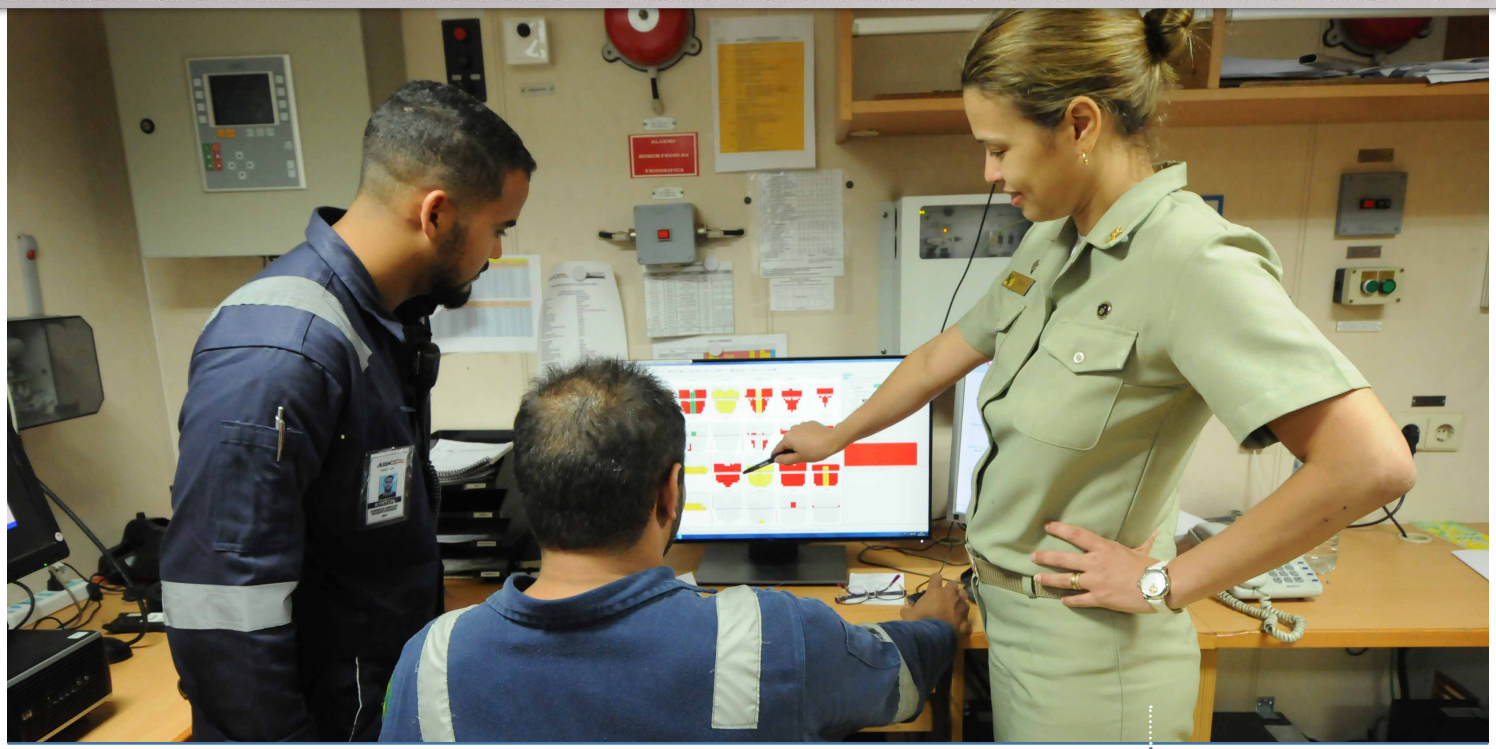
Sucesso vem de esforço pessoal e coletivo

A experiência profissional adquirida e o interesse por assuntos relacionados à economia e à situação do trabalhador marítimo ajudaram Daisy Lima a desenvolver um olhar crítico quanto aos rumos da Marinha Mercante. "Eu vejo um período de consolidação e conscientização do profissional marítimo. Por que eu falo isso? A gente teve um período de pleno emprego, quando não se via muita responsabilidade atrelada ao profissional, principalmente entre os mais jovens. Muitos ingressavam na Marinha Mercante visando salário, não se preocupavam em se aperfeiçoar e de um modo geral não investiam no seu desenvolvimento profissional. As empresas querem pessoas comprometidas, e já é possível observar um movimento neste sentido, de profissionais interessados em se tornar melhores, mais capacitados", pondera.

Sempre bem informada sobre o que acontece no setor, a Comandante valoriza a atuação do SINDMAR na busca por melhores condições a bordo, como a conquista do regime de embarque e repouso 1x1 – quando o marítimo folga por um período igual ao que trabalhou – em toda a Marinha Mercante.

Daisy Lima enfatiza que a evolução das escalas possibilitou o desenvolvimento de um trabalho mais continuado e consistente a bordo. Ela conta que chegou a embarcar sob

"O trabalho desenvolvido pelo SINDMAR nos dá segurança. O Sindicato tem uma função importante, que é a de fiscalizar, de saber se os nossos direitos estão sendo respeitados. Ele luta para melhorar as nossas condições a bordo, nos mantém informados sobre o que está acontecendo ao nosso redor. É importante, para nós, termos a nossa representação sindical."



A Comandante orienta os tripulantes durante uma operação

o regime 3x1 no início da carreira e diz que considera ideal a escala vigente, que lhe permite ficar dois meses a bordo e outros dois de folga. “No regime 1x1, comecei a embarcar com escala de 28x28 dias, o que era muito corrido em termos de manutenção de bordo. Não conseguíamos fazer um bom trabalho e, quando voltávamos para casa, era outra correria. O tempo era curto para nova adaptação em terra e para resolver tantos assuntos pessoais. Quando íamos ver, já estava na hora de voltar para o navio. Então, para mim e pelo que vejo da minha tripulação, a escala de 56x56 dias é mais adequada para nos planejarmos a bordo e em terra, é a que funciona melhor”, afirma.

Embora ela mesma não tenha filhos, a maternidade é outro ponto destacado pela Comandante. Ao conversar com colegas que são mães, Daisy constatou que a maioria prefere trabalhar embarcada, tendo em vista que, mesmo passando um longo período longe de casa, ao desembarcar é possível ficar mais tempo com a criança, aproveitando o período livre para levá-la à escola, acompanhá-la em atividades diversas e dedicar um cuidado maior a detalhes da convivência no dia a dia.

Em suma, é uma conjuntura que as marítimas que embarcam consideram vantajosa em relação à da mulher que troca o mar pela terra e que, trabalhando em período integral, muitas vezes só tem a oportunidade de estar perto dos filhos nos fins de semana e nas férias.

Outra dificuldade com a qual as mulheres costumavam se defrontar e que hoje já não está mais em evidência é a postura intransigente de algumas empresas com relação a uma gravidez de risco. “Pelo menos aqui, se o médico diz que a marítima precisa repousar, ela pode ir para casa sem preocupação. Não existe pressão como eu via em outras empresas, quando queriam que a grávida embarcasse mesmo sem ter condições. Tem gravidez que é tranquila, que dá para embarcar, mas também tem aquelas que pedem uma atenção maior. Hoje em dia, o Comandante está muito voltado também para a gestão de pessoas", observa.

Neste sentido, a Comandante ressalta a importância da colaboração da Representação Sindical, que conseguiu incluir cláusulas de proteção à marítima gestante nos Acordos Coletivos de Trabalho de um grande número de empresas de navegação. “O trabalho desenvolvido pelo SINDMAR nos dá segurança. O Sindicato tem uma função importante, que é a de fiscalizar, de saber se os nossos direitos estão sendo respeitados. Ele luta para melhorar as nossas condições a bordo, nos mantém informados sobre o que está acontecendo ao nosso redor. Tanto eu quanto o meu marido somos sindicalizados. É importante, para nós, termos a nossa representação sindical”, conclui.

A **CONTTMAF**, SUA FILIADA **FNTTAA** – REPRESENTANDO O CONJUNTO DAS ENTIDADES MARÍTIMAS FILIADAS – E O **SINDMAR** ATUAM JUNTOS NA PROTEÇÃO AOS NOSSOS POSTOS DE TRABALHO.

O objetivo maior dos Sindicatos marítimos tem de ser a garantia de que os marítimos nacionais possam continuar trabalhando nos mares e rios de seu próprio país. A RN6 do Conselho Nacional de Imigração passou a ser a nossa referência, substituindo a RN72, para normatizar o emprego de brasileiros a bordo de navios da cabotagem, embarcações do offshore e plataformas autorizadas a operar em águas brasileiras arvorando bandeiras de outras nacionalidades.

LEIA A ÍNTEGRA DA RN6
Faça a leitura do código ao lado com seu smartphone, ou acese: https://bit.ly/2In70X4

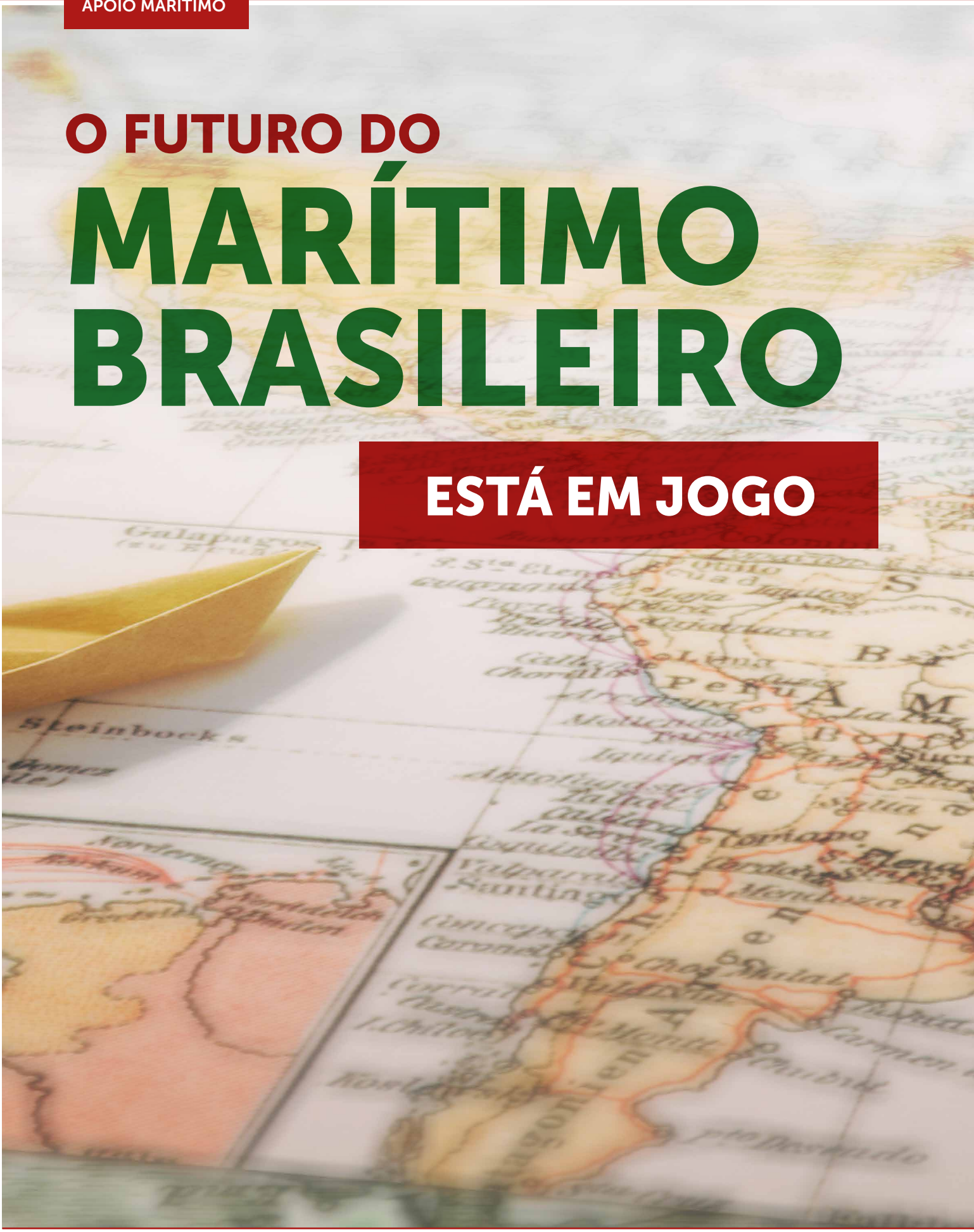
Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR®

FNTTAA

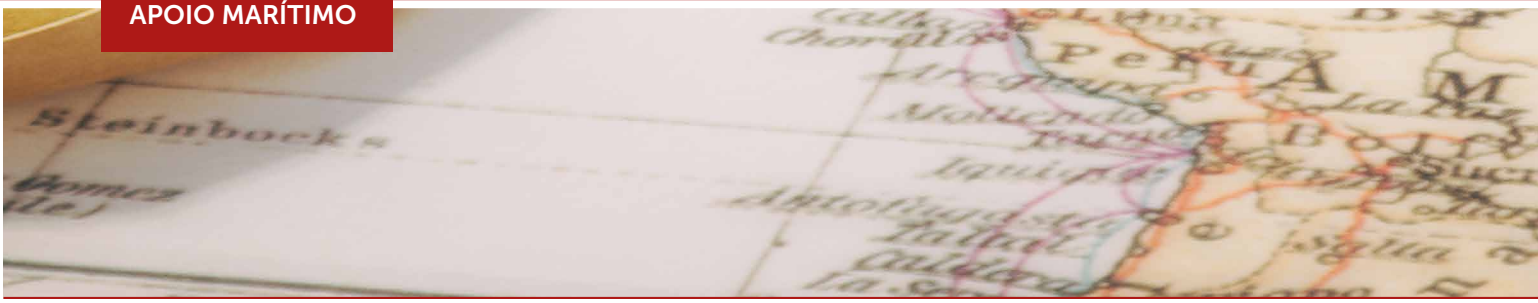
CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AÉREOS, NA PESCA E NOS PORTOS
CONTTMAF

O FUTURO DO MARÍTIMO BRASILEIRO

ESTÁ EM JOGO



Rio de Janeiro
Montevideo
Buenos Aires



O CENÁRIO ATUAL

ESTADÃO

Depois de tabelamento do frete, empresas trocam caminhão por navio

Alternativa mais econômica ao frete rodoviário, transporte de mercadoria em em navios na costa brasileira foi recorde em 2018

Márcia De Chiara, O Estado de S.Paulo

Empresas redescobriram a navegação de **cabotagem** como alternativa mais econômica ao frete rodoviário, depois do tabelamento que encareceu o **transporte feito por caminhões**. No ano passado, foram movimentados mais de 1 milhão de contêineres de 20 pés entre os portos ao longo da costa brasileira, segundo a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

É uma marca recorde que corresponde a mais de 1 milhão de viagens rodoviárias que deixaram de ser feitas em 2018. Historicamente, o custo do frete de cabotagem é até 20% menor do que o rodoviário. Mas responde por apenas 11% da movimentação de carga entre todos os meios de transporte.

"Com a greve *(dos caminhoneiros)*, empresas que já usavam a cabotagem aumentaram os volumes transportados e quem não usava passou a usar", afirma o presidente da Abac, Cleber Cordeiro Lucas. Ele diz que a paralisação, em maio, deu um impulso adicional à

portosenavios

INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE 23/02/2019 - 11:27

Apoio marítimo vai surfar na onda do setor de O&G, projeta ministro

Arquivo/Agência Petrobras

Em agenda com empresários do setor de navegação na última sexta-feira (22), o ministro de infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, projetou que o segmento de apoio marítimo vai 'surfar na onda' do setor de petróleo e gás a partir de uma retomada que está em curso. Ele lembrou que houve sete leilões nos últimos dois anos e meio, após mudanças nas regras envolvendo a participação da Petrobras nos blocos do regime de partilha, a manutenção do regime do Repetro e a flexibilização da política de conteúdo local.

O ministro destacou que o cronograma de novos certames também foi importante

Apesar da eterna choradeira, horizonte da armação é promissor

As lamentações de certos armadores brasileiros são tão recorrentes, que podem até comover incautos que os escutem pela primeira vez. O drama normalmente começa pelo chamado Custo Brasil, passa pelos encargos trabalhistas, que eles reclamam ser elevados, e chega à burocracia do Estado, que eles consideram prejudicial aos negócios. Não raro, o enredo termina com a crise de ocasião, que os afetaria de tal forma que eles chegam a temer pelo futuro das suas empresas. Com esse discurso, a armação segue navegando e contabilizando os seus ganhos.

O discurso de crise serve, em grande medida, para justificar ações estratégicas dos armadores em defesa de seus próprios interesses. De um lado, buscam aviltar os salários dos tripulantes e precarizar as condições laborais a bordo. De outro, tentam sensibilizar legisladores e governantes quanto à necessidade de criarem – ou manterem – subsídios para as empresas. Trabalhadores e contribuintes são "convidados", dessa forma, a colaborar com a manutenção dos altos lucros obtidos no setor, que beneficiam unicamente as empresas e os investidores.

Um olhar mais cuidadoso à nossa volta, porém, possibilita identificar sinais claros que derrubam imediatamente o discurso de crise interminável da armação, tanto na cabotagem quanto no offshore. São setores distintos, que podem ter desempenhos diferentes, mas que neste momento compartilham do mesmo horizonte de boas perspectivas.

A cabotagem cresce a notáveis 10% ao ano há cerca de uma década, e a crescente participação de fundos de investimento como acionistas das empresas brasileiras de navegação é outro forte indicativo de crescimento do setor. As empresas representantes do apoio marítimo mundial, por sua vez, continuam a se posicionar estrategicamente no Brasil, sem esconder que desejam estar bem preparadas para a nova fase de expansão do Pré-Sal.

Empresas de apoio marítimo firmam acordos trabalhistas de olho no crescimento da atividade no setor de petróleo

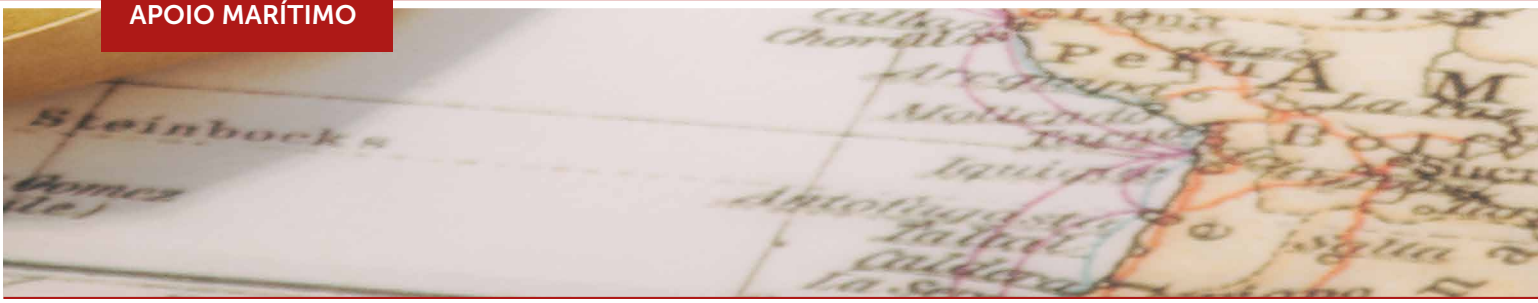
Pan Marine e Maré Alta assinaram um Acordo Coletivo de Trabalho que, além de repor a inflação dos últimos quatro anos, mantém as cláusulas acordadas anteriormente, assim como as atuais, até que um novo acordo seja firmado. As negociações tiveram início em 2015, quando as duas empresas, que pertencem ao mesmo grupo, apresentaram uma proposta desfavorável aos trabalhadores, prevendo congelamento e redução de salários, além de corte de benefícios e mudança de regime. Tendo sido recusada pelo SINDMAR, a proposta foi levada, pelas empresas, para mediação no Ministério Público do Trabalho, onde também não foi aceita.

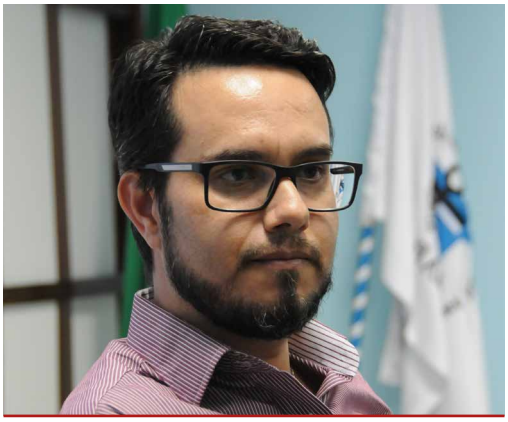
Em 2016, Pan Marine e Maré Alta tentaram um dissídio coletivo no Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro, novamente sem sucesso. O SINDMAR se manteve firme na decisão de não assinar ACT com perdas para seus representados e, em 2018, as negociações foram retomadas. As empresas, então, demonstraram uma mudança de postura que permitiu um avanço em pontos significativos, até a chegada a um consenso.

Perdas compensadas

Pan Marine e Maré Alta haviam efetuado reajustes em 2015 (7,13%) e em 2016 (7,5%), e vinham aplicando esses percentuais aos salários registrados em sua proposta para o período 2015/2017. O percentual de fevereiro de 2016, entretanto, ficou abaixo da inflação acumulada. Em resposta à objeção do SINDMAR a qualquer tipo de perda para seus representados, as empresas propuseram adotar percentuais superiores à inflação para o período 2017/2019, compensando a diferença do período anterior e garantindo, assim, um acordo justo.

De fato, os percentuais oferecidos pelas empresas para o período 2017/2019 apresentam ganhos superiores à perda inflacionária. O reajuste salarial ficou 2,69% acima da inflação, enquanto o vale-alimentação e a ajuda de custo tiveram ganho de 8,69%. O SINDMAR considerou satisfatória a compensação proposta, já que ela fez com que não houvesse perda no cômputo total dos valores pagos aos Oficiais e aos Eletricistas.





"A crise existe, não se pode negar, mas nós nos esforçamos para conseguir, de uma forma muito tranquila, conduzir a gestão para chegar a esse acordo, que privilegia, em primeiro lugar, o bem-estar dos trabalhadores a bordo."

Leandro Alves
Gerente de RH da Pan Marine e da Maré Alta

Reunião para assinatura dos ACT Pan Marine e Maré Alta

Mais proteção para os trabalhadores

Outro ponto importante do ACT foi a manutenção das cláusulas do acordo anterior, tendo as empresas se comprometido, também, a manter as cláusulas atuais para a negociação do ACT 2019/2021. Desde a reforma na legislação trabalhista, este tem sido um instrumento fundamental de proteção dos direitos dos trabalhadores. Com esse compromisso, fica afastada a possibilidade de as empresas tentarem impor quaisquer perdas aos marítimos.

Carlos Müller, Diretor do SINDMAR, acredita que a Abeam, se quisesse, poderia seguir pelo mesmo caminho. "A Pan Marine e a Maré Alta não estão, nem de longe, entre as maiores empresas do setor, mas demonstraram que é possível assinar ACT mantendo as cláusulas existentes, e que é possível operar em condições saudáveis tanto para a empresa quanto para seus empregados, mantendo a sistemática que vem sendo praticada ao longo de anos", afirmou.

O Gerente de RH responsável pelas duas empresas, Leandro Alves, elogiou o processo de negociação com o SINDMAR, que ele classificou como amistoso e harmônico. "Ficamos felizes em começar o ano de 2019 com mais essa motivação para os nossos funcionários. A crise existe, não se pode negar, mas nós nos esforçamos para conseguir, de uma forma muito tranquila, conduzir a gestão para chegar a esse acordo, que privilegia, em primeiro lugar, o bem-estar dos trabalhadores a bordo", declarou.

Reunião de negociação do ACT dos marítimos da Oceânica

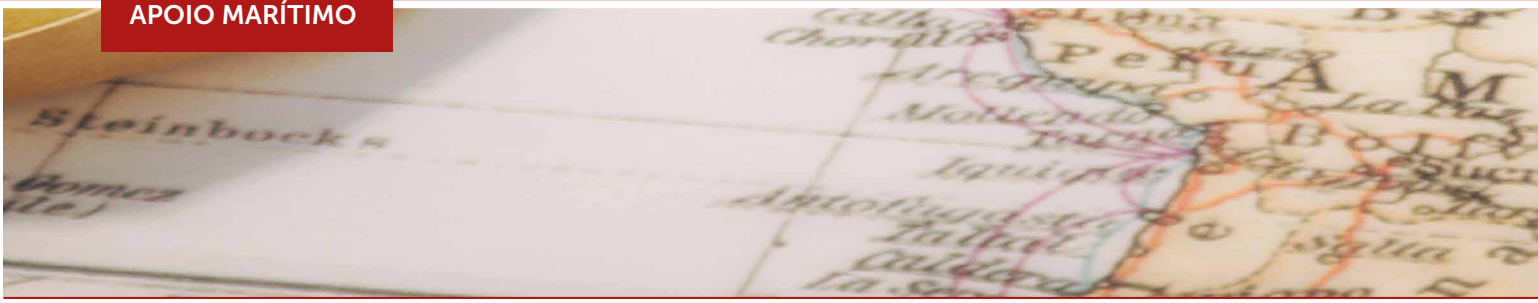
ACT da Oceânica também tem ganhos reais

Outra empresa que navega em sentido contrário ao do discurso de crise é a Oceânica Navegação. Seus gestores ofereceram uma proposta com cláusulas que representam ganho real na remuneração e estabelecem uma condição de trabalho justa para os marítimos.

O processo de negociação foi complexo. A Oceânica começou a operar no apoio marítimo em 2017 e, em abril de 2018, teve proposta de ACT recusada em consulta organizada pelo SINDMAR aos Oficiais e aos Eletricistas da empresa. Após muita discussão e ponderações de ambas as partes, houve progressos e, finalmente, o primeiro acordo foi aprovado, em dezembro último.

O novo documento tem vigência de 1º de setembro de 2018 a 31 de agosto de 2020. Traz, entre outros pontos positivos, ganho acima da inflação no segundo ano e gratificação contingente, em parcela única, para aqueles que trabalharam no ano de 2017, no exercício anterior à nova vigência proposta pela empresa, como forma de compensar o longo período de negociações. Além das remunerações, serão corrigidos valores de ítens como vale-alimentação e ajuda de custo para embarque e desembarque.

Mais um ponto que merece ser ressaltado é a questão da marítima gestante. A Organização Sindical obteve da empresa o compromisso de pagamento da remuneração integral durante o período de gestação, proporcionando à trabalhadora tranquilidade e segurança.



É HORA DE LUTAR E GANHAR!

Marítimos mobilizados em Assembleia Geral Extraordinária Conjunta contra a proposta de ACT com perdas oferecida pela Abeam, em maio de 2018

É provável que a ladainha dos 30 armadores filiados à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo – Abeam, queixando-se da existência de uma "crise que assola as companhias do offshore", tenha surgido junto com a própria entidade. Impressiona a frequência com que eles recorrem a esse discurso para justificar suas tentativas de impor condições inferiores de trabalho a bordo.

O discurso, contudo, não poderia estar mais distante da realidade. As empresas de apoio marítimo tiveram mais de uma década de forte expansão em suas atividades, com crescimento exponencial dos valores de contratação das embarcações. Após um ajuste decorrente da queda do preço do petróleo, entre 2014 e 2016, elas continuam operando com contratos lucrativos.

O longo período de crescimento da atividade offshore possibilitou margens de lucro bastante altas, e abrir mão desse elevado retorno nos investimentos não é algo que agrade a acionistas e investidores. Por isso, eles passaram a pressionar as empresas que controlam, para que busquem formas de manter a alta lucratividade que vinham alcançando. E como é que elas fazem isso? Exigindo dos trabalhadores marítimos do offshore que passem a contribuir com reduções substanciais em seus salários e que aceitem condições de trabalho rebaixadas a bordo, para que os patrões mantenham seu lucro em patamares extremamente elevados.

O Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, negociando com representantes da Abeam em janeiro e, depois, em junho de 2016

"A tabela apresentada pela Abeam representava perdas de 51% a 72% sobre as remunerações garantidas no ACT anterior. As empresas propunham aumentar o tempo de permanência a bordo para 42 dias e efetuar modificações prejudiciais para os marítimos nas cláusulas anteriormente acordadas, além de eliminar cerca de 20 cláusulas do acordo anterior."

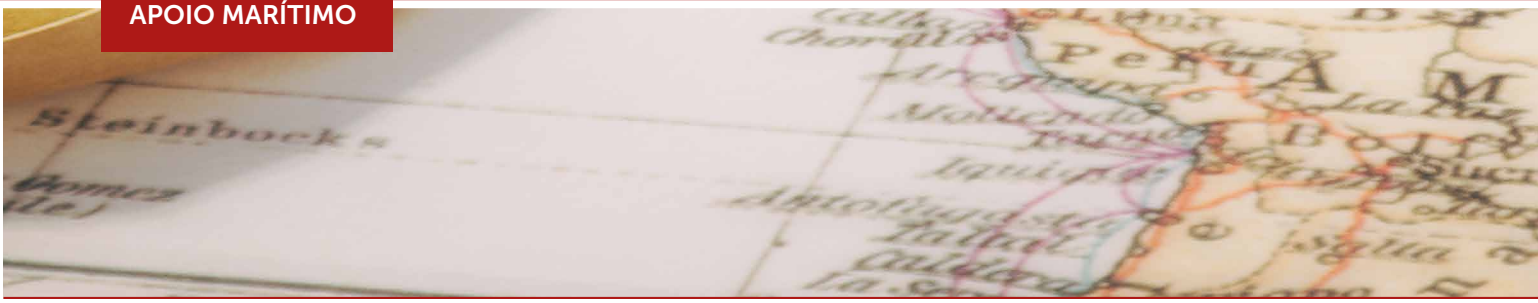
Jailson Bispo
Diretor Financeiro do SINDMAR

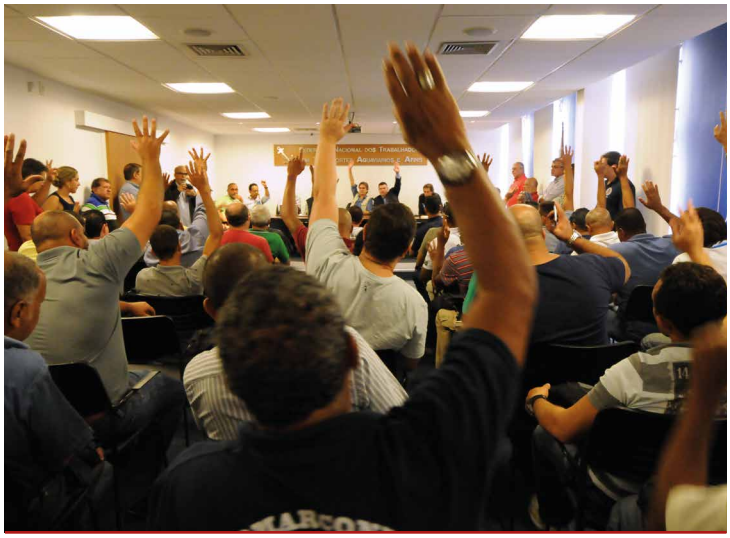
A busca interminável do SINDMAR por um ACT justo

A negociação do SINDMAR com a Abeam visando a celebração de Acordo Coletivo de Trabalho – ACT, para o período 2016/2018, teve início em maio de 2015. Com o objetivo de obter uma negociação sem atrasos, um mês depois o Sindicato apresentou uma primeira proposta. As empresas, porém, preferiram seguir por outro caminho e adotar uma postura de postergação. Inicialmente, com o velho discurso apocalíptico de crise no setor, propondo a redução de direitos e a exclusão de cláusulas do último ACT.

"Os armadores alegavam que, com a crise, estariam todos indo para o fundo do poço e, como de hábito, apresentaram aos trabalhadores uma conta que não é deles. Foram oferecendo, assim, reajustes sempre abaixo da inflação e com perdas para os marítimos", lembra Edemir Ramos da Silva, Assessor para Acordos do SINDMAR. Os adiamentos duraram até meados de 2017, quando a Abeam entrou em um longo período de silêncio, sem demonstrar qualquer intenção de dar continuidade às negociações.

Em março de 2018, os representantes das empresas finalmente retornaram à mesa de negociação, mas ainda oferecendo um ACT sem reposição das perdas inflacionárias de 2016 e 2017. Como se não bastasse, a proposta vinha trazendo uma tabela única visando nivelar as remunerações no piso praticado – um patamar muito baixo – e eliminando todas as gratificações relativas ao tipo e ao porte da embarcação. "A tabela apresentada pela Abeam representava perdas de 51% a 72% sobre as remunerações garantidas no ACT anterior. As empresas propunham aumentar o tempo de permanência a bordo para 42 dias e efetuar modificações prejudiciais para os marítimos nas cláusulas anteriormente acordadas, além de eliminar cerca de 20 cláusulas do acordo anterior", ressalta Jailson Bispo, Diretor Financeiro do SINDMAR.





O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, conclama os marítimos para se mobilizarem pela manutenção de seus direitos durante Assembleia Geral Extraordinária Conjunta, em maio de 2018

Oficiais e Eletricistas recusam veementemente perdas

O SINDMAR vem informando reiteradamente a todas as empresas que se dispõem a assinar ACT – inclusive as da Abeam – que não firma acordo com perdas para seus representados. O motivo é simples: conquistas não acontecem por acaso. Essas, quando significativas, normalmente levam muito tempo para serem alcançadas e demandam grande esforço daqueles que decidem lutar por elas, defendendo os interesses coletivos. "As conquistas registradas nas cláusulas dos acordos com a Abeam são resultado de lutas travadas ao longo de mais de 30 anos, que exigiram investimento de recursos da categoria, coragem e determinação dos marítimos que participaram das mobilizações e greves vitoriosas coordenadas pelo SINDMAR. Não nos foram oferecidas sem custo, o que nos leva a não ter disposição para abrir mão do que conquistamos a duras penas", explica Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR.

A memória do SINDMAR nos mostra que, no ano de 1985, já se fazia a primeira greve envolvendo Oficiais no offshore, que levou à conquista de algumas reivindicações. "Isso aconteceu numa época em que se praticavam diferentes regimes de trabalho e repouso. O de 3x1 era o mais comum. Uma minoria gozava do regime 2x1. E havia até quem praticasse o regime 6x1 com férias anuais, situação normalmente encontrada nas embarcações menores, empregadas no suporte e no abastecimento dos navios de maior porte. Este breve olhar para trás nos permite constatar que as condições de trabalho nas embarcações que hoje tripulamos são incrivelmente melhores. Decorrência de muitos anos de lutas e conquistas sob a orientação do nosso Sindicato", observa Severino.

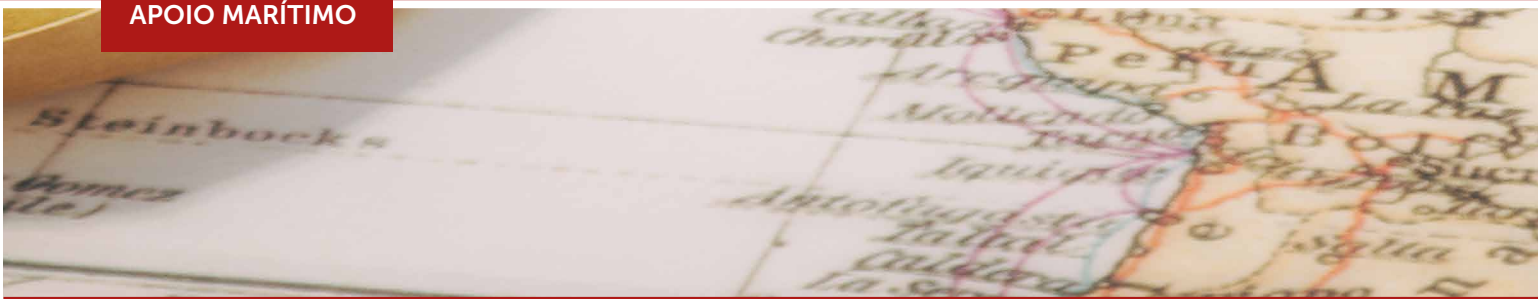
A rotina da armação nas negociações trabalhistas, ao longo dos anos, é bem conhecida do SINDMAR. Para manutenção de seus lucros, diante de qualquer dificuldade ou imprevisto, os armadores brasileiros, via de regra, buscam "repartir" os sacrifícios com os trabalhadores marítimos. Já nos períodos de larga produtividade na atividade offshore, eles procuram reter ao máximo os lucros obtidos, por meio de contratos altamente favoráveis, sem que tenham que distribuir os lucros ou socializar os resultados com os trabalhadores. "Mesmo em anos de grande fartura para a armação, já tivemos de recorrer a greves para garantir a reposição de índices inflacionários e, eventualmente, alcançar reajustes compatíveis com o crescimento do setor. Também é raro, entre as empresas da Abeam, que alguma ofereça aos marítimos o pagamento de participação nos lucros e resultados", lembra o Assessor para Acordos, Edemir Ramos da Silva.

Conhecedor do *modus operandi* da armação, o Diretor Carlos Müller é categórico em dizer que a assinatura de um acordo com perdas é praticamente um caminho sem volta. "É importante ter em mente que, uma vez assinado o ACT, não há como voltar atrás e restabelecer, em curto prazo, as condições e os salários de que se abriu mão. Havendo disposição efetiva para lutar, é possível que, em algum momento, se consiga recuperar algo. Ainda assim, a luta exigirá grande esforço e muito tempo para que se possa celebrar algum avanço", explica Müller.

Os Oficiais e os Eletricistas mercantes deixaram claro, em várias ocasiões, que não estão dispostos a ratificar perdas em seus Acordos Coletivos de Trabalho. A proposta inicial que a Abeam apresentou no fim de 2016, sem a necessária correção das remunerações pelo índice da inflação, foi amplamente rejeitada pelos representados e representadas que participaram da consulta organizada pelo SINDMAR. Em três Assembleias Gerais Conjuntas realizadas no ano de 2018, os marítimos deliberaram que as condições mínimas para celebração de ACT das categorias seriam a correção das remunerações frente à inflação e a manutenção do acordo anterior como base para o novo, sem que haja qualquer tipo de perda. A proposta mais recente da Abeam – que serviu apenas para reiterar sua intenção de impor prejuízo aos trabalhadores – também foi rejeitada em mesa de negociação, desta vez, ao término da mediação realizada pelo representante do Ministério do Trabalho, entre setembro e novembro de 2018.

"As conquistas registradas nas cláusulas dos acordos com a Abeam são resultado de lutas travadas ao longo de mais de 30 anos, que exigiram investimento de recursos da categoria, coragem e determinação dos marítimos que participaram das mobilizações e greves vitoriosas coordenadas pelo SINDMAR. Não nos foram oferecidas sem custo, o que nos leva a não ter disposição para abrir mão do que conquistamos a duras penas."

Severino Almeida Filho
Presidente do SINDMAR



SINDMAR buscou mediação para motivar Abeam a negociar

A falta de disposição das empresas filiadas à Abeam para negociar um acordo justo levou o SINDMAR a solicitar um processo de mediação à Secretaria de Relações do Trabalho do recém-extinto MT. Os Sindicatos Marítimos coirmãos também ingressaram com pedidos de mediação em Brasília, considerando que, desde março de 2018, eles não recebiam qualquer sinalização efetiva da Abeam sobre a negociação do ACT. Os pedidos foram feitos após as empresas terem apresentado a proposta absurda de eliminar diversas cláusulas do acordo anterior, reduzir salários e rebaixar condições laborais.

Na primeira reunião de mediação em Brasília, os representantes dos armadores retiraram a proposta feita em março de 2018, reconhecendo o exagero do que foi sugerido e comprometendo-se a apresentar nova proposta no início de outubro de 2018. A sequência de reuniões mediadas pelo Ministério do Trabalho buscou identificar e discutir os pontos mais sensíveis do ACT, como remuneração e regime de trabalho. Diversas considerações foram feitas, estimuladas pelo esforço de mediação do Secretário. A retirada, pelas empresas, da proposta indecente apresentada em março de 2018, bem como o reconhecimento de que houve

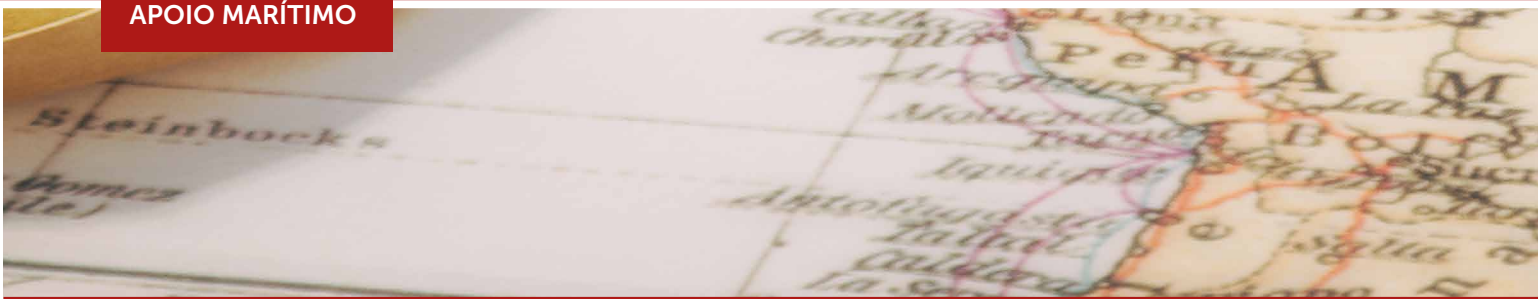
Reunião mediada pelo então Secretário de Relações do Trabalho, Mauro Rodrigues de Souza, na Superintendência Regional do Trabalho, no Rio de Janeiro, em novembro de 2018

> "O SINDMAR reiterou que busca um ACT justo, baseado no acordo anterior, e sem perdas para seus representados. Seguimos dispostos a esgotar todas as possibilidades em mesa de negociação. No entanto, diante da recusa das empresas em apresentar uma proposta sem perdas para os trabalhadores, iremos intensificar a mobilização e aumentar o nível de esclarecimento a bordo, retomando as visitas aos nossos representados e representadas, como foi deliberado em assembleia."
>
> Carlos Müller
> Diretor do SINDMAR

exagero em sua formulação, foram efetivamente o único avanço possível de se destacar.

Os armadores da Abeam ofereceram nova proposta de ACT em novembro de 2018. A resposta do SINDMAR foi uma análise detalhada do novo documento, cláusula a cláusula, que deixou evidente que as perdas permaneciam e que não tinha havido avanço efetivo em relação à proposta anterior. O então Secretário de Relações do Trabalho do MT, Mauro Rodrigues de Souza, apontou um impasse nas negociações e sugeriu o encerramento da mediação, sem que se chegasse a um acordo.

"O SINDMAR reiterou que busca um ACT justo, baseado no acordo anterior, e sem perdas para seus representados. Seguimos dispostos a esgotar todas as possibilidades em mesa de negociação. No entanto, diante da recusa das empresas em apresentar uma proposta sem perdas para os trabalhadores, iremos intensificar a mobilização e aumentar o nível de esclarecimento a bordo, retomando as visitas aos nossos representados e representadas, como foi deliberado em assembleia", declara Carlos Müller, que participou das reuniões de mediação.



O Segundo-Presidente do SINDMAR, José Válido, ressaltou a importância da união entre os marítimos para a obtenção de um ACT justo e sem perdas, durante a Assembleia Geral Extraordinária Conjunta de maio de 2018

"Atuando de forma organizada e ordeira, seguindo as orientações do SINDMAR, e principalmente com engajamento e participação em nossa luta, haverá possibilidades efetivas de alcançarmos um Acordo Coletivo de Trabalho justo, mantendo bons salários e boas condições a bordo."

José Válido
Segundo-Presidente do SINDMAR

Navios do apoio marítimo fundeados na Baía de Guanabara

A única chance de vitória é a luta coletiva

A armação parece não compreender, por meio de negociação, que é impossível para os marítimos aceitar salários rebaixados e condições de trabalho pioradas para sustentar níveis de lucratividade estratosféricos, que fariam corar investidores de países socialmente mais desenvolvidos que o nosso. "Os Oficiais Mercantes, efetivamente, ainda são os responsáveis pela navegação, pela coordenação das operações e pela condução de máquinas das embarcações. Os armadores precisam se dar conta de que o nosso desempenho a bordo, fazendo com que os navios cumpram suas programações de maneira segura e eficiente, é fator preponderante para garantir o retorno financeiro dos investimentos feitos por eles. Os marítimos compreendem o afeto e o entusiasmo dos armadores por altos lucros e entendem que eles busquem lucratividade em seus negócios. Mas, que isso se dê num patamar civilizado, sem perdas na relação de trabalho", arremata Severino Almeida Filho, usando de ironia.

A atitude intransigente e desrespeitosa da armação, e sua falta de disposição para acordar condições justas e economicamente sustentáveis para os marítimos, acabaram reduzindo, e muito, as chances de sucesso dos trabalhadores em conseguir, na mesa de negociação, motivar os patrões a oferecerem um acordo aceitável. "Entre as opções dos marítimos está, como último recurso, avaliar racionalmente a oportunidade de exercemos o nosso direito de não oferecermos o nosso valioso trabalho a bordo sem que haja, por parte da armação, um compromisso de respeito e contrapartidas justas para a importante contribuição que oferecemos à rica indústria offshore. Nosso futuro está em jogo e cabe a cada um de nós dar a contribuição possível para fortalecer a defesa dos nossos interesses coletivos. O SINDMAR decidiu pela continuidade das visitas a bordo. Estaremos em contato e iremos discutir juntos como pretendemos obter o respeito da armação frente às nossas demandas. Atuando de forma organizada e ordeira, seguindo as orientações do SINDMAR, e principalmente com engajamento e participação em nossa luta, haverá possibilidades efetivas de alcançarmos um Acordo Coletivo de Trabalho justo, mantendo bons salários e boas condições a bordo", afirma José Válido, Segundo-Presidente do SINDMAR.

THE FUTURE OF THE BRAZILIAN SEAFARER IS ON THE LINE

THE CURRENT SCENARIO

Despite the constant complaints, the future of the offshore industry is promising

The wails of some Brazilian ship owners are so constant that they may even lead the uninitiated to listen to them at first. The drama usually begins with the Custo Brasil – the cost of doing business in Brazil - and goes on to include labor costs, which they claim to be high, and end with government bureaucracy, which they claim to be harmful to business. Very often the story ends with the crisis of the moment, which they claim affects them in such a way that they have begun to fear for the future of their companies. They repeat these arguments time after time and all the while they continue to operate and add to their profits.

The crisis discussion serves, in great part, to justify the strategic moves by the ship owners to defend their interests. On the one hand, they seek to reduce the salaries of the crew and establish precarious working conditions on board. On the other hand, they try to encourage an awareness in the Congress of the need to create - and maintain - subsidies for companies. Workers and taxpay-

ers are "invited" to collaborate in the maintenance of the high profits obtained in the sector, where the benefits are limited to the companies and their investors.

A more careful examination, however, enables to identify the clear signs that immediately contradict the talk of a constant crisis by the ship owners, both in cabotage and offshore shipping. Those are different sectors, which may perform differently. At the moment, however, both share the same horizon of good prospects.

Cabotage has grown by a remarkable 10% per year for almost a decade, and the increasing participation of investment funds as shareholders in Brazilian shipping companies is another strong indicator of the growth in this sector. The companies representing international maritime support activities, in turn, continue to position themselves strategically in Brazil, and they make no attempt to hide the fact that they want to be ready for the new stage of expansion of the pre-salt.

Meeting on Pan Marine and Maré Alta CBA negotiations

Offshore industry companies sign labor agreements with an eye to the growth of activity in the oil sector

Pan Marine and Maré Alta have signed a Collective Bargaining Agreement - CBA which, in addition to restoring purchasing power lost to inflation over the past four years, will preserve previous contractual clauses as well as the new ones established by the recent CBA until a new one is signed. The negotiations began in 2015, when the two companies, which belong to the same group, presented an unfavorable proposal, calling for a freeze and/or a reduction in wages, in addition to reducing benefits and changing the regime. This proposal was rejected by SINDMAR, and the negotiations were transferred by the companies to the mediation chamber in the Labor Ministry, where the proposal was also rejected.

In 2016, Pan Marine and Maré Alta attempted to get a CBA with the Regional Labor Court in Rio de Janeiro, again without success. SINDMAR remained adamant in its decision not to sign an agreement that would be potentially harmful to its members, and in 2018 the negotiations were resumed. The companies then demonstrated a change of position that allowed progress on significant points, until a consensus could be achieved.

Compensation for losses

Pan Marine and Maré Alta made wage adjustments in 2015 (7.13%) and in 2016 (7.5%), and wanted to apply these percentages to wage adjustments in their proposal for the period 2015/2017. The percentage proposed in February 2016, however, was less than the accumulated inflation. In response to SINDMAR's objection to any type of loss for its members, companies proposed to adopt percentages higher than inflation for the period 2017/2019, offsetting the difference from the previous period and thus ensuring a fair settlement.

The percentages offered by the companies for the period 2017/2019 represented gains that were greater than the losses from inflation. The wages adjustment was 2.69% higher than inflation, while the meal ticket and cost-of-living allowances were increased by 8.69%. SINDMAR considered the proposed compensation to be satisfactory, since it meant that there were no losses in the total amounts paid to Officers and Electricians.

"There is no denying that a crisis exists, but we did strive, very smoothly, to get to this point, and make an agreement which puts the welfare of crew members on board first and foremost."

Leandro Alves
HR Manager at Pan Marine and Maré Alta

More protection for workers

An important issue of the CBA was to preserve clauses of the previous agreement, and that the companies were also committed to maintain the current clauses for the negotiations of the 2019/2021 CBA. Since the reform of labor legislation, this is a fundamental tool for the protection of worker's rights. With this commitment, the possibility that companies might try to shift the burden of any losses to the seafarers is reduced.

Carlos Müller, Director of SINDMAR, believes that Abeam, if it wished, could go down the same path. "Pan Marine and Maré Alta are by no means among the largest companies in the industry, but they have demonstrated that it is possible to agree to a CBA by maintaining the existing clauses and that the company can operate under healthy conditions for it and its employees, keeping the system that has been in practice over the years", Müller said.

The HR Manager in charge of both companies, Leandro Alves, praised the negotiation process with SINDMAR, which he called friendly and cooperative. "We were happy to start 2019 with this encouraging sign for our employees. There is no denying that a crisis exists, but we did strive, very smoothly, to get to this point, and make an agreement which puts the welfare of crew members on board first and foremost", he said.

Meeting on the Oceânica's seafarers' CBA negotiations

Oceânica's CBA also shows real gains

Another company that is moving in the opposite direction, away from the crisis talk, is Oceânica Navegação, which offered a proposal with clauses that represent real gains in remuneration and establish fair working conditions for its crews.

The negotiation process was complex. Oceânica started operating in maritime support in 2017 and, in April 2018, its proposed CBA was rejected in a poll organized by SINDMAR among company Officers and Electricians. After much discussion and consideration on both sides, there was progress, and the first agreement was finally approved last December.

The new agreement will come into force from September 1, 2018 to August 31, 2020. It has, among other positive points, gains above the rate of inflation in the second year and a contingency bonus, paid in a single installment, for those who worked in 2017, the year before the current contract takes effect, as a way of compensating for the extended period of negotiations. In addition to the extra remuneration, the allowances for meal tickets and the remuneration for boarding and disembarking costs will be corrected.

Another point that should be stressed is the issue of maternity leave. The trade union organization obtained from the company the commitment to pay full compensation during pregnancy, offering the employee with peace of mind and security.

NOW IS THE TIME TO FIGHT AND WIN!

Maritime workers at the Joint Extraordinary General Meeting, mobilized against the proposed harmful CBA offered by Abeam

It is likely that the litany of the 30 owners that are members of the Brazilian Association of Maritime Support Companies - Abeam, complaining about the crisis that plagues the offshore companies, originated with the organization itself, given how often they resort to this kind of speech to justify their attempts to worsen working conditions.

These allegations, however, could not be further from the truth. The offshore companies enjoyed yet another decade of expansion in their activities with exponential growth in the prices for the contracting of their ships. Following an adjustment after the fall in the price of petroleum, between 2014 and 2016, they continue to operate their fleets profitably under lucrative contracts.

The long period of growth in offshore activities made it possible for them to enjoy very high profit margins and giving up these very high rates of return on their investments is not likely to please their shareholders and investors. That is why they have begun to pressure the companies they control to search for ways to maintain the high profitability that they have achieved. How can they do that? By demanding that workers in the offshore maritime industry contribute with substantial reductions in their salaries and accept harsher working conditions aboard so that the bosses can maintain their profits at extremely high levels.

The Financial Director of SINDMAR, Jailson Bispo, negotiating with representatives from Abeam in January and later, in June 2016

SINDMAR's continuing efforts for a fair CBA

SINDMAR's negotiations with Abeam to conclude a Collective Bargaining Agreement - CBA, for the period 2016/2018, began in May 2015. Hoping for a negotiation without delays, a month later the Union made its first proposal. The companies, however, preferred to follow another tactic and adopted a posture of postponement. Initially, they used the same tired apocalyptic talk of crisis in the sector, proposing the reduction of worker's rights and the elimination of certain clauses in the last CBA.

"Ship owners claimed that, given the crisis, they had hit the bottom of the well and, as usual, presented to the workers an accounting that does not conform to the truth. They have continually offered readjustments that are less than inflation and with losses in real wages for maritime workers", recalls Edemir Ramos da Silva, Advisor for Agreements at SINDMAR. The delays lasted until mid-2017, when Abeam entered a long period of withdrawal, without showing any signs of continuing the negotiations.

In March 2018, the companies returned to the negotiating table, still offering a CBA that did not cover the losses to inflation in 2016 and 2017. If that were not enough, their idea was to propose a single schedule to equalize wages and salaries on the basis of existing levels, which were extremely low, and eliminating all bonuses related to the type and size of the vessel. "The table presented by Abeam offered reductions of 51% to 72% of the wages guaranteed in the previous CBA. In addition, the companies proposed to increase the onboard time to 42 days, in addition to making changes that were harmful to crew member in clauses that had been previously agreed upon and eliminating close to 20 clauses in the previous agreement", said Jailson Bispo, Financial Director of SINDMAR.

> "The table presented by Abeam represented losses of 51% to 72% on the remuneration guaranteed in the previous CBA. In addition, the companies proposed to increase the onboard time to 42 days, along with modifications detrimental to crew members in the previously agreed clauses and the elimination of about 20 clauses in the previous agreement."
>
> Jailson Bispo
> Financial Director of SINDMAR

SINDMAR President, Severino Almeida Filho, calls on seafarers to mobilize to maintain their rights, during the Joint Special General Assembly in May 2018

"The improvements made in the clauses of the agreements with Abeam are the result of more than 30 years of struggle, which required an investment of funds by the members and the courage and determination of the seafarers who participated in the mobilizations and successful strikes coordinated by SINDMAR. They were not offered to us at no cost, which means that we are not willing to give up what we have won at a significant cost."

Severino Almeida Filho
President of SINDMAR

Officers and Electricians vehemently refuse to accept losses

SINDMAR has repeatedly told the companies that are disposed to sign the CBA - including those from Abeam – that they would not sign an agreement that brings losses for its members. The reason is simple: these achievements do not happen by chance. The changes, when significant, usually take a long time to reach and demand great effort from those who decide to defend their collective interest and fight for them. "The improvements in the clauses of Abeam agreements are the result of more than 30 years of struggle, which required an investment of funds by the members and the courage and determination of the seafarers who took part in the mobilizations and success-

Membership at all Joint General Assemblies rejected losses imposed on seafarers

ful strikes coordinated by SINDMAR. They were not offered to us at no cost, which means that we are not willing to give up what we have won at a significant cost", explains Severino Almeida Filho, President of SINDMAR.

SINDMAR archives show that in 1985, the first strike involving offshore Officers took place, resulting in some demands being won. "At a time when different work and rest regimes were practiced, and 3x1 was the most commonly used; a minority of workers enjoyed the 2x1 regime and there were even those who used the 6x1 regime with annual leave, a situation usually found on smaller vessels used to support and supply larger vessels. This brief retrospective shows us that the working conditions on the vessels we now have for the crews are much improved. This is the result of many years of struggle and achievements under the guidance of our Union", observes Severino.

Over the years, ship owners routine concerning CBA negotiations has become well known by SINDMAR. To maintain their profits, whenever Brazilian ship owners face problems, they try, as a rule, to share the sacrifices with their seafarers. Even in the periods of high productivity in offshore activity, they seek to retain the profits obtained by means of highly favorable contracts, without distributing the profits or sharing the results with the workers. "Even in years when they were stockpiling their profits, we have had to resort to strikes to ensure the indexing of our salaries to inflation and, eventually, obtaining adjustments compatible to the growth of the industry. It is also rare for Abeam companies to offer the crew members profit and result sharing", recalls the Advisor to Agreements, Edemir Ramos da Silva.

Given the modus operandi of the operators, Director Carlos Müller is firm when he says that signing a deal where workers lose ground is a path with no return. "It is important to keep in mind that, once the CBA has been signed, there is no way, in the short term, to go back and restore the concessions in working conditions and wages that have been granted. If there is an effective disposition to fight, it is possible that at some point something can be recovered. Still, it would require a lot of time and effort for whatever progress to be made", explains Müller.

Merchant Marine Officers and Electricians have made clear on several occasions that they are not willing to ratify losses in their Collective Bargaining Agreements. The initial proposal that Abeam presented at the end of 2016, with no correction for inflation in remuneration, was widely rejected by the membership that participated in the consultation organized by SINDMAR. At three Joint General Assemblies held in 2018, its membership decided that the minimum conditions for CBA's would comprise the correction for inflation and the preservation of the previous agreement as the basis for the new agreement, with no losses for workers. The most recent proposal by Abeam - which served only to continue its attempt to impose losses on workers - was also rejected at a bargaining table, this time at the end of the mediation held by the representative of the Ministry of Labor, from September to November 2018.

A meeting mediated by the then Secretary of Labor Relations, Mauro Rodrigues de Souza, at the Regional Superintendency of Labor, in Rio de Janeiro, in November 2018

SINDMAR sought mediation to encourage Abeam to negotiate

The unwillingness of the companies affiliated with Abeam to negotiate a fair agreement led SINDMAR to request a mediation process with the Labor Relations Secretariat of the Ministry of Labor. The sister maritime unions also applied for mediation in Brasília, considering that, since March 2018, they had received no real signals from Abeam regarding the CBA negotiations, after the companies had addressed an absurd proposal to eliminate several clauses of the previous agreement, reducing wages and lowering working conditions.

At the first mediation meeting in Brasilia, the ship owners' representatives withdrew the proposal they made in March 2018, acknowledging that they had exaggerated with respect to the terms proposed before and committing themselves to submit a new proposal by the beginning of October 2018. The series of meetings mediated by the Ministry of Labor sought to identify and discuss the more sensitive aspects of the CBA, such as pay and work regime. Several proposals were suggested, stimulated by the Secretary's efforts to mediate. The withdrawal by the companies of the proposal presented in March 2018 and the recognition that they had exaggerated their demands in the formulation of their proposal was effectively the only possible progress worth to mention.

The ship owners in Abeam offered a new CBA proposal in November 2018. SINDMAR's response was a detailed analysis of the new document, clause by clause, which made clear that the proposal still was prejudicial to workers and that there had been no real progress over the previous proposal. The then Secretary of Labor Relations of the Ministry of Labor, Mauro Rodrigues de Souza, noted the deadlock in the negotiations and suggested ending the mediation meetings without an agreement.

"SINDMAR reiterated its efforts for a fair CBA, based on the previous agreement and without losses for its members. We remain willing to exhaust all possibilities at the negotiating table. However, in view of the ship owners' refusal to submit a proposal without losses to our members, we will intensify our mobilization and increase the level of clarification aboard ships, returning to the visits to our members and those we represent, as discussed in the assembly", said Carlos Müller, who participated in the mediation proceedings.

"Acting in an organized and orderly manner, under SINDMAR guidelines, with the engagement of the membership and their participation in our efforts, there is a real possibility of reaching a fair Collective Bargaining Agreement, maintaining good salaries and good working conditions on board."

José Válido
Second-President of SINDMAR

The only chance of victory is in a collective effort

The ship owners still do not seem to understand, from the negotiations, that it is impossible to make crew members accept lower wages and worse working conditions just to sustain the stratospheric levels of profits that would flow to investors in countries socially more developed than ours. "The Merchant Marine Officers still are responsible for navigation, coordination of operations and the handling of ships' engines and machinery. Ship owners need to recognize that our performance aboard, making ships meet with their schedules safely and efficiently, is a key factor in ensuring the financial returns on their investments. Crew members understand the affection and enthusiasm of the owners for high profits and understand that they seek profitability in their businesses. But this must take place at a civilized level, without corroding the working relationship", Severino Almeida Filho points out ironically.

The intransigent and disrespectful attitude of the owners and the lack of willingness to agree to fair and economically sustainable conditions for crew members have greatly reduced the chances of success of our members getting negotiators to encourage the employers to make an acceptable agreement. "Among our options is, as a last resort, to rationally evaluate the opportunity of exercising our right not to offer our valuable work on board without there being a commitment on the part of the owners to respect and fair compensation for the important contribution which we offer to the rich offshore industry. Our future is at stake and it is up to each of us to offer our contribution to strengthen the defense of our collective interests. SINDMAR will continue the visits on board. We will be in contact and we will discuss together how to get respect from the owners for our demands. Acting in an organized and orderly manner, and following SINDMAR's guidelines, and especially with engagement of our members and their participation in our efforts, there will be real possibilities to reach a fair Collective Bargaining Agreement, maintaining good salaries and good working conditions on board", says José Válido Conceição, SINDMAR's Second-President.

ARMADORES ESTRANGEIROS NÃO CUMPREM LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Quando uma empresa estrangeira desrespeita as leis do país que lhe abriu as portas – ou os mares – e nega os empregos devidos aos trabalhadores locais, ela revela o seu desdém para com essa nação. No Brasil, um dos principais instrumentos de proteção ao trabalhador marítimo, a Resolução Normativa nº 6 – RN 6 (que substituiu a RN 72), tem sido ignorado em embarcações de outros países que navegam em águas jurisdicionais brasileiras. A normativa, de cuja elaboração o SINDMAR participou ativamente, exige um percentual de marítimos brasileiros nas tripulações de navios de bandeiras internacionais que operem no país por mais de 90 dias. O número de tripulantes varia de acordo com o tempo de permanência das embarcações aqui. A legislação garante postos de trabalho tanto aos Oficiais e aos Eletricistas quanto às demais categorias de marítimos.

Contudo, algumas companhias se sentem tão confortáveis em aviltar o Estado, que não se importam de manter uma tripulação sem um único Oficial brasileiro. Para isso, contam, na maioria das vezes, com a conivência de seu afretador e com uma fiscalização deficiente por parte do governo. Empresas como a Petrobras, principal afretadora de navios do País, que deveria dar o exemplo por ser nacional, e a Maersk, maior empresa de navegação do mundo, colecionam casos de omissão e afronta à justiça, não é de hoje. Essas embarcações que navegam de modo irregular, ferindo leis nacionais e internacionais, podem ser consideradas os **navios piratas** do nosso tempo.

SINDMAR trabalha na apuração das denúncias

Desde outubro de 2006, quando foi criada a antiga RN 72, atual RN 6, as queixas sobre o seu descumprimento têm sido frequentes. No segundo semestre de 2018, o SINDMAR apurou várias denúncias de que navios de bandeiras estrangeiras estariam operando em desacordo com a norma.

Acompanhado do auditor-fiscal do Trabalho Fábio Lantmann, o Delegado do SINDMAR em Paranaguá (PR), Ali Zini, visitou o navio-tanque Evros, no qual a legislação vinha sendo descumprida: em vez de nove tripulantes brasileiros, que seria o mínimo obrigatório, havia apenas cinco a bordo. Zini já havia tentado averiguar o fato no início de 2018, ocasião em que a Triaina, agente marítimo responsável pelo navio, proibiu o acesso do representante sindical. A empresa foi notificada, assim como a afretadora da embarcação, a Petrobras.

Em Santos (SP), o Delegado Regional do SINDMAR, Renialdo Salustiano, esteve nos navios Rio 2016, Brasil 2014, Elka Paraná e Torm Gunhild, também denunciados à Delegacia Regional do Trabalho – DRT por desobedecerem a RN 6. "Todos eles em operação no Brasil e nenhum com Oficiais brasileiros para o cumprimento da proporção exigida pela norma", revelou. Salustiano visitou, ainda, o Maersk Kalea e o Robert Maersk, ambos afretados à Petrobras. Mesmo após terem completado 90 dias em águas brasileiras, não estavam com o número de marítimos adequado à legislação. Na ocasião, o delegado do SINDMAR tomou conhecimento de que ambas as embarcações eram gerenciadas pela V. Ships Brasil.

O pouco caso por parte das empresas de navegação quanto a esta e a outras regras é prática antiga, como temos visto em tantas reportagens publicadas pela mídia no decorrer dos anos. Ao desprezo dispensado às autoridades públicas e aos marítimos no contexto da RN 6, acrescenta-se a irresponsabilidade com que tratam a questão da segurança das operações, ao reduzirem o número de tripulantes requeridos no Cartão de Tripulação de Segurança – CTS. Cacoete adquirido, inclusive, pela Transpetro. A artimanha pode provocar situações de fadiga e estresse no trabalhador, pois ele é forçado a acumular tarefas que não condizem com a sua real função. Uma estratégia para diminuir custos que pode causar graves acidentes, colocando em risco não apenas o desempenho a bordo, mas também o meio ambiente e a própria tripulação.

O desrespeito às normas que asseguram mais oportunidades para os marítimos locais e, igualmente importante, uma maior segurança à navegação em seu conjunto, pode gerar um prejuízo muito superior ao lucro obtido com a violação de direitos. Em alguns casos, perdas irreparáveis. Pior ainda é saber que os armadores estrangeiros ultrajam a legislação brasileira amparados na ineficiência do Estado.

Direitos ameaçados

O esfacelamento do Ministério do Trabalho – MT pelo novo governo demonstra claramente de que lado ele está, e não é ao lado do trabalhador. Este novo modelo, que distribuiu as competências da pasta para outros ministérios, enfraquece, principalmente, a Secretaria de Inspeção do Trabalho, que fiscaliza as empresas e coíbe as não conformidades da lei. No caso das empresas de navegação, o órgão verifica se elas estão cumprindo os percentuais de brasileiros em navios estrangeiros, conforme prevê a RN 6. Por isso, com o fim do MT, os trabalhadores deveriam aproximar-se ainda mais de seus Sindicatos e unir-se em defesa de seus direitos. O SINDMAR continuará atuando com o objetivo de cobrar das empresas o cumprimento da legislação, seja por vias administrativas, seja por meios judiciais. Nesta dinâmica, é fundamental que todos estejam engajados, principalmente quem está embarcado, pois pode contribuir, efetivamente, para proteger os postos de trabalho dos marítimos brasileiros. Ao nos manter informados sobre irregularidades a bordo, o tripulante poderá fornecer elementos que nos permitirão denunciar o navio à fiscalização e ao Ministério Público do Trabalho. Este modelo de autodefesa já é colocado em prática pelo SINDMAR. Todavia, precisamos aumentar essa rede de colaboradores anônimos, alcançando o maior número possível de embarcações e reunindo documentos ou evidências que comprovem o desrespeito às normas. Oficiais e Eletricistas, lembrem-se: unidos, somos mais fortes!

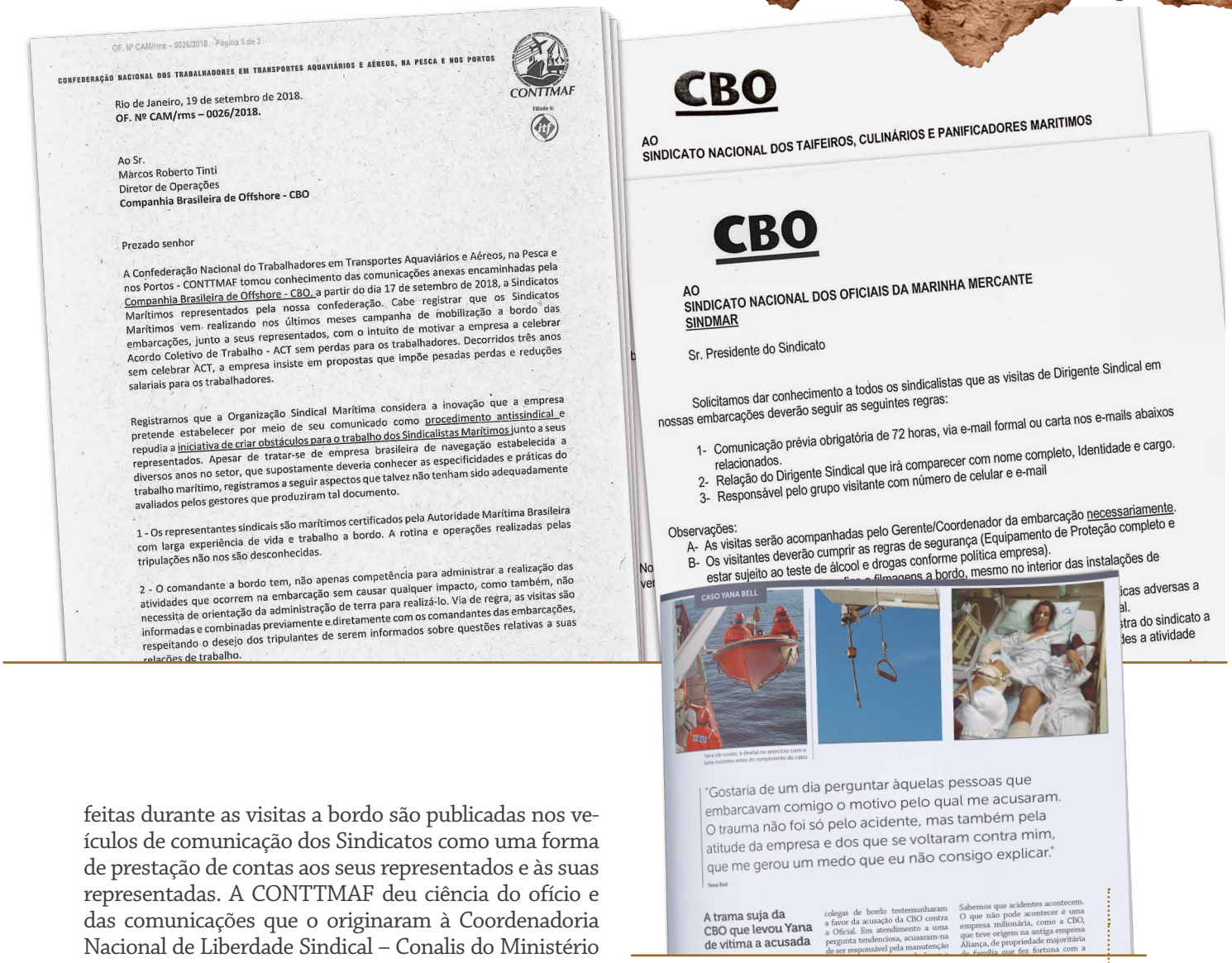
Odilon Braga
Diretor-Secretário do SINDMAR

CBO DENUNCIADA POR DIFICULTAR ACESSO DE SINDICALISTAS

Como se não bastasse a desobediência à legislação, alguns armadores nutrem antipatia pelo trabalho da Representação Sindical e tentam como podem criar obstáculos à sua atuação, incorrendo em práticas claramente antissindicais. É o caso da Companhia Brasileira de Offshore – CBO (integrante da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo – Abeam), que enviou um comunicado aos Sindicatos e às embarcações, apresentando uma série de exigências que deveriam ser cumpridas em caso de visita a bordo.

Entre as condições, estavam o veto à participação de marítimos que se encontrassem em horário de repouso nas palestras realizadas por sindicalistas e a proibição de fotografias e filmagens durante as reuniões nos navios. Os Comandantes foram orientados a impedir o trabalho da Organização Sindical em caso de não atendimento às "novas determinações". Também foi exigida dos dirigentes sindicais uma autorização prévia do escritório da empresa para que tivessem o acesso liberado. Não por acaso, essas "regras" foram anunciadas no período de mobilização da Representação Sindical marítima contra a proposta de Acordo Coletivo de Trabalho abusiva das empresas ligadas à Abeam, a qual prevê a retirada de direitos adquiridos em décadas de luta.

Em resposta, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF enviou um ofício à CBO, registrando o seu repúdio ao que classificou de ação antissindical. No documento, a instituição ressaltou que os representantes sindicais são marítimos certificados pela Autoridade Marítima brasileira, com larga experiência a bordo, sendo conhecedores da rotina das operações de uma embarcação e não representando qualquer risco às mesmas. A Confederação defendeu a comunicação prévia da programação de visitas aos marítimos em repouso e sustentou que cabe a cada trabalhador decidir se deseja ou não participar das reuniões. Também foi esclarecido pela entidade que as imagens



OF. Nº CAM/rms – 0026/2018 Página 1 de 3

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

CONTTMAF

Filiada à:

Rio de Janeiro, 19 de setembro de 2018.
OF. Nº CAM/rms – 0026/2018.

Ao Sr.
Marcos Roberto Tinti
Diretor de Operações
Companhia Brasileira de Offshore - CBO

Prezado senhor

A Confederação Nacional do Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos - CONTTMAF tomou conhecimento das comunicações anexas encaminhadas pela Companhia Brasileira de Offshore - CBO, a partir do dia 17 de setembro de 2018, a Sindicatos Marítimos representados pela nossa confederação. Cabe registrar que os Sindicatos Marítimos vem realizando nos últimos meses campanha de mobilização a bordo das embarcações, junto a seus representados, com o intuito de motivar a empresa a celebrar Acordo Coletivo de Trabalho - ACT sem perdas para os trabalhadores. Decorridos três anos sem celebrar ACT, a empresa insiste em propostas que impõe pesadas perdas e reduções salariais para os trabalhadores.

Registramos que a Organização Sindical Marítima considera a inovação que a empresa pretende estabelecer por meio de seu comunicado como procedimento antissindical e repudia a iniciativa de criar obstáculos para o trabalho dos Sindicalistas Marítimos junto a seus representados. Apesar de tratar-se de empresa brasileira de navegação estabelecida a diversos anos no setor, que supostamente deveria conhecer as especificidades e práticas do trabalho marítimo, registramos a seguir aspectos que talvez não tenham sido adequadamente avaliados pelos gestores que produziram tal documento.

1 - Os representantes sindicais são marítimos certificados pela Autoridade Marítima Brasileira com larga experiência de vida e trabalho a bordo. A rotina e operações realizadas pelas tripulações não nos são desconhecidas.

2 - O comandante a bordo tem, não apenas competência para administrar a realização das atividades que ocorrem na embarcação sem causar qualquer impacto, como também, não necessita de orientação da administração de terra para realizá-lo. Via de regra, as visitas são informadas e combinadas previamente e diretamente com os comandantes das embarcações, respeitando o desejo dos tripulantes de serem informados sobre questões relativas a suas relações de trabalho.

CBO

AO
SINDICATO NACIONAL DOS TAIFEIROS, CULINÁRIOS E PANIFICADORES MARITIMOS

CBO

AO
SINDICATO NACIONAL DOS OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE
SINDMAR

Sr. Presidente do Sindicato

Solicitamos dar conhecimento a todos os sindicalistas que as visitas de Dirigente Sindical em nossas embarcações deverão seguir as seguintes regras:

1- Comunicação prévia obrigatória de 72 horas, via e-mail formal ou carta nos e-mails abaixos relacionados.
2- Relação do Dirigente Sindical que irá comparecer com nome completo, Identidade e cargo.
3- Responsável pelo grupo visitante com número de celular e e-mail

Observações:
A- As visitas serão acompanhadas pelo Gerente/Coordenador da embarcação necessariamente.
B- Os visitantes deverão cumprir as regras de segurança (Equipamento de Proteção completo e estar sujeito ao teste de álcool e drogas conforme política empresa).

CASO YANA BELL

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

Yana Bell

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

Caso Yana Bell, publicado na Revista Unificar 47

feitas durante as visitas a bordo são publicadas nos veículos de comunicação dos Sindicatos como uma forma de prestação de contas aos seus representados e às suas representadas. A CONTTMAF deu ciência do ofício e das comunicações que o originaram à Coordenadoria Nacional de Liberdade Sindical – Conalis do Ministério Público do Trabalho – MPT. Até o fechamento desta edição, a Entidade Sindical não havia recebido retorno do órgão público, nem tampouco da empresa.

Em outubro passado, foi realizada uma reunião de conciliação entre a Representação Sindical e a Abeam, na Superintendência Regional do Trabalho no Rio de Janeiro, para tratar de questões relacionadas ao ACT dos marítimos do offshore. Mais uma vez, a armação se mostrou intransigente e não considerou as ponderações dos Sindicatos sobre as enormes perdas que sua proposta representa para os trabalhadores marítimos. Na ocasião, os representantes dos armadores se comprometeram a não criar dificuldades para o acesso de sindicalistas às embarcações. Mas a CBO, especificamente, não se manifestou a respeito durante a reunião.

Tirar o corpo fora faz parte de seus hábitos, vide o tratamento dispensado à 2º Oficial de Náutica do rebocador CBO Rio, Yana Bell, que em 2011, aos 27 anos, ficou entre a vida e a morte, após o bote de resgate no qual se encontrava para testes despencar no mar, de uma altura de cinco metros. Depois de a jovem ter passado 42 dias internada com fraturas na coluna, na bacia, no fêmur direito, no calcanhar esquerdo e no punho direito, e de ter sofrido três paradas cardíacas, a empresa tentou se eximir de responsabilidade, jogando a culpa nas costas de Yana. Sindicalizada, a Oficial contou com o apoio do SINDMAR para que tivesse os seus direitos respeitados e a sua inocência comprovada. Este é o "cartão de visita" da CBO.

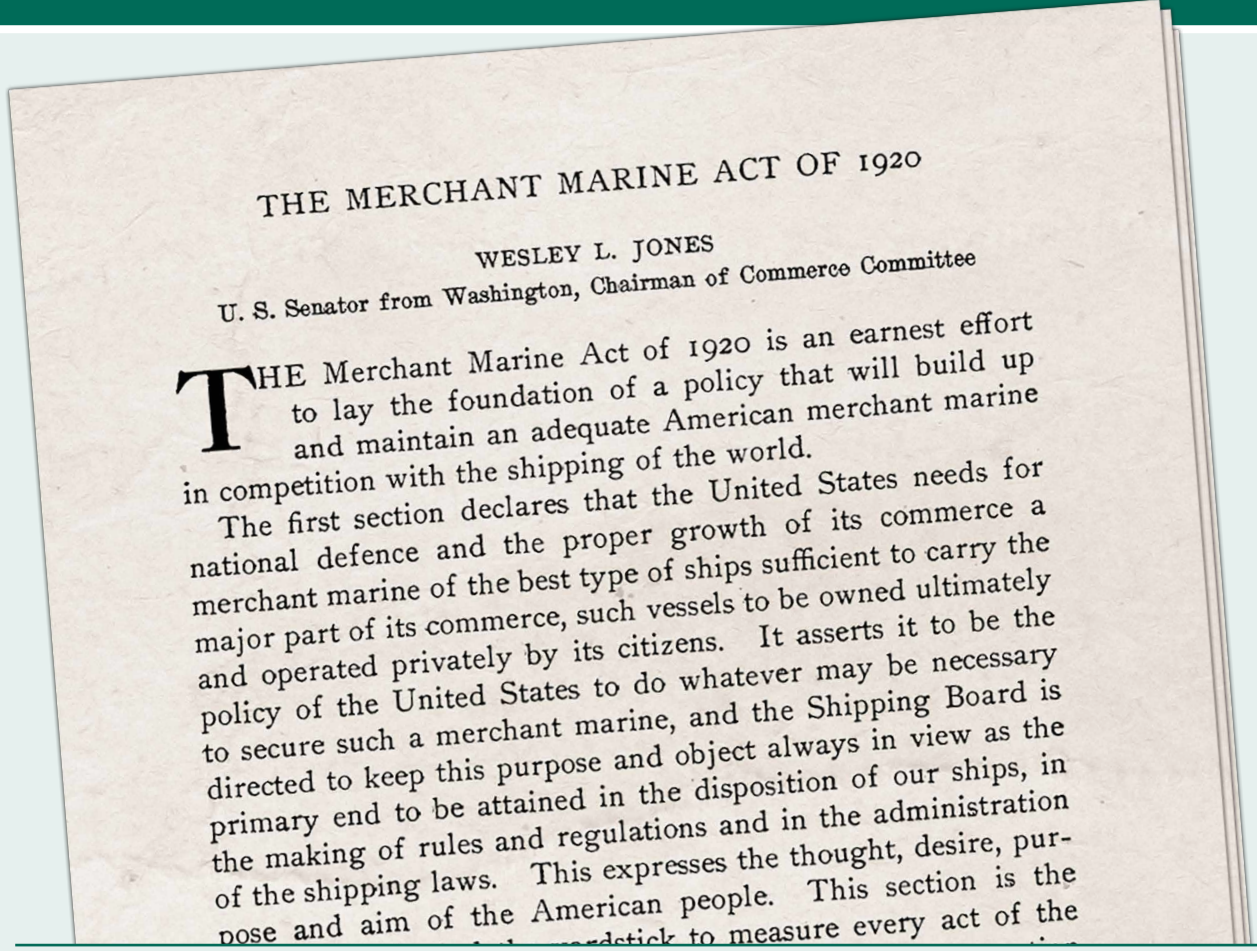
MARINHA MERCANTE COM BANDEIRA NACIONAL INTERESSA A QUEM?

Carlos Augusto Müller

A cultura marítima que circula nas veias dos norte-americanos recomenda que se realize uma proclamação presidencial todos os anos, no Dia Nacional da Marinha Mercante dos EUA. Nas proximidades de 22 de maio, o presidente solicita aos seus concidadãos que observem o dia de homenagem, exibindo a bandeira do país em suas casas e realizando o embandeiramento dos navios. Não raro, a depender da visão governamental, a proclamação do presidente vai mais além. Aproveita-se a ocasião para que seja ressaltada a importância dos trabalhadores marítimos dos Estados Unidos como o "quarto braço de defesa" daquela nação. Procura-se, com a celebração anual, reforçar a proteção de ideais que guiaram os EUA por mais de dois séculos: a consciência de que os marítimos nacionais facilitam o transporte e o comércio de produtos norte-americanos e de que eles colocam suas vidas em risco em tempos de guerra. Por tudo isso, os Marinheiros Mercantes têm seu papel insubstituível na formação da narrativa daquele país, fato estrategicamente comemorado e devidamente reconhecido, para que jamais caia no esquecimento.

Sem dúvida alguma, a expressão mais notável da relevância estratégica que é dedicada à sua Marinha Mercante encontra-se registrada na lei quase centenária que protege a atividade de cabotagem, assim como a navegação em águas interiores do país. Trata-se da *Jones Act*, lei de autoria do senador Wesley Jones promulgada em 1920, que regula o comércio marítimo em águas territoriais norte-americanas. Criada com o objetivo inicial de garantir a existência de uma frota representativa com capacidade de dar resposta a eventuais necessidades de defesa dos Estados Unidos, no começo do século passado, a *Jones Act* determina que o transporte de mercadorias entre os portos dos EUA deve ser realizado apenas por navios de bandeira norte-americana. Além disso, as embarcações precisam ser de propriedade de cidadãos norte-americanos, construídas nos Estados Unidos, com aço ali produzido, e tripuladas por marítimos nacionais ou que tenham residência permanente no país. Isenções temporárias têm sido permitidas em casos que envolvam necessidades pontuais de defesa ou outras emergências, como desastres naturais.

Tal legislação tem efetivamente garantido aos Estados Unidos a obtenção e o controle de recursos de interesse militar, mas não apenas isso. Ao longo dos anos, os estaleiros que atendem às indústrias militar e marítima mantiveram carteiras bastante expressivas e condições para construir e reparar embarcações, às quais também são incorporadas inovações tecnológicas. E existe outro aspecto que exige menção: olhos e ouvidos de marítimos nacionais sempre observam o que ocorre em sua cabotagem e seu offshore, o que inclui toda a extensa rede de hidrovias dos EUA, fator importante especialmente para a segurança interna de uma nação sob frequentes ameaças de terrorismo. Com um detalhe: a indústria marítima dos Estados Unidos, sob o amparo da *Jones Act*, assegura atualmente quase meio milhão de postos de trabalho de qualidade para norte-americanos, ajudando a movimentar uma potente economia.



THE MERCHANT MARINE ACT OF 1920

WESLEY L. JONES

U. S. Senator from Washington, Chairman of Commerce Committee

THE Merchant Marine Act of 1920 is an earnest effort to lay the foundation of a policy that will build up and maintain an adequate American merchant marine in competition with the shipping of the world.

The first section declares that the United States needs for national defence and the proper growth of its commerce a merchant marine of the best type of ships sufficient to carry the major part of its commerce, such vessels to be owned ultimately and operated privately by its citizens. It asserts it to be the policy of the United States to do whatever may be necessary to secure such a merchant marine, and the Shipping Board is directed to keep this purpose and object always in view as the primary end to be attained in the disposition of our ships, in the making of rules and regulations and in the administration of the shipping laws. This expresses the thought, desire, purpose and aim of the American people. This section is the

No entanto, a *Jones Act* não repousa num mar de tranquilidade. Há muitos anos, as associações europeias de armadores lutam contra essa lei e financiam estudos que procuram destacar os custos econômicos que ela acarreta. Um exemplo foi o workshop realizado no fim de 2018 pela OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, entidade que reúne 36 países desenvolvidos, no qual se concluiu que os custos de transporte nos EUA são duas vezes maiores em navios regidos pela *Jones Act*. Resultados preliminares de um desses estudos, apresentado no mesmo workshop, procuraram demonstrar os potenciais benefícios que os Estados Unidos alcançariam com o fim da *Jones Act*, municiando com argumentos imediatistas de cunho econômico o discurso daqueles que desejam acabar com a lei de proteção da Marinha Mercante dos EUA.

Não resta dúvida que devido à exigência de tripulação norte-americana nas embarcações, os custos operacionais de um navio daquele país sejam 2,7 vezes superiores aos de um navio tripulado por filipinos. Tampouco, que o preço de um navio construído nos EUA seja de duas a quatro vezes mais alto que o de outro fabricado em estaleiros da Ásia, por exemplo. No entanto, o que os armadores internacionais não têm interesse algum em expor nos estudos que financiam é o fato de que não haveria qualquer benefício garantido em favor dos Estados Unidos, no longo prazo, caso houvesse uma revogação da lei de proteção. Assim, não é possível estimar os impactos e riscos a que estariam sujeitos a segurança interna, o abastecimento e o efetivo suporte ao desenvolvimento econômico.

Essa proteção de mercado pode não sair barata para os EUA, mas atende efetivamente aos interesses estratégicos do país. Defende um importante segmento da indústria nacional, da mesma forma que protege os trabalhadores locais, numa atividade que é conhecida mundialmente por explorar os trabalhadores marítimos. Em grande medida, portanto, a *Jones Act* também é uma lei que garante direitos trabalhistas aos marítimos dos Estados Unidos, evitando que recebam o tratamento dispensado aos marítimos de países de baixo custo.

Apesar das reiteradas investidas contra a *Jones Act*, a lei vai se aproximando de seu centenário ainda viva, contribuindo de forma efetiva para a soberania da nação. Trabalhadores e empresas cumprem os regulamentos de segurança, e os empregadores são obrigados a aderir às leis rigorosas do país. Todos também têm de pagar impostos norte-americanos, o que contribui para movimentar as cadeias internas de produção da maior economia do mundo. Aliado a

"Salta aos olhos o fato de que o Brasil, assim como os EUA, possui interesses nacionais que podem ser mais efetivamente resguardados pela existência de uma frota de navios mercantes de bandeira própria, sobre os quais o Estado possa exercer efetivo controle, garantindo que sejam tripulados por marítimos brasileiros."

isso, ao proteger e subsidiar a construção nacional das embarcações, bem como a navegação em suas águas com empresas nativas, os EUA evitam transferir para outros países recursos bilionários, o que acaba levando também a uma movimentação mais intensa de bens e serviços, favorecendo ainda mais o desempenho econômico de uma nação cuja população passa dos 325 milhões de cidadãos.

Motivos legítimos não faltam para que as intenções dos armadores internacionais contrários à *Jones Act* sejam duramente criticadas nos Estados Unidos. Tal medida representaria, potencialmente, uma série de ameaças e prejuízos ao país, quanto à segurança nacional e à perda avassaladora de bons empregos nas indústrias marítima e de construção naval. Além das perdas resultantes dos postos de trabalho que seriam eliminados a bordo, os estaleiros de construção e reparo deixariam de investir em operações eficientes em termos financeiros, e com isso seriam engolidos por concorrentes do exterior.

Tal cenário, caso se efetivasse, já seria desolador. Todavia, prognósticos apontam que não ficaria só nisso. Os contratos de longo prazo no transporte marítimo cessariam e, deste modo, a economia de escala possibilitada pela previsibilidade desses contratos também desapareceria. A atual frota norte-americana, cuja dimensão foi consolidada graças à *Jones Act*, começaria a ser corroída. E, a partir daí, os danos se multiplicariam, inclusive com a concentração cada vez maior do transporte marítimo nas mãos dos poucos grupos que dominam o mercado internacional.

Os fatos e considerações registrados nos parágrafos anteriores devem servir, particularmente, para nos ajudar a compreender o tamanho dos desafios que a Marinha Mercante do Brasil vem enfrentando. Os armadores que se esforçam para derrubar a *Jones Act* nos Estados Unidos operam navios em escala global e não limitam à cabotagem norte-americana suas ações em defesa dos interesses do capital e dos investidores. São os mesmos grupos que fazem lobby no Congresso Nacional do Brasil, no Parlamento da Austrália, no Canadá e onde quer que possam garimpar novas oportunidades de acrescentar lucro ao seu portfólio, atuando no transporte marítimo com navios tripulados por trabalhadores de países de baixo custo.

No Brasil, nunca é demais lembrar: apesar dos esforços da armação internacional, contamos ainda com importante legislação garantindo proteção à indústria marítima nacional e aos empregos de marítimos nacionais que trabalham em águas brasileiras, representada pelas Leis 9432/97 e 9537/97 e pela RN-06 do CNIg, instrumentos legais que tiveram intensa e efetiva participação do SINDMAR em sua elaboração. Nossa proteção à Marinha Mercante, embora não tão abrangente quanto a norte-americana, desagrada imensamente a armação internacional. No entanto, salta aos olhos o fato de que o Brasil, assim como os EUA, possui interesses nacionais que podem ser mais efetivamente resguardados pela existência de uma frota de navios mercantes de bandeira própria, sobre os quais o Estado possa exercer efetivo controle, garantindo que sejam tripulados por marítimos brasileiros.

Ao longo da história tivemos exemplos de governos que estimularam políticas de depredação de nossa capacidade marítima. Também houve governos que trataram a Marinha Mercante como setor estratégico, buscando alcançar desenvolvimento, segurança interna e abastecimento do mercado nacional com mercadorias e insumos locais, reduzindo a dependência e a vulnerabilidade de nossa nação a fatores externos. Não há dúvidas de que a cabotagem brasileira continuará sendo objeto de desejo de armadores internacionais. Tais investidas poderão encontrar dificuldades ou facilidades em nosso país, a depender do olhar que o governo federal vai dedicar à nossa Marinha Mercante.

O SINDMAR seguirá firme atuando em sua missão de defender os interesses dos Oficiais e dos Eletricistas mercantes brasileiros, sempre pronto a oferecer sua visão, com informações e esclarecimentos que possibilitem melhor compreensão das autoridades acerca das particularidades do setor em que temos atuado ao longo de décadas, e das evidentes vantagens para o Brasil em contar com navios arvorando sua própria bandeira, tripulados por marítimos brasileiros.

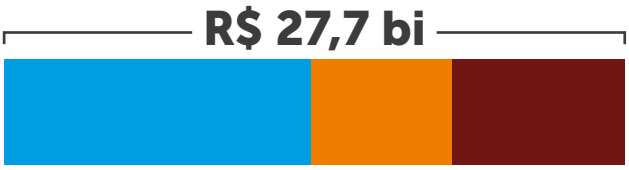
Carlos Augusto Müller
Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR

SINDMAR moveu ação civil pública para cessar cobranças extras feitas aos participantes do PPSP

PETROS IGNORA DÍVIDA DA PETROBRAS E SINDMAR QUER CONTRIBUIÇÕES EXTRAS SUSPENSAS

O Plano de Equacionamento do Déficit Técnico – PED do Plano Petros do Sistema Petrobras – PPSP/PP-1 é um despautério. Autorizado pela Superintendência Nacional de Previdência Complementar – Previc e pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais – Sest, o PED é recusado pelo SINDMAR, que não reconhece a sua legitimidade. O Sindicato requereu na Justiça tutela de urgência para sustar a cobrança das contribuições extras feita aos participantes e exige o pagamento da dívida bilionária da Petrobras com a Petros, defendendo que nenhuma responsabilidade sobre o alegado déficit seja atribuída aos beneficiários.

Enquanto a Justiça avalia o pedido de tutela antecipada e ouve as partes envolvidas no PED (Petrobras, Previc e Sest), o SINDMAR faz as contas e aponta o resultado que considera correto e justo. O cálculo, aliás, é fácil de fazer. Qualquer um que conheça minimamente matemática e saiba da dívida que a Petrobras tem com a Petros pode chegar à conclusão de que os participantes do PPSP não devem pagar as abusivas taxas adicionais cobradas desde março de 2018. O PED é considerado ilegítimo pela Representação Sindical pelo simples fato de que a Petros não apresentou dados consistentes sobre a dívida que alega existir. O hipotético déficit sugerido em 2017, no valor de R$ 27,7 bilhões, foi dividido da seguinte forma:



49,45% · R$ 13,7 bi
Deverão ser pagos pelas empresas patrocinadoras (Petrobras, Petrobras Distribuidora e Petros)

22,75% · R$ 6,3 bi
Foram cobrados dos participantes

27,8% · R$ 7,7 bi
Para os assistidos pelo PPSP

A lentidão da Justiça e o descaso da Petros, que faz vista grossa para a situação, estão causando estragos na vida dos participantes do PPSP. Não são apenas infortúnios financeiros, mas também danos morais, além de prejuízos à saúde daqueles que estão tendo quase metade do seu salário destinada ao Plano Petros. Trabalhadores que ao longo de muitos anos contribuíram com o PPSP, esperando ter na aposentadoria um rendimento com valor próximo ao do salário em atividade, estão vendo o seu plano de previdência minguar e a sua dignidade ser desrespeitada.

Os marítimos participantes do PPSP passaram grande parte de suas vidas a bordo de navios, mundo afora, longe da família e do convívio social, com a "garantia" de que estavam ingressando em um plano de benefício definido e que teriam uma aposentadoria tranquila, confortável. Agora, a Petros quer lhes tirar esse direito. O fato é que os marítimos estão enfrentando tempos difíceis, sem condições de arcar com os seus compromissos. Estão vendo a sua qualidade de vida e a de sua família baixarem de uma maneira que jamais poderiam ter imaginado. "Algumas contas eu quito num mês. No outro, eu não pago. Então, acabo pagando com juros. Estou recebendo telefonemas de cobranças, reclamações. Não sei se vou conseguir manter a faculdade da minha filha. Estou quase perdendo o plano de saúde da AMS. Estou correndo atrás para resolver isso, mas é muito constrangedora a situação, está sendo muito difícil", lamentou o marítimo aposentado Amauri Roque Maulaz Roza, de 62 anos.

O Plano de Equacionamento foi implementado em março de 2018, mas a Petros continua surpreendendo, negativamente, os participantes do PP-1. Outro aposentado, Carlos de Oliveira Batista, 64 anos, notou que o desconto do PED, além de tudo, foi feito sobre outro benefício. "Fiquei surpreso porque não esperava o desconto em cima do 13º salário, dos ganhos do beneficiário, mas aconteceu. Isso aí prejudica a nossa gratificação. Na minha situação e na de outros colegas, isso foi péssimo. Fiquei zerado, não vi nada do 13º no fim do ano, infelizmente. Em fevereiro, antes de começar a cobrança das taxas extras, ainda recebi a primeira parcela, mas não esperava esse baque", disse o marítimo aposentado pela antiga Frota Nacional de Petroleiros – Fronape.

Para piorar a situação daqueles que acreditaram no PPSP, o Conselho Deliberativo da Petros aprovou, em 17 de dezembro, o seu mais novo projeto de desmantelamento do PPSP: o Plano Petros 3, ou PP-3, que está sendo chamado pelos trabalhadores de "plano assassino". Trata-se de um plano de previdência da modalidade Contribuição Definida – CD, no qual cada participante terá uma cota individual e o valor do benefício de aposentadoria dependerá do saldo acumulado, que será recalculado anualmente em função do resultado dos investimentos, dispensando a necessidade de equacionamentos futuros, como explica a Petros em seu site. O que ela não esclarece é que se os participantes do Plano Petros ingressarem no PP-3, perderão garantias que têm hoje no PP-1, como bons rendimentos e tempo de cobertura sem limite de idade.

Nesse novo plano, o participante precisará definir o período de contribuição e por quanto tempo gostaria de receber o benefício. Em outras palavras, o trabalhador terá de prever a sua própria morte, estipulando um prazo para ser contemplado pelo PP-3... Vamos supor que o participante estabeleça 85 anos como idade limite para receber o benefício. Caso viva mais do que isso, ele perderá a cobertura e contará apenas com o benefício pago pelo INSS, tendo ainda de abrir mão das ações movidas na Justiça contra o Plano.

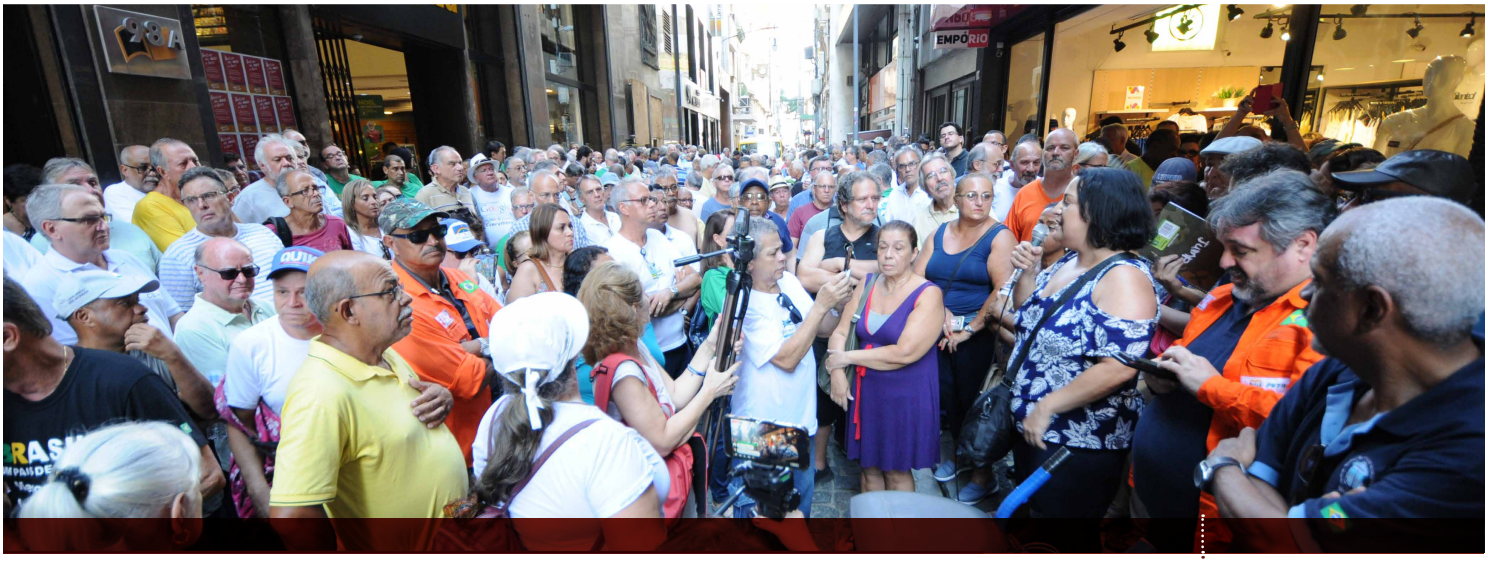
Outra questão preocupante: os participante do PP-1 estão sendo convidados pela Petros a ingressarem em um plano limitado, que os levaria a abrir mão de direitos adquiridos e a seguir rumo ao declínio financeiro. Trata-se de uma proposta cruel. Não há outro adjetivo a ser atribuído quando tantas perdas são impostas, e sabendo-se muito bem que a saída para a sustentabilidade do PPSP é clara: a quitação da dívida da Petrobras com a Petros.

"Algumas contas eu quito num mês. No outro, eu não pago. Então, acabo pagando com juros. Estou recebendo telefonemas de cobranças, reclamações. Não sei se vou conseguir manter a faculdade da minha filha. Estou quase perdendo o plano de saúde da AMS."

Amauri Roque

"Fiquei surpreso, porque não esperava o desconto em cima do 13º salário, dos ganhos do beneficiário, mas aconteceu. Isso aí prejudica a nossa gratificação. Na minha situação e na de outros colegas, isso foi péssimo. Fiquei zerado, não vi nada do 13º neste fim de ano, infelizmente."

Carlos de Oliveira Batista



Participantes do PPSP fecharam a rua do Ouvidor, onde fica a sede da Petros

Ato contra o Plano Petros 3 ocupou rua no Centro do Rio

Em 17 de dezembro, participantes do PPSP protestaram contra a implementação do Plano Petros 3, em frente à sede da Petros, na Rua do Ouvidor, no Centro do Rio de Janeiro. A manifestação contou com a presença de centenas de pessoas, entre aposentados, pensionistas e trabalhadores da ativa.

O protesto ocorreu simultaneamente à reunião do Conselho Deliberativo da Petros que aprovou o PP-3. Durante o ato, as lideranças sindicais foram informadas de que a entidade estava mantendo sigilo sobre o local da reunião. Com receio de que a informação vazasse, a Petros não revelou aos conselheiros o endereço do hotel onde ocorreria o encontro e pediu que aguardassem um táxi para buscá-los.

A manobra não inibiu os participantes e os líderes sindicais que, desde o anúncio do Plano de Equacionamento do Déficit Técnico – PED, vêm se reunindo para buscar uma maneira de impedir que a Petros destrua o PPSP. "Só a união de todas as entidades fez com que a gente pudesse entender as ações que estão sendo tomadas com o intuito de acabar com o PPSP, de acabar com o PP-2", disse o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas.

A dívida de R$ 15 bi que a Petrobras tem com a Petros também foi motivo de protesto dos participantes. A falta de respeito de ambas está levando todos os dependentes do Plano a caminharem numa corda bamba. E não serão apenas os participantes do PPSP, mas também os do PP-2.

O SINDMAR alerta que, se autorizado pela Superintendência Nacional de Previdência Complementar – Previc, o novo plano vai comprometer a sustentabilidade dos outros dois. "Provavelmente, a Previc vai alegar que não aprova o PP-3 porque a Petrobras não pode ter mais de dois planos abertos. Para a Petrobras sair do patrocínio do PPSP, ela teria de quitar o alegado déficit, que passa dos R$ 30 bi, à vista. O Petros 2 é um plano saudável, sem déficit, então, é mais fácil a Petrobras retirar o patrocínio dele. E aí, os seus contribuintes ficam a ver navios. É um engano achar que os participantes do Plano Petros 2 não estão correndo risco nesse momento", advertiu Lucas.

Juarez Távora, marítimo aposentado

"O exemplo que eu tive da Petros foi o meu pai, que trabalhou 35 anos na Petrobras como operador da Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão. Ele se aposentou e nunca mais precisou trabalhar. Paguei a Petros a vida inteira, com a certeza de que teria o mesmo benefício que o meu pai. Lamentavelmente, com o ocorrido, eu me vi sendo descontado em uma quantia que chega quase à metade do que eu ganho. Um corte salarial que está me fazendo voltar a trabalhar. Tive que fazer uma atualização para Oficiais de Náutica, para obter todos os certificados necessários ao novo embarque. Então, todo o planejamento que eu fiz para me aposentar foi por água abaixo com essa situação."

Marítimos aposentados em reunião no SINDMAR: não ao PP-3

O discurso do Diretor do SINDMAR Marco Aurélio Lucas no protesto contra o PP-3

"Assistidos, ativos e pensionistas, é bom que fique bem claro que, das entidades que se reuniram nesse fórum, algumas até tinham posições que poderiam vir umas contra as outras. Entretanto, só a união de todas as entidades fez com que a gente pudesse entender as ações que estão sendo tomadas com o intuito de acabar com o PPSP e com o PP-2. E, por trás das bombas, tem a intenção da venda dos ativos da Petrobras. Companheiros e companheiras, neste momento a Petros transformou a sua sede numa trincheira contra os seus participantes e chamou seus conselheiros para uma reunião escusa, em lugar não sabido. Os conselheiros ficaram sabendo da reunião depois que entraram no táxi. Vocês acham que esse PP-3 tem algo de bom pra nós? Esse plano é benéfico a vocês? Esse plano é pra ser recusado? É pra recusar! Nós, marítimos, e as demais entidades sindicais orientamos todos a dizer não ao PP-3! É um plano de contribuição definida, que visa retirar toda a responsabilidade da Petrobras com o nosso plano. E você, desde que entrou na Petrobras, entrou num plano de benefício definido. O plano tem seus problemas? Vamos solucioná-los, mas não vamos ajudar o capital estrangeiro. Não vamos ajudar a Petrobras a acabar com o nosso sonho. Porque se alguns pegavam o navio para ir para Ras Tanura, para trazer petróleo, para ir até a China, para levar minério, se outros iam para a selva e para o meio do mar de Campos extrair petróleo, foi porque sabiam que, na sua aposentadoria, teriam o PPSP para garantir um futuro seguro e tranquilo. Sendo assim, companheiros, o que a gente tem de dizer? Não, ao PP-3! Não, ao PP-3! Não, ao PP-3!"

Os Oficiais Damião Alves Correia, Luiz Ribeiro Gonçalves Filho, João Martins Dominici, Eduardo Martins de Andrade, Waldemar Motta e Graudo de Abreu, formandos da 1ª turma da EMMRJ

Primeira turma da EMMRJ no dia da formatura

O primeiro colocado da turma de 1958 da EMMRJ, Mario Bello dos Santos, recebendo os cumprimentos do presidente da República Juscelino Kubitschek

OFICIAIS DE DIAMANTE

Em 28 de janeiro de 1958, o Brasil celebrava 150 anos do Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas, fato importante no processo de Independência do país. Nesse mesmo dia, a comunidade marítima também comemorava a formatura dos 60 alunos do primeiro curso da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro – EMMRJ, instituição que precedeu a EFOMM/CIAGA. A partir dali, os recém-formados se tornavam Oficiais de Náutica, de Máquinas ou de Câmara (categoria extinta).

Em dezembro último, seis desses Oficiais se reuniram em um restaurante tradicional do Centro do Rio de Janeiro para relembrar os tempos de escola e de mar. Hoje com idades entre 80 e 85 anos, os veteranos ergueram um brinde a tantas histórias memoráveis e festejaram o caminho percorrido até aqui, ao longo do qual muitos companheiros já se foram.

Um grande legado desses Oficiais, algo que ficou evidente durante o encontro, é o sentimento de união e de solidariedade que eles compartilhavam em sua jornada de trabalho e que se consolidou no decurso da vida. Amizades forjadas em condições severas, por vezes, quase desumanas – desafios que eles enfrentavam com coragem e profissionalismo. Uma demonstração de fibra e lealdade que parece ter se tornado cada vez mais difícil de encontrar nas gerações seguintes.

"Raramente se passava um Natal ou Ano Novo com a família, isso era coisa muito rara. Você sempre estava em algum ponto, algum lugar distante e sem a tecnologia atual. Não havia nada comparado à facilidade de um e-mail ou um telefone celular. Cheguei a pegar navio a vapor. Os navios andavam menos e as viagens eram mais longas. Então, era natural passarmos 40 dias, direto, no mar. Foi o mar que nos uniu. A amizade, o sacrifício, numa época em que tudo era bem mais difícil, foi o que nos fez ficar tão unidos", declarou Waldemar Motta, Oficial de Câmara formado na primeira turma da EMMRJ.

Outro aspecto representativo dessa época era a postura quase reverencial da categoria diante da figura do Sindicato. Lembrando que, naquele tempo, a Entidade Sindical tinha de suprir necessidades básicas, promovendo o embarque, buscando amenizar as dificuldades de comunicação e até garantindo que o dinheiro do salário chegasse às famílias dos marítimos.

São memórias que chegam até nós como fonte de inspiração. Os relatos e a própria imagem desses veteranos, confraternizando com brilho nos olhos, alegram nosso espírito e nos motivam para renovadas lutas e conquistas.

FUNDAÇÃO®
HOMEM
DO MAR

Desde que iniciou suas atividades, em 2005, a **Fundação Homem do Mar – FHM** vem unindo tecnologia de ponta ao mais elevado nível didático, na qualificação de profissionais dos setores aquaviário e portuário.

Os cursos são planejados sob medida para alunos com os mais diversos perfis e necessidades. De experientes Oficiais da Marinha Mercante que desejam atualizar seus conhecimentos e certificações a não-aquaviários que precisam de instruções sobre o ambiente marítimo para desempenhar suas funções com segurança e competência. Braço educacional do SINDMAR, a FHM tem orgulho em formar mão de obra brasileira de alta qualidade e de ser uma referência internacional em ensino e pesquisa.

O instrutor Waltenir Oliveira (de óculos) com alunos do Curso Avançado de Posicionamento Dinâmico

QUALIFICAÇÃO E NETWORKING PARA SE POSICIONAR NO MERCADO

O Capitão de Cabotagem Sidney Guedes Cavalcante voltou à FHM e ao Centro de Simulação Aquaviária – CSA para o Curso Avançado de Operador DP – DPA, o terceiro que ele concluiu na instituição. Comemorando o fato de estar empregado e fazendo o que gosta, o Oficial considera que para conquistar as melhores oportunidades de trabalho, é imprescindível: manter uma boa rede de relacionamentos, o chamado networking, e estar numa contínua busca por qualificação e atualização profissional. "Fiquei 'na pedra' três anos, mas recentemente fui contratado. Embarcações AHTS foram lançadas pela empresa, que precisou de profissionais com experiência nesse tipo de navio, então, me chamaram. Além disso, tenho amigos que não me deixaram desistir, que me incentivaram a continuar buscando uma oportunidade, e que me avisavam sempre que surgia uma vaga. Quando fico sabendo, também aviso àqueles que estão precisando. Não tenho medo de perder trabalho por agir assim. Acredito que há lugar para todo mundo", conta o Oficial.

Também é na capacitação profissional que a Oficial de Náutica Suzane Mendes dos Santos aposta para se destacar no mercado. "Quando eu entrei na EFOMM, as pessoas falavam mil maravilhas

A aluna de DPA Suzane Mendes dos Santos em um dos simuladores *full mission* do CSA

> "Precisamos, cada vez mais, fazer cursos de especialização, para ampliarmos o nosso conhecimento, crescermos e estarmos bem preparados para o mercado."
>
> Suzane Mendes dos Santos
> Oficial de Náutica

sobre a carreira marítima. Então, o país começou a passar por toda essa crise econômica, começamos a ver pessoas perderem o emprego, embarcações perderem contratos, e as vagas disponíveis foram diminuindo, inclusive para praticantes. Depois da praticagem, fiquei mais de um ano desempregada, mas a empresa conseguiu novos contratos e me chamou de volta. Como as vagas são poucas, realmente, precisamos, cada vez mais, fazer cursos de especialização, para ampliarmos o nosso conhecimento, crescermos e estarmos bem preparados para o mercado", afirmou.

O Oficial Daniel Leão Magalhães Ferreira, marítimo da cabotagem, observa outro fator relacionado à demanda por mão de obra. "A navegação, em geral, está melhorando. Novas plataformas estão chegando e tenho amigos conseguindo emprego. Acredito que, em dois anos, o mercado estará melhor ainda", declara. O entusiasmo de Daniel pode ser explicado pelos números divulgados recentemente pela mídia especializada, que destacam o crescimento da indústria naval e do transporte marítimo. A cabotagem vem crescendo 10% ao ano e a movimentação de cargas nos portos brasileiros já é superior a 1 bilhão de toneladas anuais.

A 1º Tenente do CAMR Monique Pimentel da Silva (de blusa rosa) com a turma do curso de Operador de Serviço de Tráfego de Embarcações

PIONEIRISMO E EXCELÊNCIA

Curso de VTSO é ministrado pela primeira vez por um brasileiro

O último curso de Operador de Serviço de Tráfego de Embarcações – VTSO (em inglês, Vessel Traffic Service - VTS) realizado pela Fundação Homem do Mar – FHM contou com a participação do Comandante Joffre Villote, o primeiro instrutor brasileiro de treinamento VTS. Capitão de Longo Curso, Villote tem larga experiência na área de educação, tendo sido professor da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – EFOMM.

Joffre Villote trabalhava como controlador de VTS no Porto do Açu, no Rio de Janeiro, quando realizou cursos preparatórios na FHM, tendo se qualificado como Instrutor de Treinamento em Serviço VTS. Voltando à Fundação para substituir o Capitão de Longo Curso argentino Marcelo Covelli, que ministrou os primeiros cursos de VTS da instituição, ele se disse muito satisfeito. "É a primeira vez que, no Brasil, o curso de VTS é ministrado por um instrutor brasileiro. Eu me sinto orgulhoso por ter participado dessa avaliação, por ter sido credenciado pelo Centro de Auxílios à Navegação Almirante Moraes Rego – CAMR a ser um instrutor de VTS. Espero que isso abra perspectivas para outros instrutores participarem da mesma faina", afirmou.

“É a primeira vez que, no Brasil, o curso de VTS é dado por um instrutor brasileiro. Eu me sinto orgulhoso por ter participado dessa avaliação... Espero que isso abra perspectivas para outros instrutores participarem da mesma faina.”

Joffre Villote, o 1º instrutor brasileiro a dar aulas na modalidade VTS

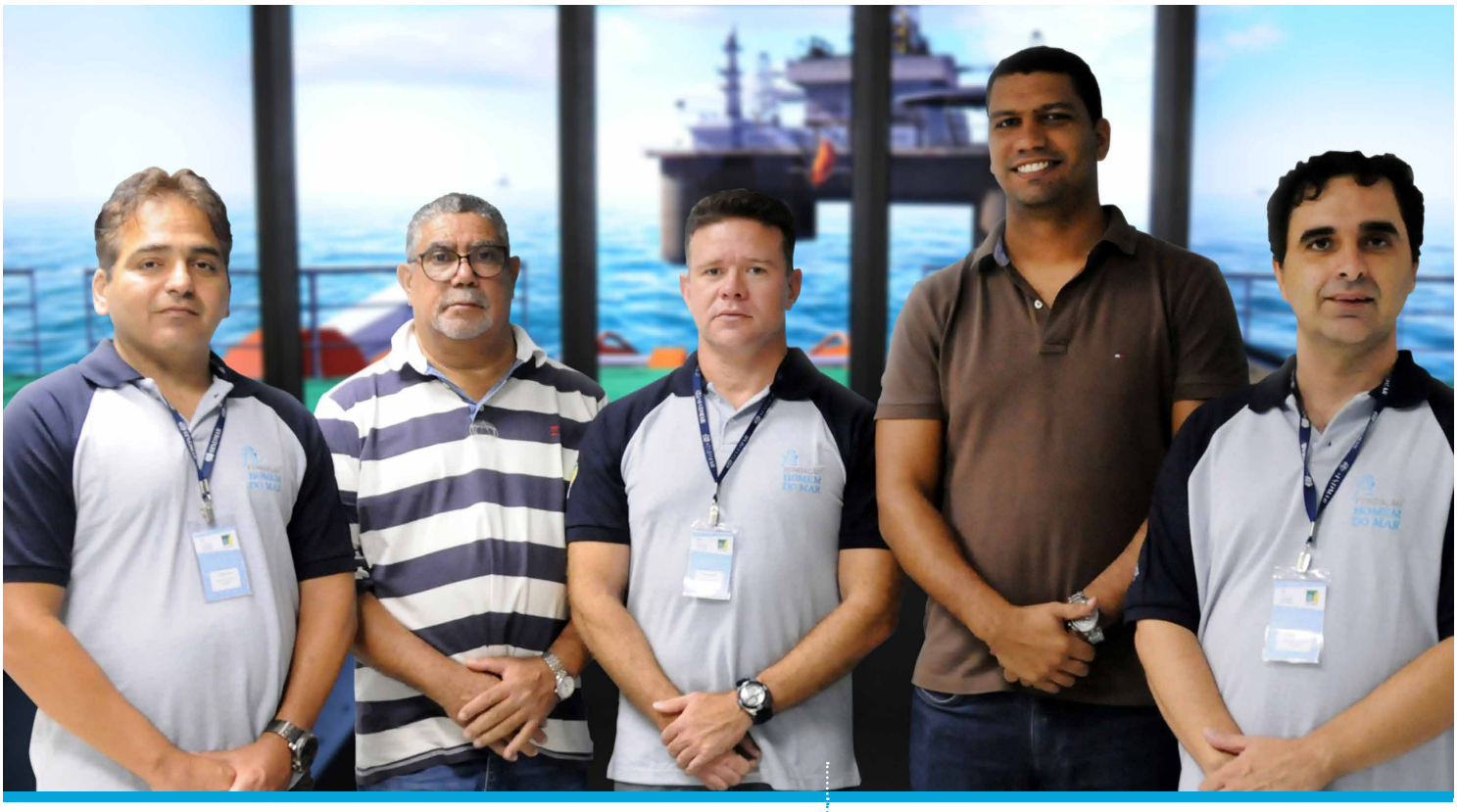
Para o coordenador da FHM, Mario Calixto, a contratação consolida uma parceria de sucesso. “É muito bom ter o Comandante Joffre novamente conosco. Ele tem experiência na operação e como instrutor também. É uma pessoa que preenche todos os requisitos necessários para ocupar esta função”, avalia.

A Oficial de Náutica e operadora de VTS Christiane Sanchez de Almeida destacou os desafios propostos pelo instrutor durante os exercícios realizados no Centro de Simulação Aquaviária da FHM. “Fomos expostos a um tráfego bem intenso, do qual fizemos o gerenciamento. Na prova, foram colocados ambientes igualmente intensos, diferentes daqueles com que trabalhamos lá no Porto do Açu. Acho que isso é importante para testar, justamente, como agiríamos nesses cenários”, observou.

Trabalhando como Segurança de Tráfego Aquaviário na Marinha do Brasil, a 1º Tenente do CAMR Monique Pimentel da Silva também elogiou as aulas. “O curso foi muito bem ministrado e as experiências, muito boas. O conteúdo prático foi excelente, com questões que fazem a diferença no dia a dia. O instrutor estava bem focado em passar o conhecimento nesse sentido”, afirmou Monique, que trabalha no Serviço de Sinalização Náutica do CAMR e participou do curso como aluna-ouvinte.

O Controlador do Centro de Controle de VTS do Porto do Açu, Valter Barbosa, ressaltou a importância do curso. “Ele põe o Porto do Açu em compliance, normativo com a Marinha do Brasil. Agora, as operadoras estão habilitadas a desempenhar as funções dentro do serviço VTS, de acordo com o que a norma exige”, observou.

> “Agora, as operadoras estão habilitadas a desempenhar as funções dentro do serviço VTS, de acordo com o que a norma exige.”
>
> Valter Barbosa
> Controlador de Tráfego do Porto do Açu



Turma do Curso Básico de Operador de DP acompanhada pelo instrutor Waltenir Oliveira e pelo Coordenador da FHM, Mario Calixto

PARTINDO RUMO AO CRESCIMENTO PROFISSIONAL

Ainda na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – EFOMM, o jovem aspirante a marítimo começa a vislumbrar seu futuro profissional. Ao terminar o curso, vai em busca da praticagem, período em que exercita no mar o que aprendeu na escola. Essa fase é crucial para que o recém-formado se prepare da melhor maneira possível para o mercado de trabalho, procurando aperfeiçoar seus conhecimentos e habilidades.

A Fundação Homem do Mar – FHM oferece ao marítimo todas as possibilidades para o seu desenvolvimento profissional, aumentando suas chances de sucesso na carreira. Além da tecnologia de ponta disponível no Centro de Simulação Aquaviária – CSA, os alunos contam com a vasta experiência dos instrutores dos cursos oferecidos, entre eles, o básico em Posicionamento Dinâmico – DPB.

"Com certeza, o curso suplementou o que eu havia aprendido antes. Além de adquirir os novos conhecimentos, pude trazer para o mestre diversas dúvidas que já tinha, e nada melhor do que um instrutor qualificado para orientar a gente", afirmou o praticante Matheus Tavares Moura, aluno do curso de DPB.

A flexibilidade de horários para realizar os cursos é outro diferencial apontado pelo praticante. "Meus amigos já tinham feito o curso de DPB, mas a escala, para mim, não estava batendo. Eu já estava meio desesperado, para ser sincero, porque não tinha com quem fazer turma. Mas a FHM organizou tudo e é por esse motivo que estou aqui", explicou.

Outro aluno de DPB, o Oficial de Náutica Flávio Silva, ressaltou a importância de se estar atento às oportunidades. "O curso de DP nos abre a possibilidade de trabalhar em navios que possuem essa tecnologia. A maioria dos navios novos tem DP e precisamos estar qualificados para essas embarcações", afirmou.

Os Capitães de Manobras Gomes, Ugiete e Notargiacomo concluíram o Curso Especial para Operador de ECDIS na FHM

CAPITÃES DE MANOBRAS APERFEIÇOAM CONHECIMENTO SOBRE CARTA ELETRÔNICA

A Fundação Homem do Mar – FHM recebeu três Capitães de Manobras nas instalações do Centro de Simulação Aquaviária – CSA para o Curso Especial para Operador de ECDIS – EPOE, também conhecido como Carta Eletrônica. Os Oficiais de Náutica Carlos Jean Gomes, Laudivan Bezerra Ugiete e João Luiz Notargiacomo fizeram parte de uma turma exclusiva, criada a pedido da Transpetro.

Esses profissionais, também conhecidos como Mooring Masters, desempenham um papel importante no setor offshore. São eles que assessoram os Comandantes de navios-tanque durante as manobras em pontos específicos, como as monoboias, terminais flutuantes utilizados na amarração de navios-tanque para carregamento e descarregamento de petróleo e derivados. "O Capitão de Manobras é quem ajuda o Comandante a chegar até o ponto correto de amarração, onde será realizada a operação", explica a instrutora do curso, Bárbara Rocha. De acordo com o Capitão de Longo Curso e Diretor do SINDMAR, Carlos Augusto Müller, é um trabalho semelhante ao dos Práticos. "A principal diferença é que os Práticos trabalham em regiões portuárias, enquanto os Capitães de Manobras operam em mar aberto", compara.

Além de cumprirem uma exigência da convenção STCW, com o curso de EPOE concluído, os Capitães de Manobras tiveram a oportunidade de aprimoramento, ao fazer uso de todos os recursos do ECDIS e da carta eletrônica de forma segura. "Nós nos guiamos pelos recursos e acompanhamos as tendências. No caso da carta eletrônica, recorro a ela como um auxílio. Se a gente percebe que a embarcação está andando de lado, por exemplo, é na carta eletrônica que confirmamos a real situação", afirma o Capitão João Luiz Notargiacomo.

Para o Capitão Laudivan Ugiete, um espaço como o CSA serve de laboratório para a prática de exercícios semelhantes às situações vivenciadas no mar. "Isso é uma vantagem, que você possa experimentar e errar enquanto não oferece risco a outras pessoas. O curso está nos dando a chance de errarmos agora, para na vida real evitarmos riscos", elogia.

CAPITÃO DE MANOBRAS

CLC Laudivan Bezerra Ugiete

A navegação nas áreas portuárias e em terminais oceânicos requer cuidados adicionais de segurança, devido às mudanças no ambiente (bancos de areia, correntes, posição do canal navegável etc.) e às normas e procedimentos específicos de cada local (velocidade máxima permitida no canal, na aproximação, embarcações de apoio, equipes de terra, normas da autoridade marítima e dos terminais envolvidos). Para auxiliar o Comandante dos navios nas entradas e saídas dos portos, a autoridade marítima determina a obrigatoriedade de embarcar um profissional experiente em manobras de navios, bem como com conhecimento das normas, dos procedimentos e do local onde as manobras ocorrerão. Esse profissional é o Prático. No entanto, após a entrada e atracação do navio, o Prático desembarca e só volta a embarcar na desatracação e saída do mesmo. Visando também ao aumento da segurança, as empresas da indústria do petróleo que possuem terminais oceânicos (Quadro de Boias, Monoboias, Operações Ship to Ship underway/fundeado e unidades offshore como FPSOs) disponibilizam um Oficial de Náutica experiente (geralmente aqueles que atuaram como Comandantes e Imediatos em navios-tanque) habilitado e treinado no local, para auxiliar o Comandante do navio nas manobras de aproximação, amarração, desamarração e saída do terminal oceânico, além de acompanhamento de manutenções e combate a emergências, sendo que a diferença entre ele e o prático repousa em dois pilares:

1. As manobras são realizadas em mar aberto, em águas desprotegidas, sem o auxílio de rebocadores.

2. O Capitão de Manobras permanece embarcado no navio, acompanhando todas as fainas referentes à transferência de carga, como: conexão, transferência da carga em si, monitoramento das variáveis dos processos e desconexão, além de monitorar as condições meteoceanográficas (mudança de vento, corrente, swell) a fim de atuar de forma preventiva e até mitigadora em casos de emergência.

RESUMO DE UMA OPERAÇÃO PADRÃO:

1. O Capitão de Manobras embarca no navio de apoio e se dirige a um ponto pré-estabelecido, próximo ao terminal oceânico, onde se dará o embarque no próximo navio que estiver chegando. Dependendo da localização do terminal em relação ao porto de embarque, a viagem até o navio poderá variar de 30 minutos a 12 horas ou mais.

2. Uma vez no ponto de encontro determinado, e após acertar, com o navio, os requisitos e procedimentos para embarque (velocidade, bordo, uso de escada do prático ou cesta offshore) o Capitão de Manobras e sua equipe embarcam.

3. No passadiço, o Capitão de Manobras fará um briefing de segurança com o Comandante e sua equipe, para alinhar como será realizada a manobra e definir qual será a programação de carga/descarga do terminal/navio.

4. Nos mesmos moldes do Prático, o Capitão de Manobras aconselha o Comandante durante toda a aproximação e amarração, indicando direção e velocidade, e gerenciando os recursos externos ao navio, como rebocador, lancha, equipe de amarração e contato com o terminal.

5. Uma vez amarrado o navio, dá-se início à faina de conexão do mangote de carga e liberação da operação (medições, cálculo de quantidades a bordo, inspeção de segurança de acordo com as normas e recomendações internacionais para navios-tanque). Quando aplicável, um rebocador poderá ter um cabo passado na popa do navio. Neste caso ele trabalhará, durante toda a operação, em Pull Back, atendendo às ordens do Capitão de Manobras.

6. Ao término da transferência da carga, o Capitão de Manobras providencia a liberação do rebocador de apoio (quando for o caso), supervisiona a desconexão do mangote de carga e inicia a liberação documental final do navio.

7. Estando o navio liberado, sob todos os aspectos, inicia-se a desamarração do mesmo. O Capitão de Manobras, assim como o maestro de uma orquestra, dará as instruções necessárias à sua equipe e à equipe do navio, por meio do Comandante, para que o navio seja desamarrado. Em seguida, o conduzirá até uma distância segura do terminal oceânico e, lá, efetuará o seu desembarque, o de sua equipe e do material do terminal.

8. O Capitão e sua equipe agora estão prontos para receber o próximo navio. E assim o ciclo se repete ou, caso não haja navio programado ou aguardando, todos retornam à base, a bordo da embarcação de apoio.

A seguir: Imagens meramente ilustrativas da atuação dos Capitães de Manobras

Monoboia
(https://www.dhakatribune.com/bangladesh/power-energy/2016/12/08/220km-oil-pipeline-infrastructure-deal)

Quadro de Boias
(https://www.epcmholdings.com/spm-vs-cbm/)

Ship to Ship underway
(http://www.saga-shipping.dk/default.aspx?m=2&i=108)

Tandem (plataformas, FPSOs)
(http://www.zebecmarine.com/tandem-offloading-analysis.asp)

FORMATURAS

28/9/2018 - Conhecimentos Náuticos para Operadores de Atalaia

21/9/2018 - Curso Intermediário de Proteção de Navios

23/8/2018 - DP Básico

18/10/2018 - DP Básico

16/11/2018 - DP Básico

2/8/2018 - DP Avançado

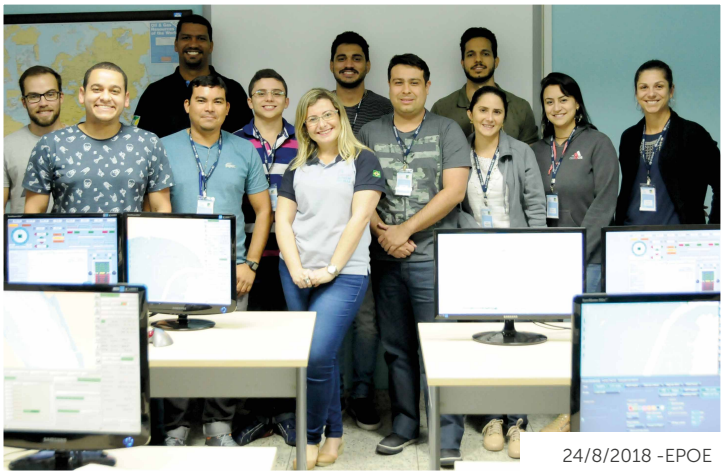
16/8/2018 - DP Avançado

30/8/2018 - DP Avançado

13/9/2018 - DP Avançado

6/12/2018 - DP Avançado

16/8/2018 - EPOE



24/8/2018 -EPOE

14/9/2018 - EPOE

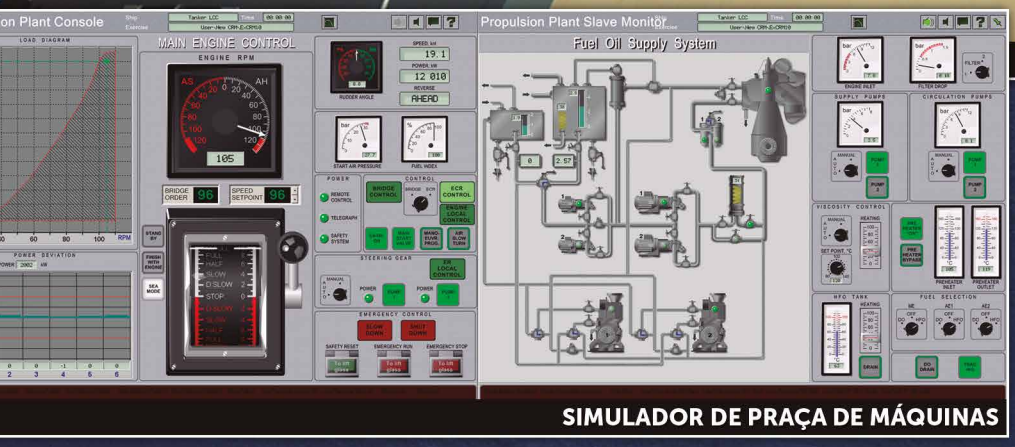
28/9/2018 - EPOE

14/12/2018 - VTSO

CENTRO DE SIMULAÇÃO®
AQUAVIÁRIA

O ESTADO DA ARTE
EM TECNOLOGIA A SERVIÇO DA
COMUNIDADE MARÍTIMA

SIMULADOR DE PASSADIÇO FULL MISSION



SIMULADOR DE PRAÇA DE MÁQUINAS

CONHEÇA OS CURSOS E SERVIÇOS

Faça o tour virtual
www.csaq.org.br/web/tour

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

FUNDAÇÃO®
HOMEM
DO MAR

IMPACTOS DA NOVA ETAPA DA REDUÇÃO DE ENXOFRE NOS ÓLEOS COMBUSTÍVEIS

Nilson José Lima

Em 1º de janeiro de 2010, entrou em vigor, por meio da Organização Marítima Internacional – IMO, o Anexo VI, revisado, da MARPOL (Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios), que aborda a poluição do ar proveniente do transporte marítimo. A regra 14 do anexo tem o intuito de reduzir drasticamente o óxido de enxofre (SOx) que emana dos navios e, para isso, foi criado um cronograma de redução, em fases. Atualmente, o limite global de SOx no óleo combustível é de 3,50% e, a partir de 1º de janeiro de 2020, todos os navios, independentemente do porte, deverão cumprir com a redução para 0,50% de SOx.

Os navios, especialmente os existentes, podem limitar as emissões de SOx instalando sistemas de lavagem de gases conhecidos como *scrubbers*. Esses sistemas são aceitos pelos Estados de Bandeira como meio alternativo para cumprir a nova regra, pois removem os óxidos de enxofre dos gases de descarga dos motores principais e auxiliares, assim como de suas caldeiras. Após 1º de janeiro de 2020, navios equipados com *scrubbers* poderão continuar a utilizar óleo combustível com 3,50% de SOx, desde que sua emissão para a atmosfera seja de valor equivalente ao limite máximo de 0,10% em Áreas de Controle de Emissões – ECA e de 0,50% nas demais áreas marítimas. Outras possibilidades são o uso de biocombustíveis e as misturas do óleo combustível atual com

Atualmente, o limite global de SOx no óleo combustível é de 3,50% e, a partir de 1º de janeiro de 2020, todos os navios, independentemente do porte, deverão cumprir com a redução para 0,50% de SOx.

outros tipos de óleos combustíveis com baixo teor de enxofre. Aditivos também poderiam ser misturados ao óleo combustível para melhorar as suas propriedades, como, por exemplo, a lubrificação.

A IMO está trabalhando com os Estados Membros, a indústria naval e a indústria de fornecimento e refino de *bunker* (combustível para navio) a fim de identificar e reduzir problemas que possam ocorrer durante a transição para o novo combustível. Nesse sentido, a entidade vem desenvolvendo orientações e meios padronizados para que seja relatada a indisponibilidade de óleo combustível no caso de um navio não poder obter substância compatível para verificação e controle.

Em recente reunião do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC 73), a IMO aprovou orientações para o desenvolvimento de um plano de implementação do limite de 0,50% de enxofre em navios, também conhecido como Limite de Enxofre 2020, sob o Anexo MARPOL V. O recomendado é que os operadores de navios programem, para cada uma das embarcações que gerenciam, um plano que permita

alcançar a conformidade em relação ao percentual de enxofre nas emissões antes de 31 de dezembro de 2019. A execução do plano, porém, não é obrigatória.

As orientações visam a auxiliar compradores e usuários a garantir que o *bunker* entregue e utilizado a bordo esteja em conformidade com a MARPOL e permita uma operação segura e eficiente do navio. Criou-se também um guia de recomendações para orientar armadores e operadores dos navios quanto a planejamento e adequação às novas exigências do Anexo VI, que constam da Circular IMO – MEPC.1/Circ.878. Um número crescente de embarcações utiliza gás natural como combustível, motivo pelo qual a IMO, reconhecendo esse tipo de combustível, desenvolveu o Código IGF, válido internacionalmente para navios que utilizam gases e outros combustíveis com baixo ponto de fulgor. Com a adoção de emendas à MARPOL, em outubro de 2018, o MEPC proibiu o transporte de combustível não conforme (acima de 0,50% SOx) para consumo na operação e propulsão dos navios, a menos que o navio tenha instalado um sistema de limpeza de gases de descarga.

A Regra 18 do Anexo VI trata da disponibilidade e da qualidade do óleo combustível. Os Estados Membros devem informar à IMO sobre a disponibilidade, em seus portos e terminais, de óleos combustíveis que estejam em conformidade com as Regras exigidas. Navios com mais de 400 AB, envolvidos em viagens internacionais, devem possuir o Certificado Internacional de Prevenção à Poluição do Ar (IAPP) emitido por seus Estados de Bandeira. As embarcações que carregam óleo combustível para uso a bordo devem obter uma nota de entrega que indique o teor de enxofre do material fornecido, juntamente com uma amostra, que pode ser retirada de bordo, para análise.

Algumas das principais preocupações dos Oficiais de bordo com relação aos padrões estabelecidos pela IMO nessa nova fase:

- Saber se o combustível é seguro e estável para os trabalhadores que irão utilizá-lo em seus motores e equipamentos.
- Documentar adequadamente a qualidade do novo combustível e cobrar a sua certificação, já que a ISO não possui amostras para qualificá-lo.
- Designar tanques de óleos combustíveis, a bordo, para receber óleos não conformes. Caso o navio não encontre óleo que atenda à regra, será necessário segregá-lo a bordo.
- Prover meios de descarte dos resíduos de enxofre oriundos da lavagem dos gases nos *scrubbers*.
- Dar atenção especial às programações de viagem e de abastecimento, considerando a possibilidade de o novo combustível não estar disponível mundialmente.

Para mais informações, acesse o documento oficial da IMO:

https://bit.ly/2FMAr2Y

Ou utilize o QR-Code

Nilson José Lima
Oficial Superior de Máquinas, Diretor do SINDMAR e representa a CONTTMAF na Representação Permanente do Brasil (RPB) na IMO

ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO

As últimas alterações na legislação trabalhista facilitaram, para os patrões, a imposição de acordos que lhes sejam favoráveis, tornando precárias as relações de trabalho e reduzindo os direitos da classe trabalhadora. Apesar disso, em todos os Acordos Coletivos de Trabalho – ACT assinados desde a reforma, o SINDMAR vem conseguindo renovar as bases negociadas em acordos anteriores, sem perdas. O que demonstra que as categorias que contarem com um Sindicato forte, como o nosso tem sido historicamente, terão maiores chances de manter salários dignos e boas condições de trabalho.

Ao longo de décadas, Oficiais e Eletricistas mercantes vêm sendo beneficiados, coletivamente, pela ação do SINDMAR, estejam eles sindicalizados ou não. Na nova lógica, pós-reforma trabalhista, a luta por nossos direitos passou a ser suportada, financeiramente, apenas pelos associados. Por esse motivo, e pelos múltiplos desafios que nos aguardam no futuro próximo, o momento é propício a uma reflexão sobre a importância de que todos se sindicalizem. O apoio maciço da categoria será fundamental no sentido de fortalecer a atuação do Sindicato na defesa de seus legítimos interesses.

No offshore, enquanto os armadores vinculados à Abeam insistem em propor perdas inaceitáveis, o SINDMAR obteve acordos vantajosos com empresas que provam ser possível operar em condições saudáveis para si e justas para com os seus empregados. O Sindicato reforça a sua posição de jamais negociar acordos com prejuízos e defende que, esgotadas as possibilidades em mesa de negociação, é com unidade, mobilização e luta que se reage... e se vence!

ACORDOS ASSINADOS RECENTEMENTE

Pan Marine e Maré Alta

As empresas propuseram ACT com reposição da inflação acumulada dos últimos quatro anos, com reajustes no valor do salário, do vale-alimentação e da ajuda de custo, refletindo ganhos reais. Ambas mantiveram todas as cláusulas do acordo anterior, e assumiram o compromisso de negociar a próxima proposta nas mesmas condições.

Oceânica

O ACT traz ganhos acima da inflação e tem vigência de dois anos. Registra-se, entre outros pontos positivos, a gratificação contingente, em parcela única, para aqueles que trabalharam no ano de 2017, no exercício anterior à nova vigência proposta pela empresa, como forma de compensar o longo período de negociações. Além disso, garante remuneração integral à marítima gestante, como se embarcada estivesse, até o término do período de gestação.

Transpetro e Petrobras

O SINDMAR assinou termos aditivos aos ACT 2017/2019 e à metodologia de Participação nos Lucros e Resultados – PLR 2019 e 2020 para os Oficiais e os Eletricistas das empresas do Sistema Petrobras. Entre as principais conquistas, estão: reajuste salarial superior ao proposto a outras categorias e regras justas para o pagamento de PLR.

OSM (Tanque)

O ACT contemplou reajuste nas remunerações, com valores atualizados desde o término da vigência do acordo anterior. Manteve cláusulas como a garantia do regime de trabalho e repouso 60x60 e a previsão para pagamento de dobras e de folgas não gozadas. O acordo prevê, ainda, pagamento de bônus por tempo de empresa e abono pecuniário, custeio de previdência privada, complemento salarial, definição de remuneração para a marítima gestante e, mais, custeio de passagens e previsão de pagamento de ajuda de custo por cada embarque e desembarque.

Mercosul Line

O ACT estabelece vigência de dois anos, reajuste de todos os índices econômicos, recarga extra no cartão-alimentação referente ao ano base de 2016 e inclusão de cláusula referente ao regime 1x1, que já era praticado pela empresa, garantindo melhor qualidade de vida aos Oficiais e aos Eletricistas.

Flumar

O ACT tem vigência de dois anos, traz ganho real e manutenção de cláusulas como a do regime 1x1, assistência médica e odontológica, adicional de permanência e gratificações.

Norsul Graneleiros e Cargas Líquidas

O SINDMAR assinou termos aditivos aos ACT 2016/2018, referentes aos vales-alimentação dos Oficiais e dos Eletricistas vinculados à empresa.

Finarge (Gaseiro)

O ACT tem vigência no período 2018/2020. Oferece reajuste das remunerações em 2018, com reposição da inflação acumulada em 24 meses (medida pelo INPC) e garantia de ganho real na data-base seguinte. Mantém regime de trabalho de 60x60, previsão para pagamento de dobras e de folgas não gozadas, pagamento de bônus por tempo de empresa e de abono pecuniário, custeio de previdência privada, custeio de passagens e previsão de pagamento de ajuda de custo por cada embarque e desembarque. Também houve aumento significativo no valor do vale-alimentação e da ajuda de custo, equiparando-os aos valores praticados para os profissionais do apoio marítimo da mesma empresa.

DIÁRIO DE BORDO

O SINDMAR defende que a atividade sindical se realize em qualquer lugar onde estejam em jogo os interesses legítimos dos seus representados. Seja nas escolas de formação, nas diferentes esferas de governo, nos órgãos fiscalizadores ou nos fóruns de discussão, a voz do trabalhador marítimo precisa ser ouvida, a fim de que seus direitos sejam respeitados. Oficiais e Eletricistas mercantes brasileiros, unam-se a um Sindicato que, de fato, lhes representa!

De portas abertas

No mês de dezembro, o SINDMAR recebeu em sua sede, no Rio de Janeiro, Capitães de Manobras das Bacias de Campos e de Santos. O Diretor de Relações Internacionais, Carlos Müller, (2° a partir da direita) discutiu com os Oficiais temas relacionados à conjuntura socioeconômica do Brasil, com foco nas ameaças aos direitos dos trabalhadores.

O Trabalho em visita ao Sindicato

No mês de novembro, representantes do Ministério do Trabalho – MT, que foi extinto pelo novo governo, estiveram na Fundação Homem do Mar – FHM para conhecer o Centro de Simulação Aquaviária – CSA, onde são ministrados cursos voltados para o trabalhador marítimo. Na oportunidade, o ex-Secretário de Relações do Trabalho, Mauro Rodrigues de Souza, e a então Chefe da Divisão de Mediação e Promoção de Políticas de Relações do Trabalho, Juliana Sá Passos, também visitaram a sede do SINDMAR, no mesmo prédio.

O Diretor Carlos Müller e o Presidente Severino Almeida Filho receberam Mauro Rodrigues de Souza no SINDMAR

Os representantes do MT visitaram os passadiços do CSA, acompanhados do coordenador da FHM, Mario Calixto, e do Diretor do SINDMAR Carlos Müller

Formatura EFOMM/CIABA

Nos dias 3 e 4 de dezembro de 2018 foram realizadas as cerimônias de formatura e de premiação dos alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Braz de Aguiar – EFOMM/CIABA. Estiveram presentes diversas autoridades e representantes da comunidade marítima.

O Delegado Darlei Pinheiro representou o SINDMAR na homenagem aos formandos da EFOMM/CIABA

Darlei entregou o Prêmio SINDMAR, um equipamento de som, à POM Joelma Lourenço Ribeiro e ao PON Antônio Alves Pereira Filho, como incentivo ao ensino e à formação de novos profissionais

Reconhecimento a Mauá

O Segundo-Presidente do SINDMAR, José Válido da Conceição, participou de homenagem ao patrono da Marinha Mercante brasileira, Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, em 28 de setembro, quando comemorou-se o Dia Mundial Marítimo. A cerimônia foi realizada na Praça Mauá, no Rio de Janeiro, e contou com a presença de autoridades e de representantes da comunidade marítima. Na foto, a partir da esquerda, José Válido, o representante do Sinaval, Jorge Faria, o ex-Comandante da Marinha do Brasil, A. E. Leal Ferreira, o Diretor-Geral de Navegação da Marinha do Brasil, A. E. Leonardo Puntel e o Presidente do Syndarma, Bruno Lima Rocha.

Direitos dos marítimos

O Delegado do SINDMAR em Belém (PA), Darlei Pinheiro, ministrou palestra para os alunos do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar – CIABA sobre proteção ao marítimo brasileiro no mercado nacional. Na ocasião, foram abordados temas como a participação e a influência dos marítimos na Representação Permanente do Brasil na Organização Marítima Internacional – IMO, nossa atual conjuntura profissional, legislação e, também, a importância dos Acordos Coletivos de Trabalho e do regime de trabalho e repouso 1x1.

O Delegado Darlei Pinheiro apresentou aos alunos do CIABA assuntos relevantes para os marítimos brasileiros

Segurança nas operações

O projeto de acesso às embarcações que operam no Berço 2, de produtos refinados, do Terminal de Miramar, em Belém, foi aprovado e será conduzido pela Companhia Docas do Pará – CDP. O empreendimento contou com a contribuição da Delegacia Regional do SINDMAR. Quando participou da Audiência Pública da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, o Delegado Darlei Pinheiro alertou sobre o fato de o acesso ao terminal ser feito até então por meio de pranchas de 15 a 20 metros de comprimento, com inclinação considerável e alto risco de acidentes. De acordo com Darlei, quando concluído, o projeto aumentará a segurança dos marítimos e demais envolvidos nas operações do Berço.

Darlei Pinheiro (à direita) com representantes da administração do Terminal de Miramar

Pranchas de acesso apresentam riscos de acidente

Em defesa do Plano Petros

O Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas (de camisa verde), marcou presença em uma das reuniões do Fórum de Defesa dos Participantes da Petros, realizada na sede do Sindipetro-RJ. As discussões reúnem representantes das Federações dos Aquaviários (FNTTAA) e dos Petroleiros (FNP/FUP), além de grupos e associações de trabalhadores beneficiários do Plano Petros do Sistema Petrobras-PPSP. O objetivo do Fórum é buscar alternativas ao Plano de Equacionamento do Déficit Técnico-PED proposto pela Petros, que cobra, desde março de 2018, taxas extras aos trabalhadores, aposentados e pensionistas.

Segurança na navegação

Em 5 de dezembro, o SINDMAR participou do Fórum Acidentes e Fatos da Navegação e o Seguro P&I, em Belém (PA), no qual também estiveram autoridades marítimas e profissionais ligados ao setor aquaviário. Durante o encontro, o Delegado do SINDMAR Darlei Pinheiro manifestou sua preocupação com a criminalidade na região, onde casos de roubo com uso de armas têm vitimado tripulantes em embarcações nacionais e estrangeiras.

CMG João Alexandre Santiago da Silva, ex-Capitão dos Portos da Amazônia Oriental – CPAOR, Darlei Pinheiro, Delegado do SINDMAR, Alte. Domingos Sávio Almeida Nogueira, da Procuradoria Especial da Marinha, e Marcus Sammarco, Advogado

Novo comando na CPAOR

O SINDMAR participou da cerimônia de passagem de comando na Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – CPAOR, no dia 17 de janeiro, quando o Capitão de Mar e Guerra – CMG Manoel Oliveira Pinho assumiu o posto, antes ocupado pelo CMG José Alexandre Santiago da Silva. O Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Edervaldo Teixeira de Abreu Filho, o Comandante do CIABA, CMG Marcelo Baptista Santos, representantes de Sindicatos, de empresas de navegação, da praticagem e da comunidade marítima do Pará também prestigiaram a solenidade.

O novo Comandante da CPAOR, CMG Manoel Oliveira Pinho, com o Delegado do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro

Panorama do mercado profissional

O Delegado do SINDMAR Darlei Pinheiro realizou palestra com alunos do Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Náutica – Complementar (Acon C) do CIABA, em Belém (PA). Os temas abordados foram o atual cenário do transporte marítimo no Brasil, as mudanças na legislação trabalhista, a terceirização da mão de obra e a RN 6, resolução normativa que garante o emprego de marítimos brasileiros nas tripulações de navios estrangeiros que estejam atuando em território nacional por mais de 90 dias. Em sua exposição, Darlei destacou o papel do SINDMAR nos processos de negociação de ACT e a importância da sindicalização de todos os representados no fortalecimento da luta coletiva.

Darlei Pinheiro (ao centro), orientou os novos Oficiais sobre o mercado de trabalho atual

AÇÃO SINDICAL NAS EMBARCAÇÕES: DEFESA E PROTEÇÃO DO MARÍTIMO BRASILEIRO

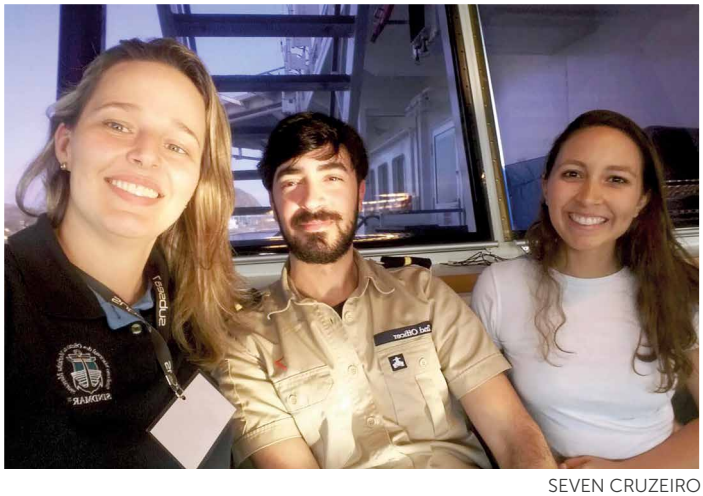
Seja na cabotagem ou no offshore, os grandes armadores internacionais não escondem sua intenção de povoar as águas jurisdicionais brasileiras com tripulações provenientes de países de baixo custo. O SINDMAR acredita que apenas uma ação sindical forte, unida e transparente é capaz de garantir a manutenção dos postos e das condições de trabalho dos marítimos brasileiros. Por meio das visitas a bordo, o Sindicato leva até os profissionais embarcados informações sobre os Acordos Coletivos de Trabalho e as atividades de mobilização; ouve as queixas dos tripulantes; apura denúncias e, quando necessário, aciona os órgãos de fiscalização para que os direitos dos trabalhadores sejam respeitados.

ASSO VENTISETTE

FALCON NOSTOS

SEBASTIÃO CABOTO

MARLIN

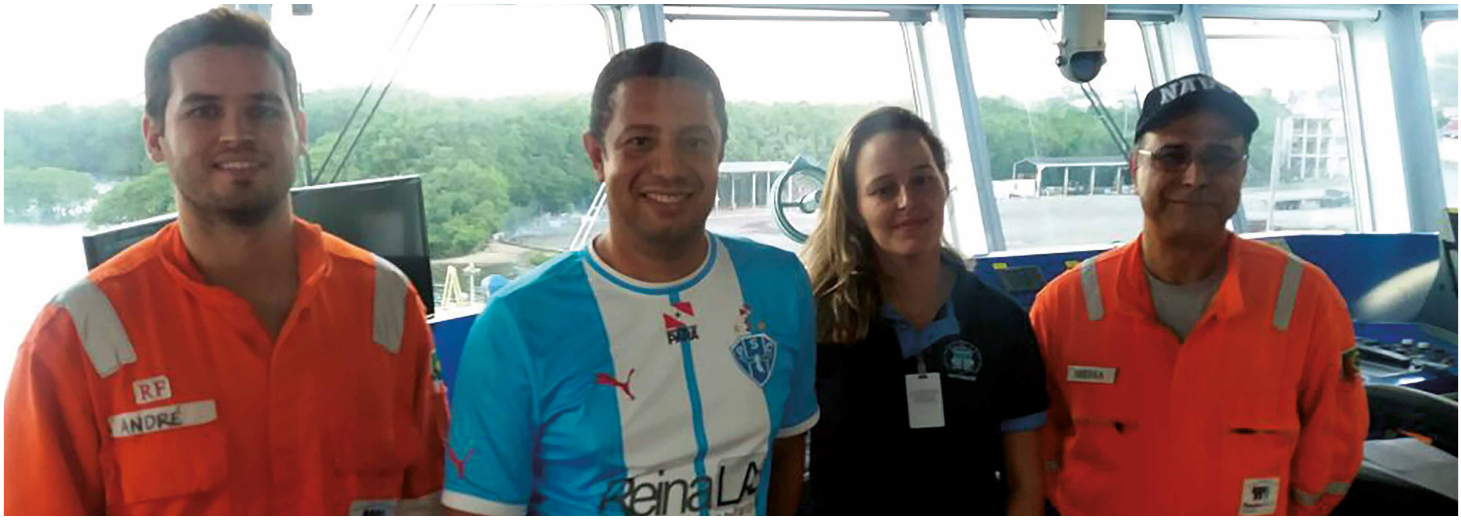


SEVEN CRUZEIRO

PSV TAGAZ

SEVEN RIO

MAERSK KALEA



SDSV MANDRIÃO

WYATT CANDIES

AKERAIOS

LOG-IN PANTANAL

MARLIN COPACABANA

BRAM BOA VISTA

DARCY RIBEIRO

MAERSK KALEA

CASTILLO DE MACEDA

SKANDI BÚZIOS

STARNAV URSUS

ECO NICAL

BOURBON PETREL

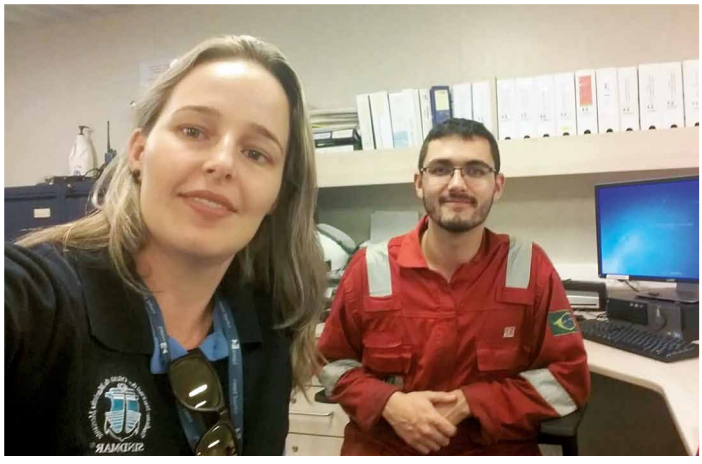
ROMULO ALMEIDA

LPG SANTOS

SIEM ATLAS

SKANDI IGUAÇU

TOP ESTRELA DO MAR



SAPURA JADE

LPG SANTOS

SEVEN WAVES

CBO ITAJAÍ

SKANDI AÇU

SKANDI SALVADOR

BRAM BUCCANEER

EVROS

BJ BLUE MARLIN

STARNAV ANDRÔMEDA

CBO ALESSANDRA

CASTRO ALVES

SEU EMPREGO NOSSA LUTA!

CADASTRO DE **PRÉ-ASSOCIAÇÃO**

EU TENHO

EMPREGO GARANTIDO PELA **RN 6**
ACT SEM PERDAS
SALÁRIO DECENTE
SEGURANÇA NO TRABALHO
COMBATE À FADIGA
EMBARQUE E REPOUSO 1X1
ASSISTÊNCIA JURÍDICA
CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL

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

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR®

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

Avenida Presidente Vargas, 309
16º andar – Centro – RJ

secretaria@sindmar.org.br
www.sindmar.org.br

V CONGRESSO NACIONAL DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO

ISSN 2595-5152

Recife - Pernambuco
11 a 13 de junho de 2019

"O trabalho seguro e saudável num cenário de profundas transformações sociais e econômicas"

OBJETIVOS:

- Promover o intercâmbio de informações técnico-científicas relativas à segurança e saúde no trabalho portuário e aquaviário, e suas interfaces com as inovações tecnológicas.
- Socializar as experiências exitosas sobre prevenção de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho nesses setores econômicos.
- Avaliar e debater a aplicabilidade das Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (NR- 29) e no Trabalho Aquaviário (NR - 30).

CHAMADA DE TRABALHOS:

30/04/2019 - prazo para os interessados enviarem projetos, ações e estudos sobre prevenção de acidentes e doenças no trabalho portuário e aquaviário, através do e-mail **vcongresso2019@fundacentro.gov.br**.

INFORMAÇÕES:

(81) 3427-4775 / 3241-3643
www.fundacentro.gov.br/v-congresso-portuario-aquaviario

Local: Mar Hotel Conventions
R. Barão de Souza Leão, 451, Boa Viagem

FUNDACENTRO
FUNDAÇÃO JORGE DUPRAT FIGUEIREDO DE SEGURANÇA E MEDICINA DO TRABALHO

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

PÁTRIA AMADA BRASIL GOVERNO FEDERAL

SEU EMPREGO, **NOSSA LUTA!**

EU TENHO UM SINDICATO QUE ME REPRESENTA

EMPREGO GARANTIDO PELA **RN 6**
ACT SEM PERDAS
SALÁRIO DECENTE
SEGURANÇA NO TRABALHO
COMBATE À FADIGA
EMBARQUE E REPOUSO 1X1
ASSISTÊNCIA JURÍDICA
CERTIFICAÇÃO PROFISSIONAL

Vamos lutar juntos e organizados! O SINDMAR convoca os Oficiais e os Eletricistas a apoiarem a Organização Sindical, contribuindo como associados, participando das discussões e das lutas encaminhadas pelo Sindicato e buscando a adesão dos colegas que ainda não são sindicalizados para que possamos ter mais força coletivamente.

SINDICALIZE-SE!

PREENCHA O SEU CADASTRO
Faça a leitura do código ao lado
com seu smartphone, ou acese:
www.sindmar.org.br/como-sindicalizar-se

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR®