



unificar

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

Número 55
Maio de 2022

Heróis do mar, nobre povo...

○ Brasil perde Severino
Almeida Filho, maior
líder sindical marítimo
do nosso tempo

Sea heroes, noble people...

*The loss of Severino
Almeida Filho, the greatest
maritime union leader
of our time*

BR do Mar

Governo aprova incentivos
às empresas e se esforça
na geração de empregos
apenas para trabalhadores
de outros países

A continuidade da vida na ponta da agulha

Sindicatos cobraram do
governo vacina no braço
dos brasileiros

Programa de extinção da frota

Petrobras privilegia
afretamento de navios
estrangeiros e poderá
extinguir frota nacional
sem renovação

JUNTOS SOMOS MAIS FORTES!

Em plena pandemia de Covid-19, oficiais e eletricitas do apoio marítimo rejeitaram as práticas abusivas da armação, demonstraram disposição para lutar coletivamente e começaram a obter acordos coletivos de trabalho justos

Together we are stronger!

In the midst of the Covid-19 pandemic, offshore officers and electricians rejected the abusive practices of shipowners, showed a willingness to fight collectively and began to obtain fair collective bargaining agreements



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

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

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

REDES SOCIAIS:



DELEGADO REGIONAL DE BELÉM

+55 91 3345 3460
+55 91 3345 3461
+55 91 98408 7768
delegadopa@sindmar.org.br

DELEGADO REGIONAL DE FORTALEZA

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

DELEGADO REGIONAL DE VITÓRIA

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



DIRETORIA DO SINDMAR

Primeiro Presidente
Carlos Augusto Müller

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 Procurador
Marco Aurélio Lucas da Silva

Diretor de Educação e Formação Profissional
José Nilson Silva Serra

Diretor de Comunicação
Paulo Rosa da Silva

Diretor de Previdência Social
Paulo Sérgio Fernandes dos Santos

Diretora de Relações Internacionais
Lorena Pintor Silva

O SINDMAR É FILIADO À:



REPORTAGENS

70 **CAPA****Juntos somos mais fortes!**

Em plena pandemia de Covid-19, oficiais e eletricitas do apoio marítimo rejeitaram as práticas abusivas da armação, demonstraram disposição para lutar coletivamente e começaram a obter acordos justos.

84 **COVER STORY****Together we are stronger!**

In the midst of the Covid-19 pandemic, officers and electricians in the Brazilian offshore rejected the abusive practices of shipowners, showed a great willingness to fight collectively and reached fair agreements.

46 **BR DO MAR**

Após o veto presidencial à garantia de emprego de 2/3 de brasileiros nos navios estrangeiros inscritos no BR do Mar, governo mobilizou sua base parlamentar para assegurar que marítimos nacionais ficassem de fora do programa de estímulo à cabotagem.

HOMENAGEM

6 **A SEVERINO ALMEIDA FILHO**
"Heróis do Mar, nobre povo..."
 – Por Edson Martins Areias

30 **TÁBUA DAS MARÉS**32 **COVID-19**

32 A continuidade da vida na ponta da agulha

36 Anvisa alterou protocolo para embarque e desembarque de marítimos durante a pandemia

40 **FHM**

40 CSA reabre com foco em cursos sob medida

43 Certificações durante a pandemia

44 Estudo da FHM para terminal no Pará é aprovado

56 **MUNDO**

56 Marítimos brasileiros ainda não receberam reconhecimento pela atuação heroica durante a pandemia

58 **SISTEMA PETROBRAS**

58 Programa de extinção da frota

62 Artigo
 Venda de navios esvazia programa de estímulo à cabotagem
 – Carlos Augusto Müller

64 Petrobras e Transpetro, a gestão para o fracasso

68 O Judiciário como último recurso na Petrobras

TRIBUTE

18 **TO SEVERINO ALMEIDA FILHO**
"Heroes of the sea, noble people..."
 – By Edson Martins Areias

96 **MATERNIDADE**

96 Tramita na Câmara licença-maternidade específica para marítimas

98 **ENTREVISTA**

98 A imprescindível cooperação entre fiscalização e sindicalismo
 – Palmério Queiroz

102 **JUSTIÇA DO TRABALHO**

102 MPT destaca processo de consulta utilizado pelo Sindmar na aprovação de ACT

103 Conttmf e CONATPA colaboram na proteção aos trabalhadores marítimos

104 **SINDICALISMO**

104 Sindmar sedia debates sindicais sobre o Projeto Nacional de Desenvolvimento

108 **JURÍDICO**

108 Conheça os seus direitos na demissão

110 Sindmar refaz alerta sobre ações trabalhistas de férias e folgas

112 **NOTÍCIAS**

EXPEDIENTE DA REVISTA UNIFICAR · PUBLICAÇÃO DO SINDMAR



UNIFICAR · EDIÇÃO 55

Editora: Glauce Tolomei**Reportagem e Redação:**

Aparecida Oliveira, Glauce Tolomei

Edição de Fotografia: Leonardo Lisboa**Fotos:** Leonardo Lisboa, Aparecida Oliveira, acervo Sindmar e Internet**Projeto Gráfico:** Leonardo Lisboa**Arte da capa:** Cláudio Duarte**Revisão:** Rogério Imbuzeiro

Os artigos são de responsabilidade dos autores.



A edição 55 da Revista Unificar abre com uma homenagem a Severino Almeida Filho, fundador e ex-presidente do Sindmar, que nos deixou no início deste ano. Maior líder sindical marítimo do seu tempo, Severino dedicou a vida às causas coletivas e seu nome sobreviverá por meio das conquistas que ele capitaneou para os trabalhadores.

Enquanto ainda presidia o Sindmar e a Conttmf, Severino recusou veementemente, em diversas oportunidades, as propostas indecorosas de acordo coletivo da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo – Abeam, que, se concretizadas, apresentariam severas perdas para os trabalhadores. O destino permitiu que, mesmo afastado das funções de sindicalista, Severino testemunhasse, em plena pandemia de Covid-19, oficiais e eletricitistas se mobilizarem contra as práticas abusivas da armação e, ao demonstrar disposição para lutar coletivamente, alcançarem acordos justos.

A Unificar mostra como, conscientes do seu papel, homens e mulheres do mar decidiram agir contra os abusos que vinham sofrendo, somaram forças e seguiram as orientações da organização sindical que os representa há quase nove décadas. Deste modo, foram atendidos em reivindicações importantes e deram início a uma onda histórica de fechamentos de acordos coletivos no setor.

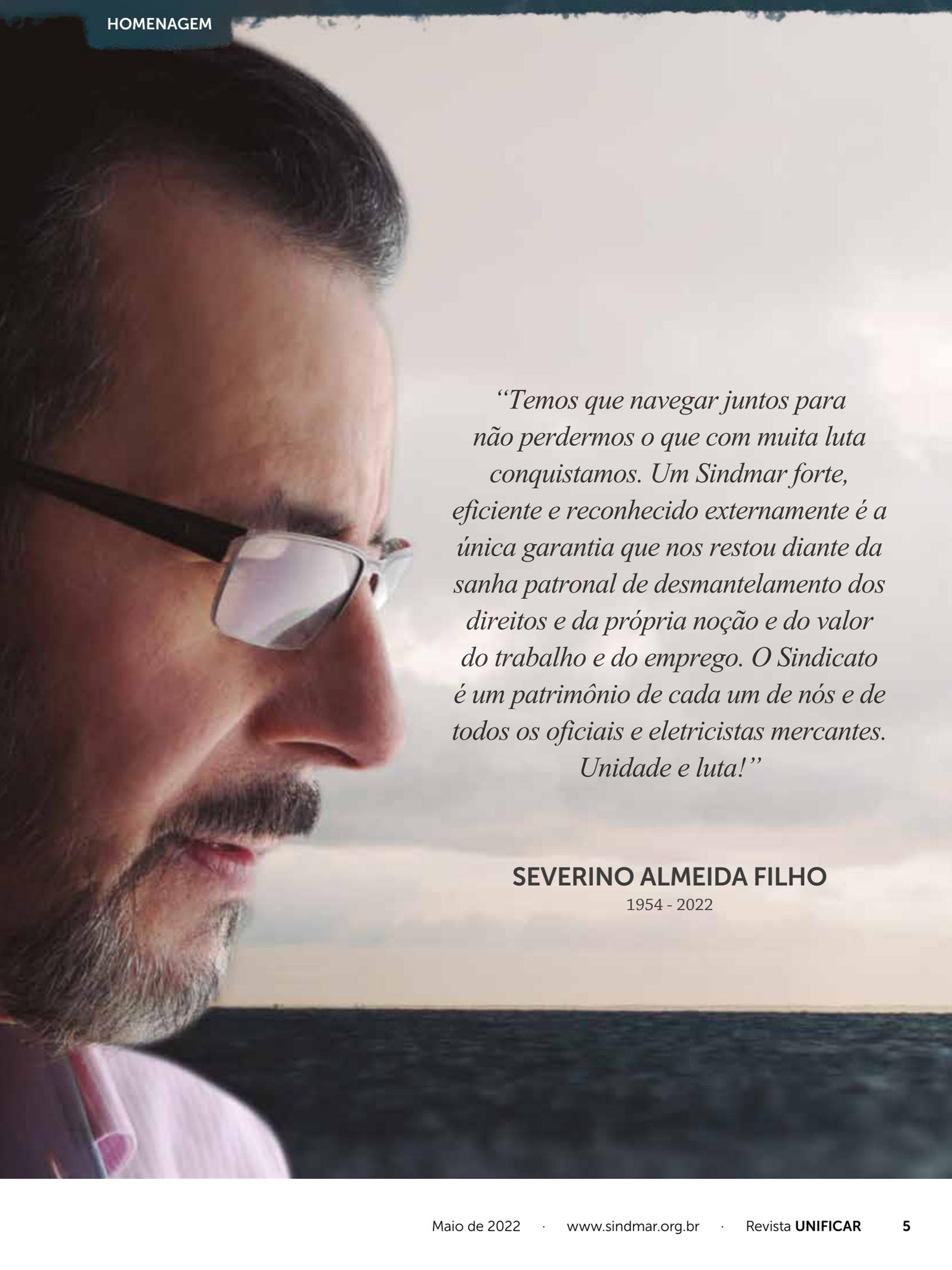
Você vai ver também de que modo o governo federal deixou os marítimos brasileiros de fora na Lei do BR do Mar, aprovando incentivos às empresas e mobilizando esforços junto à base legislativa para que não houvesse garantia de emprego para pelo menos 2/3 de brasileiros no texto da nova Lei.

Saberá, também, como as entidades sindicais se posicionaram contra a ignorância e o negacionismo, e cobraram do governo vacina no braço dos brasileiros. E, ainda, a articulação dos sindicatos marítimos com a Anvisa e a armação para discutir o novo protocolo de embarque e desembarque de marítimos durante a pandemia.

Por fim, um alerta: enquanto em outros países governos e empresas investem em frota própria para garantir soberania, previsibilidade de custo e disponibilidade de transporte, aqui a Petrobras privilegia o afretamento de navios estrangeiros e, com essa prática, poderá extinguir rapidamente a frota nacional sem renovação.

Essas e outras notícias de relevância para os trabalhadores marítimos e para o Brasil estão nas próximas páginas da Revista Unificar.

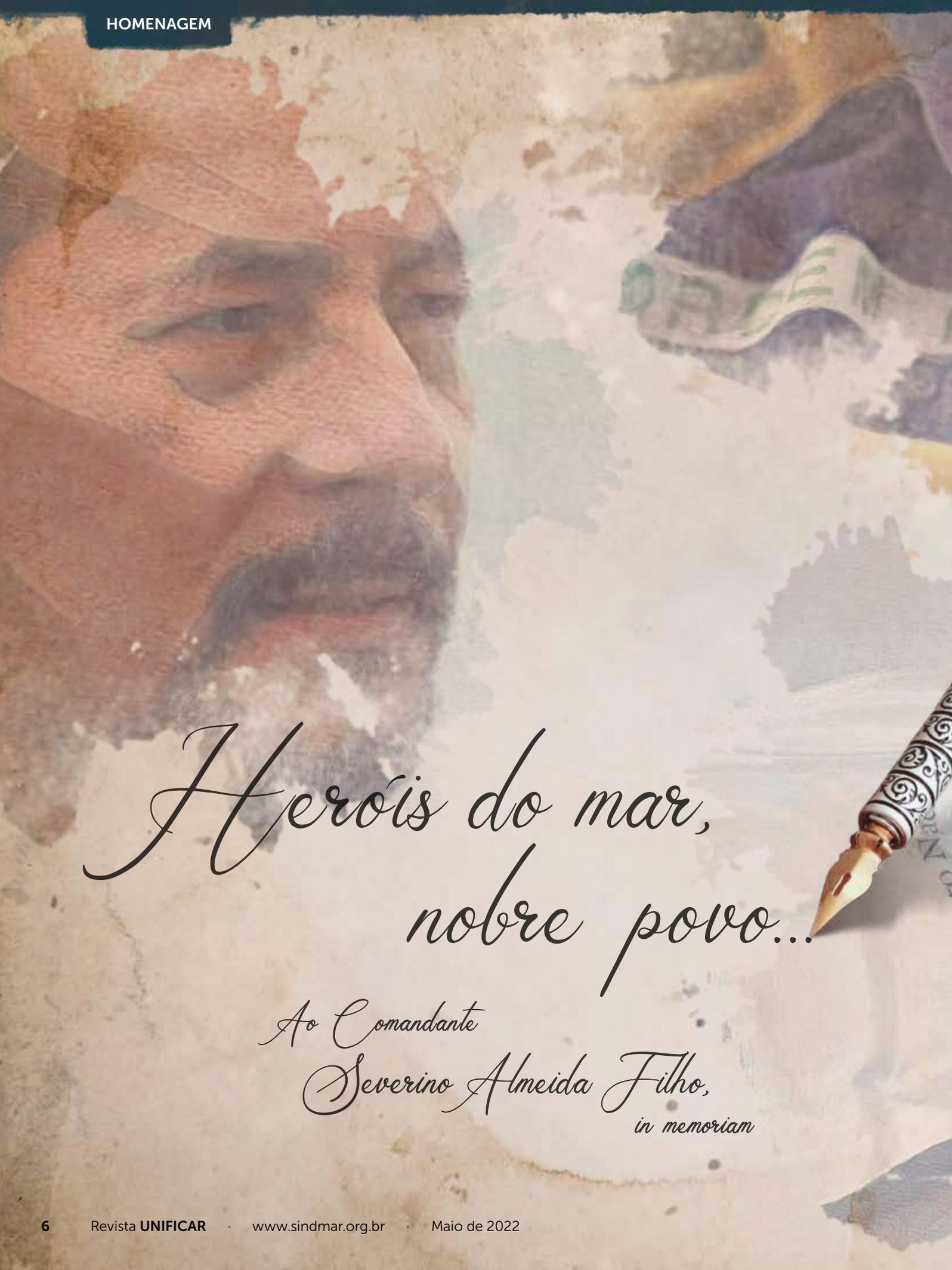
Boa leitura!



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

SEVERINO ALMEIDA FILHO

1954 - 2022



*Heróis do mar,
nobre povo...*

*Ao Comandante
Severino Almeida Filho,
in memoriam*



Doze de janeiro de 2022, dia que nasceu com o travo amargo da despedida de um grande Brasileiro: **SEVERINO ALMEIDA FILHO**, ex-Presidente da **CONTTMAF**, também ex-Presidente e Fundador do **SINDMAR** – fruto da unificação do Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas com o Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e dos Práticos de Portos, ambos da Marinha Mercante, aos quais se fundiu, anos após, o Sindicato Nacional dos Técnicos-Eletricistas da Marinha Mercante.

Como em quase todas as manhãs desde que ele se retirara do mandato sindical, envio-lhe uma mensagem de bênção e esperança antes que o sol levante no Planalto Central. Pouco mais de duas horas após, sua irmã Cristina me comunica que nosso mano se despedira da vida em seu recanto em Araras, na região serrana do Rio de Janeiro.

Depois de haver acionado amigos e representantes das gentes do mar e dos portos, quando eu ainda tentava manter os pés no chão e o coração e a mente buscavam espeque na fé, um grupo de companheiros pediu que eu escrevesse o necrológio de meu irmão “Seven”, como eu o chamava. Decorridos exatos três meses após tal perda, e quase um mês da partida de minha centenária mãe, retomo a difícil faina.

Severino Almeida se despediu deste plano aos 67 anos de idade, em sua casa, onde a Bandeira do Brasil jamais deixou de tremular no mastro instalado na varanda, emoldurado pela mata e pelo céu limpo da serra.

Dotado de raros e elevados talentos, antes de abraçar a carreira marítima graduou-se em curso técnico, tendo trabalhado na Mercedes-Benz do Brasil, na linha de montagem de motores; após, atuou como desenhista e em projetos de comunicação visual.

Aos 23 anos, ingressou na Escola de Oficiais da Marinha Mercante, tendo concluído em 1980 o estágio de Praticante-Aluno e obtido a carta de 2º Oficial de Náutica.

Por **Edson Martins Areias**

Oficial Superior de Máquinas e
Consultor Jurídico da CONTTMAF

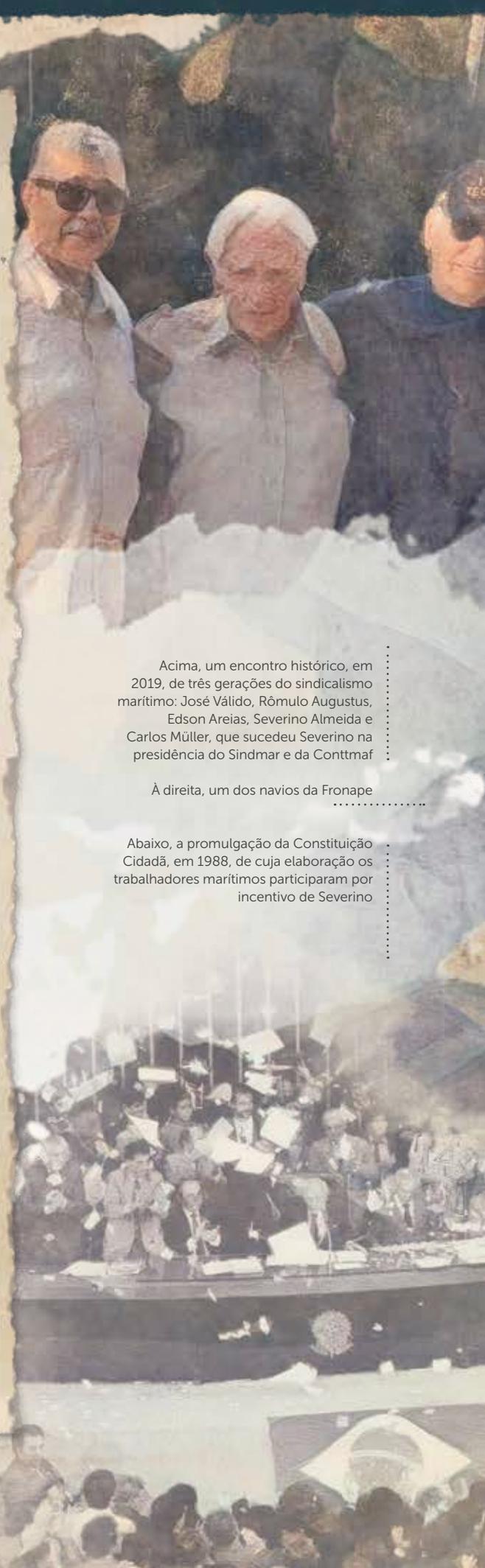
Profissional sério e maduro, jamais passara por sua cabeça ingressar no movimento sindical até que seu colega de turma **José Murilo Nunes de Faria Júnior**, com intensa persistência, convenceu-o a aceitar o espinhoso encargo de compor a chapa de oposição, encabeçada pelo veterano comandante August Friedrich Hans Hoffman. Derrotados no pleito de 1986, os idealistas **Murilo** e **Severino** agregaram apoiadores e consolidaram o **Movimento Unificar** com a bandeira da renovação.

Convenceram-me, a duras penas, a me candidatar à Presidência da Máquina. É que, engajado nas lutas de classe desde calouro, quando guindado à Direção Gremista da Escola pelos veteranos e vibradores Artur Carbone e Luciano Ponce, cedo conheci as agruras de tentar bem representar os interesses coletivos. Não fosse por **Severino** e **Murilo**, e pelo objetivo da unificação, que aprendi a defender com o saudoso **Comandante André Sabatié**, eu jamais teria ingressado nas lides sindicais. Nem os líderes das chapas de oposição, que haviam se unido, lograriam que aceitasse candidatar-me à Presidência da Máquina.

Menos de seis meses após nossa festejada posse, encetamos a histórica Greve Nacional dos Marítimos de 1987, na qual, dentre outros tantos mobilizadores que os 35 anos já passados eclipsam, destacaram-se **Severino, José Murilo, Jailson Bispo, Darlei Pinheiro, Paulo Pasini, Luís Felipe Lopes Tavares** e **João Mesquita** – principalmente por lutarem sem a proteção de mandato sindical, como valorosos militantes.

Os colegas acima mencionados – exceto **Murilo**, que não era da Frota Nacional de Petroleiros (Fronape) – amargaram sumária demissão durante a aguerrida e vitoriosa greve. **Severino**, porém, foi o mais visado por ser o mais proeminente mobilizador. Casado e com dois filhos menores, por seu temperamento e sua extremada altivez, negava-se a aceitar ajuda dos amigos e proveu sua subsistência trabalhando como autônomo.

Não houve reunião de nossa Diretoria com a Fronape em que não insistíssemos na reintegração do sexteto demitido. A menção do nome de **Severino** era a que mais sensibilizava os representantes da Armadora, limitados, porém, pela inflexível postura do superintendente Telmo Reifschneider.



Acima, um encontro histórico, em 2019, de três gerações do sindicalismo marítimo: José Válido, Rômulo Augustus, Edson Areias, Severino Almeida e Carlos Müller, que sucedeu Severino na presidência do Sindmar e da Contmaf

À direita, um dos navios da Fronape

Abaixo, a promulgação da Constituição Cidadã, em 1988, de cuja elaboração os trabalhadores marítimos participaram por incentivo de Severino



Apesar do sacrifício, **Severino** e **Murilo** continuaram a editar o jornal **Unificar** e a lutar pela unificação das Representações dos Oficiais Mercantes, divididas, desde os anos 30, pelas especialidades então existentes: Náutica, Máquinas, Câmara e Comunicações.

Após a greve, **Severino** conseguiu embarque como oficial em graneleiros da Norsul, agregando conhecimento naquela classe de navios depois de haver, desde sua graduação até a greve, navegado ininterruptamente em petroleiros. Tempos depois, **Severino** embarcou como comandante de rebocadores de offshore, munido de sua destreza e inteligência.

Por incentivo e pela visão de **Severino** e **Murilo**, nosso Sindicato de Máquinas se fez presente na Assembleia Nacional Constituinte, tendo ajudado a construir vários artigos da Carta Magna de 1988 na defesa da cidadania. Em particular, elaborando o art. 178 – que dispunha sobre a ordenação do transporte marítimo, a exclusividade dos navios brasileiros na cabotagem e a proporção mínima de 2/3 de brasileiros nas equipagens dos navios nacionais – e participando de sua aprovação.

Guerreiros, eles não desistiram após a refrega – no plano pessoal, eis que a greve resultou vitoriosa – e jamais abandonaram a luta de classe. Bancavam com outros colegas a edição do jornal **Unificar**, participavam de assembleias, conscientizavam a categoria. Os demitidos na greve foram reintegrados na Fronape por força do § 5º, art. 8º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) de 1988.

Ainda assim, apesar da persistência, nas eleições da Náutica de 1990, concorrendo com outras três chapas, a encabeçada por **Severino** deixou de ser eleita pela ínfima diferença de cinco votos, no acirrado pleito.

Após um mandato apenas, como eu planejava e prometera, não me candidatei à reeleição em 1989, o que muito desagradou a **Severino**. O veterano **Comandante Rômulo Augustus**, após difíceis seguidos mandatos, meses antes, também resolvera deixar a lide sindical a cargo dos mais jovens.

Severino e seus Companheiros continuaram a luta, mesmo embarcados, num tempo em que não havia recursos como internet e redes sociais. Até que, em 1993, pelo voto democrático, ascenderam à direção do então Sindicato dos Oficiais de Náutica e dos Práticos de Portos da Marinha Mercante.

Àquela altura, os sindicatos de Náutica e de Máquinas já haviam perdido todo o prestígio adquirido em décadas de conquistas. Ambos se encontravam em precárias condições econômicas, políticas e negociais, sem um acordo coletivo sequer assinado ou em marcha. Haviam chegado ao ponto de, abertamente, apoiar o funcionamento de falsas cooperativas de trabalho marítimo, engolindo o discurso do “ou se tem direitos, ou se tem trabalho”.

Num contexto de profundas mudanças políticas, de inflação incontrolada, de crise na navegação marítima, de desnacionalização da economia, com centenas de aquaviários desembarcados e sem perspectiva de colocação e, sobretudo, com o Sindicato falido, **Severino Almeida** assumiu a Presidência.

Foram anos terríveis. Pouco tempo após, as Federações de pessoal do Mar, dos Portos, da Aviação e da Pesca enxergaram em **Severino** a liderança e o perfil que o levaram à Presidência da **CONTTMAF** – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos.

Também a **CONTTMAF** amargava sérios problemas financeiros. Operoso, incansável e dotado de rara inteligência, **Severino**, capitaneando, tinha de se deslocar ao Planalto Central para defender os interesses das categorias e da nacionalidade. Ele e os que se animavam a acompanhá-lo viajavam nos voos mais econômicos e, sem verba para hospedagem em hotéis, dormiam em colchonetes nas modestas instalações da antiga sede da **CONTTMAF**, em Brasília.

Excelente administrador e assessorado por operosa e proba Diretoria que liderava, cortou custos e fechou delegacias nos portos do Brasil; modernizou a administração, logrou fazer as empresas voltarem à mesa de negociação e firmou acordos coletivos, liderando outras categorias.

Ao lado: Severino discursa em assembleia de greve da Transpetro

Abaixo: Severino (sentado, ao centro) acompanhado dos diretores do Sindmar; a partir do alto e à esquerda, em sentido horário: Odilon Braga, Marco Aurélio Lucas, José Válido e Jailson Bispo



Conseguiu fazer com que os representados, pouco a pouco, fossem voltando ao Sindicato, não mais pelos vales da refeição que a Agremiação provia ao pessoal que estava “na pedra”, mas pela confiança que os liderados lhe dedicavam.

Construiu pontes entre si e outros valorosos líderes a quem antes nos opuseramos, dentre os quais o inteligente e combativo **Maurício Monteiro Sant’Anna**, ex-Presidente dos Oficiais de Máquinas, depois, da Federação e da Confederação e responsável pela inclusão do Sindicato de Máquinas na Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes - ITF, em tempos de exceção.

Em 1995, **Severino** travou um gigantesco embate após a Petrobras ter criado uma subsidiária integral em Monte Carlo, Mônaco, a GEN, sob cuja chancela iria operar seus navios com “pavilhão de aluguel”. Vale dizer, a Fronape, produto da doutrina de Soberania Nacional, pretendia transferir os navios construídos com o suor dos Brasileiros para o exterior, desfalcando a Marinha Mercante Nacional.

O pior é que alguns de nossos “iluminados”, imediatistas como sempre, já haviam sido cooptados pela Armadora, encantados com a possibilidade de “ganhar em dólares” e de “não precisar pagar imposto de renda”, sem vislumbrar, a uma, a fragilidade da promessa; a duas, a evidente e posterior substituição dos nacionais por aquaviários de países exportadores de mão de obra aviltada.

Severino foi o grande capitão da resistência. Com os poucos recursos financeiros disponíveis, espalhou outdoors pelas capitais, nas vias de acesso aos aeroportos, principalmente o de Brasília; mobilizou a categoria, conscientizando-a; trabalhou, efetivamente, entre os parlamentares do Congresso Nacional e as Autoridades sérias. Para atrair, ainda mais, o olhar do País sobre a gravidade de se alienar a frota marítima que provia o abastecimento de combustível entre as unidades da Federação, ocupou e paralisou a Ponte Rio-Niterói, o que levou a imprensa escrita, falada e televisada a dar ciência do movimento a todos os lares do Brasil.

A destacada atuação de **Severino** deu azo à criação da Transpetro e à manutenção do Pavilhão auriverde na popa de nossos petroleiros. Em 1997, o Oficial Superior de Máquinas **José Válido**, conceituado Chefe de Máquinas da Fronape, empunhando a bandeira da Unificação e aliado de **Severino**, assumiu a Presidência do Sindicato de Máquinas.

A lei 9.537/97, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, tem um sutil toque de classe do imortal **Severino Almeida Filho**:

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

A perspicácia e a elegância de **Severino** granjearam adesões e simpatias sinceras assim como a inevitável inveja dos anões morais cuja vingança é pisar na sombra dos gigantes. Seu carisma e seu patriotismo captavam o apoio de Compatriotas sérios, o que pavimentou o caminho para incluir um oficial mercante na Representação Brasileira junto à Organização Marítima Internacional, em Londres, formuladora de altas políticas para a navegação.

No mesmo 1997, mais de sete anos após (eu) haver deixado o Sindicato de Máquinas, **Severino** me convidou para exercer a Consultoria Jurídica da **CONTTMAF** e da Presidência do então SNONPPMM (Náutica). Ao assessorar a classe dos mergulhadores, que pleiteava a nacionalização do trabalho no setor, atuamos junto ao Conselho Nacional de Imigração, cujo Presidente, o Coronel Leo Cinelli, possivelmente bem impressionado com nossa postura, foi de grande auxílio para que a **CONTTMAF** figurasse como ativa participante dos principais debates, a partir de então.



CENTRO DE SIMULAÇÃO[®]
AQUAVIÁRIA





Acima, Severino com José Válido e, abaixo, na inauguração do CSA



Bem cedo o lume da inteligência de **Severino** se impôs. Atento ao crescimento da navegação de apoio à prospecção de petróleo no mar, foi o grande artífice das Resoluções Normativas que passaram a obrigar a contratação de profissionais brasileiros, por nível e especialidade, nas embarcações estrangeiras que operavam em nossas águas territoriais.

Resumir essas conquistas é relativamente fácil; difícil é registrar – e não caberia neste espaço físico – as lutas e articulações com as Autoridades Marítimas, com o Congresso Nacional, com os Ministérios do Trabalho, da Justiça, das Relações Exteriores e com os Armadores para lançar os alicerces dessas construções que esteiam a manutenção da frota mercante e os postos de trabalho dos nacionais.

Severino também estava ciente dos elevados custos de preparação dos oficiais com especialização em posicionamento dinâmico, algo inacessível a nossos colegas que dependiam de empresas dispostas a bancar passagens, hospedagem e os altíssimos preços dos cursos em estabelecimentos estrangeiros.

No ano 2000, logrou-se a grande vitória da Unificação que eu e Rômulo não pudemos consolidar nos três últimos anos de sua gestão, por sinal, meus únicos e últimos como Dirigente Sindical. **Severino** eleito 1º Presidente com **José Válido** no cargo de 2º Presidente, este tendo se mostrado seu fiel companheiro até os últimos dias neste plano.

Concertando com lideranças de vários partidos do Congresso Nacional, de matizes políticos diversos e até antagônicos, **Severino** – que nunca se filiou a qualquer partido político, malgrado os insistentes convites – articulou uma parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ para criar o **Centro de Simulação Aquaviária – CSA**, na época, o mais avançado do planeta.

E o **CSA** foi construído em um dos três andares adicionais que o **SINDMAR** incorporara à sua sede própria, no Rio de Janeiro. Com a implantação das Normas Reguladoras que obrigavam o emprego de brasileiros nas embarcações estrangeiras, a qualificação dos oficiais no Brasil, no **CSA**, foi de suma importância para elidir qualquer alegação patronal de “falta de pessoal qualificado” no País apto a operar as sofisticadas embarcações de offshore.

Do mesmo modo, a **CONTTMAF**, sob a batuta de **Severino Almeida**, passou a sediar cursos de formação e aperfeiçoamento de pessoal subalterno na Delegacia Regional que compartilhava com o **SINDMAR** em Cabedelo (PB).

Fluente em Inglês, **Severino Almeida Filho** era dotado de excepcional cultura e reconhecida capacidade de liderança. Em 1999, o **Joint Maritime Comission** aprovou sua indicação para a elaboração da Convenção 186 da **OIT** sobre o trabalho marítimo e, desde então, ele participou de todas as suas composições e reuniões, mesmo após o Colegiado haver sido reduzido ao seleto grupo de apenas 18 pessoas, seis de cada segmento da composição tripartite. Em 2006, **Severino Almeida** foi merecidamente honrado com a distinção de assinar a Convenção 186, como único Representante do segmento profissional da Delegação do Brasil em Genebra.

A Convenção 186 passou a impor padrões mínimos de remuneração e condições sociais aos países mercadores de mão de obra aviltada; ademais, a disciplinar e responsabilizar os armadores que se escondem sob os chamados pavilhões de aluguel, bem como as agências de colocação de pessoal.

Em 2008 e 2009, a Armação (entes patronais) encomendou estudos a uma universidade de São Paulo para alardear um pretense “**apagão marítimo**” que haveria de se consolidar em futuro próximo pela putativa falta de oficiais. Mera manobra para fomentar a formação em massa de profissionais e inflacionar a oferta de mão de obra. Triste é lembrar que alguns segmentos de profissionais do mar apoiaram a farsa patronal, enfatizando a falácia de que faltavam, sim, marítimos.

O **SINDMAR** contra-atacou encomendando outra pesquisa, que demonstrou que, pelo envelhecimento da frota e a baixa de unidades, na verdade, sobraria mão de obra. Isso fez ver à Autoridade Marítima que esta já vinha formando oficiais em excesso, com dinheiros públicos, para após formados amargarem “a pedra”, aguardando embarque até mesmo para concluir a praticagem.



.....
Severino em diferentes momentos de sua trajetória como líder sindical



Outro desafio enfrentado por **Severino** foi a “importação” de oficiais latino-americanos fomentada pela catastrófica política externa do Brasil, a fazer concessões sem reciprocidade. Armadores houve que chegaram a bancar escolas de formação de oficiais no exterior para embarcá-los em navios brasileiros.

A estratégia do **SINDMAR** e da **CONTTMAF** foi garantir as mesmas condições de trabalho dos brasileiros aos profissionais “importados” evitando, assim, o aviltamento de salários e a vantagem pretendida pelos que tratam o trabalho humano como mercadoria.

Severino Almeida se conduzia com seriedade, bravura, inteligência e perspicácia em cada embate. As Autoridades Marítimas e demais o respeitavam e o ouviam. Era um homem educado, mas absolutamente despido de subserviência ou temor reverencial.

Assim foi quando deixamos vazar o informe de que iríamos ajuizar uma Ação Civil Pública em face da União por conta do desperdício de dinheiros pela Diretoria de Portos e Costas – DPC da Marinha do Brasil, a formar centenas de jovens a cada ano para o desemprego, num cenário de crescente desmobilização de navios. **Severino** se dirigiu a encontrar o Almirante em comando da DPC:

- Amigo **Severino**, soube que vais nos processar – disse o Almirante.

- Estou convencido de que não será necessário, Almirante. Seu bom senso há de prevalecer de modo a compreender nossos argumentos e a chegarmos a bom termo – retrucou **Severino**.

A este tempo, ele já havia sido guindado à alta direção da ITF, onde cedo foi eleito Chairman da Seção Marítima das Três Américas.

Falta espaço para descrever tão grande e abnegado caráter, justo até com os injustos, digno até com os indignos, um homem que deixa uma obra inepugnável.

Certa vez, no Clube Naval de Brasília, aonde havia ido com meus Companheiros Leais de internato do Colégio Militar, ali distribuí exemplares da bem elaborada Revista Unificar, cujo conteúdo e apresentação orgulham qualquer categoria. Pois bem, um almirante, calouro de meus colegas, se aproximou e me disse: “Chefe, não tenho o privilégio de poder dizer que **Severino** é meu amigo, pois não tive, ainda, a oportunidade de conhecê-lo pessoalmente. Mas, por favor, diga-lhe que eu sou amigo dele, por seu exemplo de atuação.”

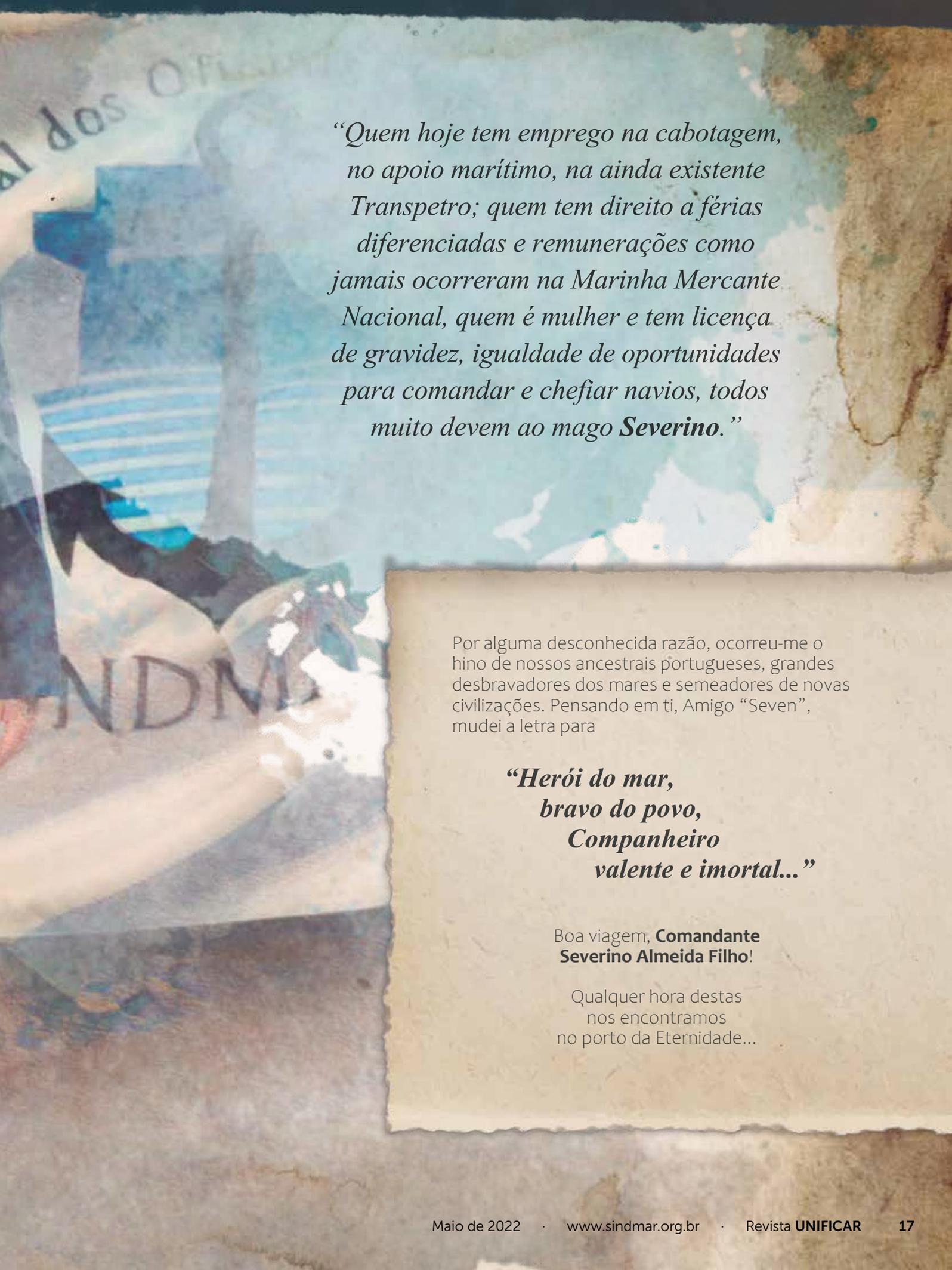
Conheci homens e mulheres muito inteligentes, bem acima da média, no Brasil e no exterior. Admirei-os a distância ou no convívio dos estudos ou trabalhos. Mas D’us deu-me o privilégio de haver lutado ao lado de **Severino Almeida Filho**, dos mais brilhantes dentre todos, homem que teria logrado sucesso em qualquer área ou empreitada.

Quem estudou numa Escola de Formação de Oficiais, em especial o CIABA, que esteve para abandonar sua finalidade precípua; quem hoje tem emprego na cabotagem, no apoio marítimo, na ainda existente Transpetro; quem tem direito a férias diferenciadas e remunerações como jamais ocorreram na Marinha Mercante Nacional, quem é mulher e tem licença de gravidez, igualdade de oportunidades para comandar e chefiar navios, todos muito devem ao mago **Severino**.

Marinheiro e velejador, planejava cruzar o Atlântico num veleiro ao fim da vida profissional. As longas jornadas do trabalho, as tribulações de uma vida dedicada ao bem geral e seu temperamento estoico e introspectivo ceifaram-lhe a realização do sonho. Ficou seu exemplo de luta e o lábaro que seus Companheiros hão de galhardamente empunhar até poder transmiti-los aos que os sucederem. Nele estará gravado com letras de lágrimas, suor e sangue: **Unidade e Luta**.

A História se constrói com gente da subida estatura moral de **Severino Almeida Filho**, que propiciou aos que ficam o melhor padrão de direitos laborais. Os bons o recordarão agradecidos; os anões morais continuarão de mal com a vida, destilando frustrações e exercendo o insano prazer de pisar sobre a sombra dos gigantes.





*“Quem hoje tem emprego na cabotagem,
no apoio marítimo, na ainda existente
Transpetro; quem tem direito a férias
diferenciadas e remunerações como
jamais ocorreram na Marinha Mercante
Nacional, quem é mulher e tem licença
de gravidez, igualdade de oportunidades
para comandar e chefiar navios, todos
muito devem ao mago **Severino.**”*

Por alguma desconhecida razão, ocorreu-me o hino de nossos ancestrais portugueses, grandes desbravadores dos mares e semeadores de novas civilizações. Pensando em ti, Amigo “Seven”, mudei a letra para

***“Herói do mar,
bravo do povo,
Companheiro
valente e imortal...”***

Boa viagem, **Comandante
Severino Almeida Filho!**

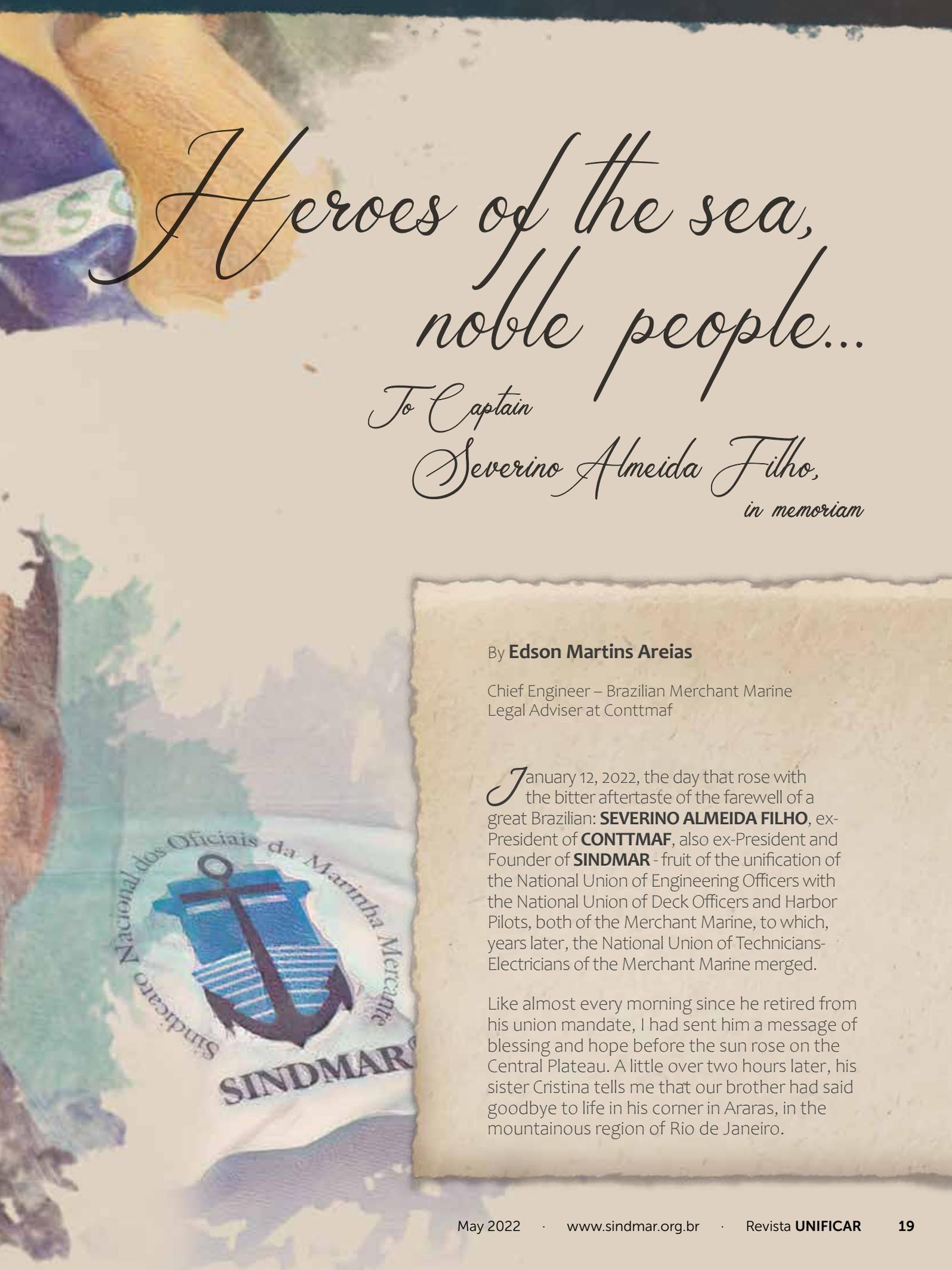
Qualquer hora destas
nos encontramos
no porto da Eternidade...

“We must navigate together so that we do not lose what we have accomplished with a great deal of struggle. A strong, efficient, and externally recognized Sindmar is the only guarantee we have left in the face of the bosses' fury for dismantling rights and the very notion and value of work and employment. The Union is an asset to each of us and to all merchant officers and electricians. Unity and struggle!”

SEVERINO ALMEIDA FILHO

1954 - 2022





Heroes of the sea, noble people...

To Captain

Severino Almeida Filho,

in memoriam

By **Edson Martins Areias**

Chief Engineer – Brazilian Merchant Marine
Legal Adviser at Conttmaf

January 12, 2022, the day that rose with the bitter aftertaste of the farewell of a great Brazilian: **SEVERINO ALMEIDA FILHO**, ex-President of **CONTTMAF**, also ex-President and Founder of **SINDMAR** - fruit of the unification of the National Union of Engineering Officers with the National Union of Deck Officers and Harbor Pilots, both of the Merchant Marine, to which, years later, the National Union of Technicians-Electricians of the Merchant Marine merged.

Like almost every morning since he retired from his union mandate, I had sent him a message of blessing and hope before the sun rose on the Central Plateau. A little over two hours later, his sister Cristina tells me that our brother had said goodbye to life in his corner in Araras, in the mountainous region of Rio de Janeiro.

After having contacted friends and representatives of the people of the sea and ports, as I was still trying to keep my feet on the ground and my heart and mind were searching for hope, a group of companions asked me to write the obituary of my brother “Seven”, as I called him. Exactly three months after that loss, and almost a month after my centenary mother's departure, I resume my difficult task.

Severino Almeida bid farewell to this plane at the age of 67, in his home, where the Brazilian flag never stopped fluttering from the flagpole installed on the balcony, framed by the forest and the clear sky of the mountains.

Endowed with high and rare talents, before embracing the maritime career, he graduated in a technical course, having worked at Mercedes-Benz of Brazil, on the engine assembly line; afterwards, he worked as a graphic artist and in visual communication projects.

At the age of 23, **Severino** entered the Merchant Marine Officers' Academy, having completed the Student-Practitioner internship in 1980, and obtained the letter of 2nd Deck Officer. A serious and mature professional, it had never crossed his mind to join the trade union movement until his classmate **José Murilo Nunes de Faria Júnior**, with heavy persistence, convinced him to accept the thorny task of composing the opposition slate, headed by the veteran captain August Friedrich Hans Hoffman. Defeated in the 1986 election, the idealists **Murilo** and **Severino** gathered supporters and consolidated the **Unificar Movement** with the banner of renovation.

They have convinced me, with great difficulty, to run for the Presidency of the Marine Engineers' Union. It is just that, engaged in class struggles since freshman, when raised to the Guild Direction of the School by vibrant veterans such as Artur Carbone and Luciano Ponce, soon I got to meet the roughness of trying to represent collective interests well. If it had not been for **Severino** and **Murilo**, and for the purpose of unification, which I learned to defend with the late **Captain André Sabatié**, I would never have joined union affairs. Not even the leaders of the opposition slates, which had stuck together, would have succeeded in convincing me to run for the Presidency of the Engineers' Union.





.....
Above, the historic 1987 Seafarers Strike

.....
Below, Severino and Areias met with the minister-president of the Superior Labor Court, Maria Cristina Peduzzi, during a Transpetro strike, in 2011



Less than six months after our celebrated installation at the Engineers' Direction Board, we waged the historic 1987 National Seafarers Strike, in which, among many other mobilizers that the passed 35 years eclipse, **Severino, José Murilo, Jailson Bispo, Darlei Pinheiro, Paulo Pasini, Luis Felipe Lopes Tavares and João Mesquita** stood out – mainly for fighting without the protection of union mandate, as valiant activists.

The aforementioned colleagues – except the late **Murilo**, who was not from the Frota Nacional de Petroleiros (Fronape) – were summarily dismissed during the fierce and victorious strike. **Severino**, however, was particularly targeted as the most prominent mobilizer. Married and with two young children, due to his temper and extreme haughtiness, he refused to accept help from his friends and provided his livelihood by working as a self-employed person.

There was not a single meeting of our Board of Directors with Fronape in which we did not insist on the reinstatement of the dismissed sextet. The mention of **Severino's** name was the one that most touched the Shipowner's representatives, limited, however, by the inflexible posture of the superintendent Telmo Reifschneider.

Despite the sacrifice, **Severino** and **Murilo** continued to edit the newspaper **Unificar** and to fight for the unification of the Representations of Merchant Officers, divided, since the 1930s, by the existing specialties: Deck, Engineering, Chamber and Communications.

After the strike, **Severino** managed to board as an officer on Norsul's bulk carriers, gaining knowledge on that class of ships after having, from his graduation until the strike, navigated uninterruptedly on oil tankers. Some time later, garnished with his skill and intelligence, **Severino**, embarked as captain of offshore vessels.

With the encouragement and vision of **Severino** and **Murilo**, our Engineers' Union was present at the National Constituent Assembly, having helped to build several articles of the 1988 Federal Constitution standing for citizenship. In particular, the preparation of article 178 – which provided for the ordering of maritime transport, the exclusivity of Brazilian ships in cabotage and a minimum rating of 2/3 of Brazilians in the crew of national ships – and participating in its approval.

Warriors, they did not give up after the fight – on a personal level, behold, the strike was victorious – and they never abandoned the class struggle. With other colleagues, they financed the edition of the newspaper **Unificar**, participated in assemblies and raised awareness of the category. Those dismissed in the strike were reinstated in Fronape by virtue of § 5, art. 8 of the Transitional Constitutional Provisions Act (ADCT) of 1988.

Even so, despite persistence, in the 1990 Deck elections, running against three other slates, the one headed by **Severino** was not elected by the tiny difference of five votes, in the fierce contest.

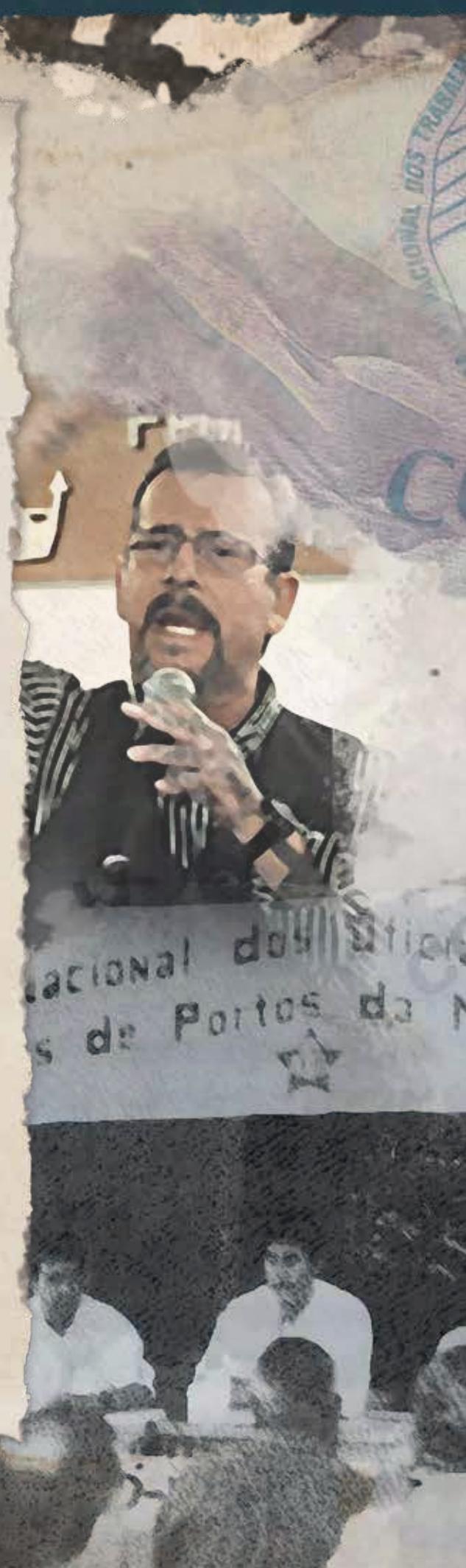
After only one term, as I had planned and promised, I did not run for reelection in 1989, something **Severino** was greatly displeased with. Months earlier, veteran **Captain Rômulo Augustus**, after rather difficult consecutive terms, had also decided to quit the union leadership on behalf of the younger officers.

Severino and his Companions sustained the struggle, even on board, at a time when there were no resources such as internet and social networks. Until, in 1993, by democratic vote, they ascended to the direction of the Union of Deck Officers and Harbor Pilots of the Merchant Marine.

By then, Deck Officers and Engineers unions had already lost all the prestige acquired in decades of victories. Both were in precarious economic, political, and business conditions, without even one single collective agreement signed or in progress. They had reached the point of openly supporting the operation of false maritime labor cooperatives, swallowing the “either you have rights, or you have work” speech.

In a context of profound political changes, uncontrolled inflation, crisis in maritime navigation, denationalization of the economy, with hundreds of seafarers disembarked and with no prospect of placement and, above all, with the bankrupt Union, **Severino Almeida** took over as President.

Those were terrible years. Shortly thereafter, the Sea, Port, Aviation and Fisheries personnel Federations saw in **Severino** the leadership and profile that led him to the Presidency of **CONTTMAF** – National Confederation of Workers in Waterway and Air Transport, Fisheries and Ports.





CONTTMAF, too, had serious financial problems. Hardworking, tireless, and gifted with rare intelligence, **Severino**, as its leader, had to travel to the Central Plateau to defend the interests of categories and nationality. He and those willing to accompany him traveled on the cheapest flights and, without budget for hotel accommodation, slept on mattresses in the modest facilities of the former **CONTTMAF** headquarters, in Brasília.

An excellent administrator and assisted by the hardworking and probative Board that he led, he cut costs and closed regional offices in the ports of Brazil; he modernized the administration, managed to get companies back to the negotiation table and signed collective agreements, leading other categories.

He managed to make seafarers, little by little, return to the Union, no longer because of the meal vouchers that the Association provided to the jobless, but because of the trust that they all dedicated to him.

He built bridges between himself and other valiant leaders whom we both had opposed before, including the clever and combative **Maurício Monteiro Sant'Anna**, former President of the Engineers' Union, and, later, of the Federation and the Confederation, and as well responsible for the Engineers' Union adherence to ITF in times of military governance in Brazil.

In 1995, **Severino** fought a gigantic clash when Petrobras created GEN, an integrally-owned subsidiary in Monte Carlo, Monaco, under whose banner the oil company would operate its ships on a flag of convenience. That is to say, Fronape, a product of the doctrine of National Sovereignty, intended to transfer abroad ships built with the sweat of Brazilians, embezzling the National Merchant Marine.

The worst fact is that some of our “enlightened ones”, short-sighted as ever, had already been co-opted by the Shipowner, delighted with the possibility of “earning in dollars” and “not having to pay income tax”, without glimpsing, at one, the fragility of the promise; two, the evident and subsequent replacement of nationals by seafarers from countries that export degraded labor.

Severino was the great captain of the resistance. With the meager financial resources available, he spread outdoor billboards in the capital cities, in the access roads to the airports, mainly in Brasília; he mobilized the category, raising awareness; he worked, effectively, among the members of the National Congress and the serious Authorities. To attract even more the country's gaze on the seriousness of alienating the maritime fleet that provided the supply of fuel among the States of the Federation, he occupied and paralyzed the Rio-Niterói Bridge, which led the written, spoken and televised press to inform every home in Brazil about the movement.

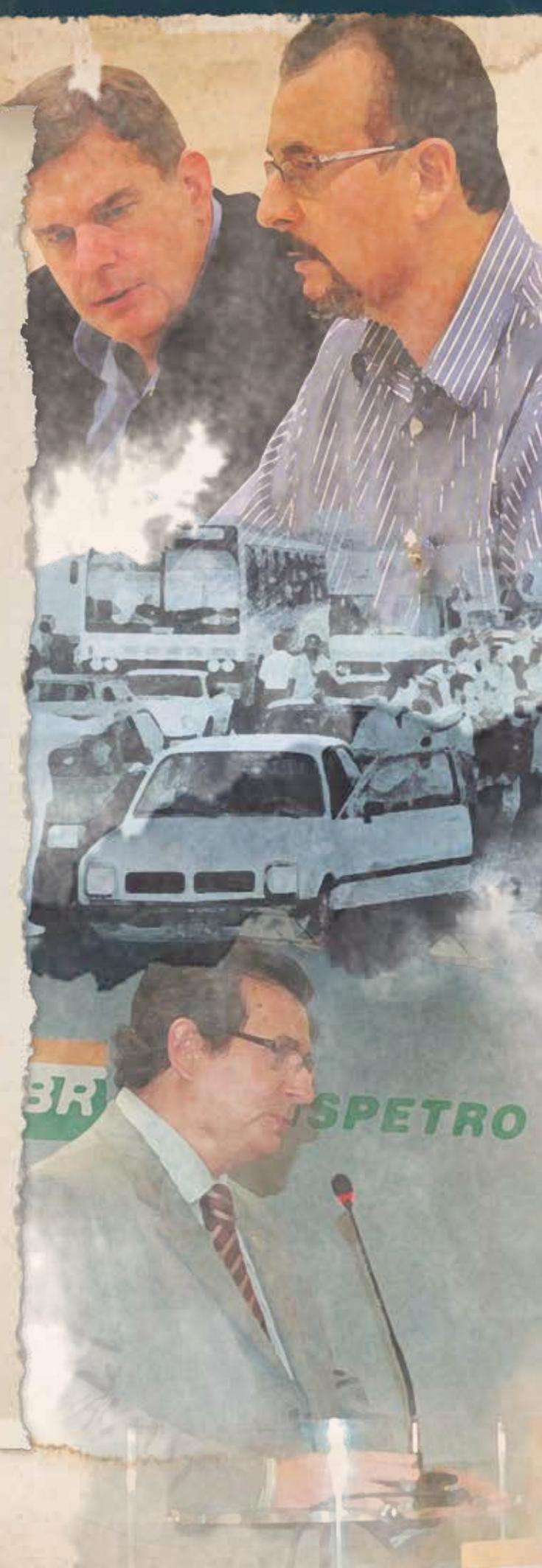
Severino's outstanding performance gave rise to the creation of Transpetro and the maintenance of the Green and Yellow Banner at the stern of our oil tankers. In 1997, **José Válido**, distinguished Chief Engineer at Fronape, holding the Unification flag and allied to **Severino**, took over the Presidency of the Engineer's Union.

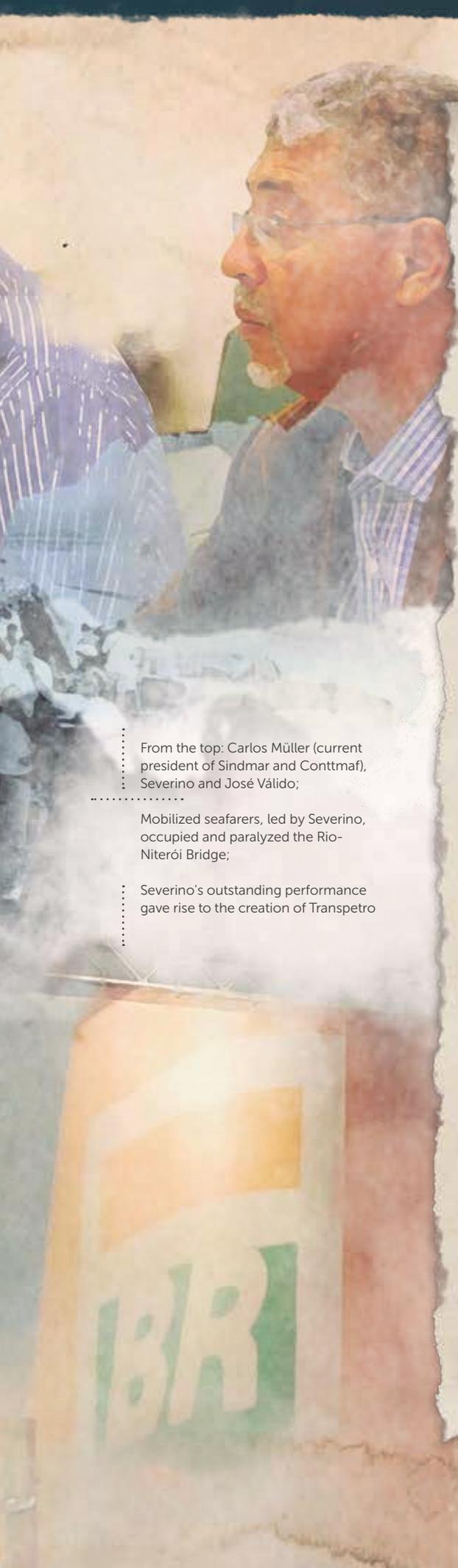
Law n. 9.537/97, which provides for the safety of waterway traffic in waters under national jurisdiction, has a subtle touch of class from the immortal **Severino Almeida Filho**:

Art. 7º The seafarers must have the qualification level established by the maritime authority for the exercise of ranks and functions on board the vessels.

Single paragraph. The crew's embarkment and disembarkment are subject to the rules of their employment contract.

Severino's perspicacity and elegance won him sincere support and sympathy, as well as the inevitable envy of moral dwarves whose revenge is to step on the shadow of giants. His charisma and patriotism warranted him the support of serious compatriots, which paved the way for including a merchant officer in the Brazilian Representation at the International Maritime Organization in London, where high policies for navigation are formulated.





In the same 1997, more than seven years after I had left the Engineers' Union, **Severino** invited me to assume the Legal Consultancy of **CONTTMAF** and of the Presidency of the (then) SNONPPMM (Deck). Whilst advising the Divers' Union, who was demanding the nationalization of work in the sector, we worked with the National Immigration Council, whose President, Colonel Leo Cinelli, possibly very impressed with our posture, was of great help for **CONTTMAF** to appear as active participant of the main debates, from then on.

Early, **Severino's** intelligence prevailed. Aware of the growth of support navigation to oil prospecting at sea, he was the great architect of the Normative Resolutions that began to oblige the recruitment of Brazilian seafarers, by level and specialty, on foreign vessels that operated in our territorial waters.

Summarizing these achievements is relatively easy; it is difficult, though, to register – and it would not fit in this physical space – the struggles and articulations with the Maritime Authorities, with the National Congress, with the Ministries of Labor, Justice, Foreign Affairs and the Shipowners to lay the foundations of these constructions that support the maintenance of the merchant fleet and the jobs of nationals.

Severino was also aware of the high costs of preparing officers specializing in dynamic positioning, something inaccessible to our colleagues who depended on companies willing to pay for airfare, accommodation and the very high prices of courses in foreign institutions.

In 2000, the great victory of Unification was achieved, something that Rômulo and I could not consolidate in the last three years of his administration, by the way, my only and last ones as Union Leader. **Severino** was elected 1st President with **José Válido** in the position of 2nd President, who has proved to be **Severino's** faithful companion until his last days on this plane.

Orchestrating with leaders of several parties of the National Congress, of diverse and even antagonistic political hues, **Severino** – who never joined any political party, despite insistent invitations – articulated a partnership with the Federal University of Rio de Janeiro – UFRJ to create the **Centro de Simulação Aquaviária – CSA**, at the time, the most advanced waterway simulation center on the planet.

From the top: Carlos Müller (current president of Sindmar and Conttmaf), Severino and José Válido;

Mobilized seafarers, led by Severino, occupied and paralyzed the Rio-Niterói Bridge;

Severino's outstanding performance gave rise to the creation of Transpetro

And the **CSA** was built on one of the three additional floors that **SINDMAR** had incorporated into its privately owned headquarters in Rio de Janeiro. With the implementation of the Regulatory Norms that required the employment of Brazilians on foreign vessels, the qualification of officers in Brazil, in the CSA, was of paramount importance to eliminate any employer allegation of “lack of qualified personnel” in the country capable of operating the sophisticated offshore vessels.

In the same way, **CONTTMAF**, under the leadership of **Severino Almeida**, started to host training and improvement courses for subordinate personnel at the joint **SINDMAR** and **CONTTMAF** Regional Office in Cabedelo (PB).

Fluent in English, **Severino Almeida** was endowed with exceptional culture and recognized leadership skills. In 1999, the **Joint Maritime Commission** approved his nomination for the drafting of **ILO** Convention 186 on maritime labor and, since then, he has participated in all its compositions and meetings, even after the Board had been reduced to a select group of just 18 people, six from each segment of the tripartite composition. In 2006, **Severino Almeida** was deservedly honored with the distinction of signing Convention 186, as the sole Representative of the professional segment of the Brazilian Delegation in Geneva.

Convention 186 began to impose minimum standards of remuneration and social conditions on countries that sell degraded labor; in addition, to discipline and hold accountable the shipowners who hide under the so-called rental pavilions, as well as the personnel placement agencies.

In 2008 and 2009, shipowners commissioned studies from a university in São Paulo to trumpet an alleged “maritime blackout” that would consolidate in the near future due to the putative lack of officers. A mere maneuver to encourage the mass training of professionals and inflate the labor supply. It is sad to remember that some segments of maritime professionals supported the employer's farce, emphasizing the fallacy that there was a lack of seafarers.





SINDMAR counterattacked by commissioning another survey, which showed that, due to the aging of the fleet and the low number of units, in fact, there would be a surplus of manpower. This made the Maritime Authority see that it had already been training officers in excess, with public money, just to leave them jobless afterwards, waiting for boarding even to conclude the pilotage.

Another challenge faced by **Severino** was the “importation” of Latin American officers encouraged by Brazil's catastrophic foreign policy, making concessions without reciprocity. Shipowners even financed training schools for officers abroad to embark them on Brazilian ships.

The strategy of **SINDMAR** and **CONTTMAF** was to guarantee the same working conditions to Brazilian and “imported” professionals, thus avoiding lower wages and the advantage sought by those who treat human labor as a commodity.

Severino Almeida behaved with seriousness, bravery, intelligence, and perspicacity in each clash. The Maritime Authorities and others respected and listened to him. He was a polite man, but devoid of subservience or reverential awe.

So it was when we leaked the report that we were going to file a Public Civil Action against the Union on account of the waste of money by the Board of Ports and Coasts - DPC of the Brazilian Navy, training hundreds of young people each year for unemployment, in a scenario of increasing demobilization of ships. **Severino** went to meet the Admiral in command of the DPC:

- Friend **Severino**, I hear you're going to sue us - said the Admiral.

- I'm convinced that it won't be necessary, Admiral. Your common sense will prevail to understand our arguments and reach a good term – replied **Severino**.

By this time, he had already been promoted to the top management of the International Transport Workers Federation – ITF, where he was soon elected Chairman of the Maritime Section of the Three Americas.

There is no space to describe such a great and self-sacrificing character, fair even with the unjust, dignified even with the unworthy, a man who leaves an impregnable work.

Once, at the Clube Naval de Brasília, where I had gone with my Loyal Companions from Military Boarding School, I distributed copies of the well-crafted Unificar Magazine, whose content and presentation make any category proud. Well, an Admiral, a freshman of my colleagues, approached me and said: “Boss, I don't have the privilege of being able to say that **Severino** is my friend, because I haven't had the opportunity to meet him in person yet. But please tell him that I am his friend for his acting example.”

I have met very intelligent men and women, well above average, in Brazil and abroad. I have admired them from a distance or at studies or work. But G'd has given me the privilege of having fought alongside **Severino Almeida Filho**, one of the most brilliant of all, a man who would have achieved success in any area or endeavor.

Those who studied at an Officers academy, especially CIABA, which was about to abandon its main purpose; who currently have jobs in cabotage, in the offshore sector and in the still existing Transpetro; who have the right to special vacations and remunerations like never before in the Brazilian Merchant Marine; who are women and have pregnancy leave and equal opportunities to command ships, all owe a lot to the great **Severino**.

Being a sailor, he planned to cross the Atlantic on a sailboat at the end of his career. The long hours of work, the hardships of a life dedicated to the general good and his stoic and introspective temper cut short the realization of his dream. His example of struggle and the flag that his Companions will bravely wield until being able to transmit them to those who succeed them remained. It will be engraved with lyrics of tears, sweat and blood: **Unity and Struggle**.

History is built with people of the high moral stature of **Severino Almeida Filho**, who provided those who stay with the best standard of labor rights. The good will remember him gratefully; the moral dwarves will continue to be unhappy with their lives, venting frustrations and exercising the insane pleasure of stepping on the giants' shadows.



For some unknown reason, the anthem of our Portuguese ancestors, great explorers of the seas and sowers of new civilizations, occurred to me. Thinking of you, Friend “Seven”, I changed the lyrics to

*“Hero of the sea,
brave of the people,
fearless and
immortal Companion...”*

Good journey, **Captain Severino Almeida Filho!**

One of these days,
we will meet
at the port of Eternity...

“Those who currently have jobs in cabotage, in the offshore sector and in the still existing Transpetro; who have the right to special vacations and remunerations like never before in the Brazilian Merchant Marine; who are women and have pregnancy leave and equal opportunities to command ships, all owe a lot to the great Severino.”

MARÉ ALTA

JUSTA E IGUALITÁRIA

A Aliança Navegação, que além de registrar no ACT o regime de um dia embarcado para um dia de folga, também igualou o salário desembarcado com a remuneração de embarcado.

REALINHAMENTO

Empresas da cabotagem brasileira têm procurado o Sindmar com o objetivo de aumentar salários e diárias dos marítimos, durante a vigência do ACT, a fim de evitar o *turnover* e para alinharem-se às remunerações praticadas no setor. Recentemente a Elcano assinou Termo Aditivo ao ACT com este objetivo.

ALINHAMENTO PÓS-RESISTÊNCIA

A Hidrovias do Brasil, após cerca de quatro anos sem ACT com o Sindmar, firmou acordo com retroatividade, contemplando a reposição da inflação do período e ganho real.

POLITICAMENTE MAIS QUE CORRETA

Mostrou-se a Log-In ao adotar um inédito programa de desenvolvimento e valorização do seu quadro funcional marítimo feminino, objetivando identificar, capacitar e efetivamente promover mulheres marítimas com o intuito de alocá-las de forma justa em seu quadro gerencial de bordo.

MARÉ BAIXA

REMUNERAÇÃO PRECÁRIA

Depois de a maioria das empresas do apoio marítimo e da cabotagem ter feito ajustes nos salários de oficiais e eletricitas, Transpetro e Norsul se destacam por deixarem de acompanhar esse movimento, tornando-se as piores do mercado no quesito relações laborais em navios petroleiros e graneleiros, respectivamente.

EMBARREIRANDO

Ano após ano, algumas empresas insistem em criar o máximo de dificuldades para emperrar os processos negociais com o Sindmar, deixando os seus funcionários sem a devida proteção de um acordo coletivo de trabalho. No setor do apoio marítimo, podemos citar Sapura e Navium (antiga Internacional Marítima). Nas empresas de colocação de marítimos, Knot, VShips e Janeiro não demonstram efetivo interesse em negociar o ACT.

GOL CONTRA NO MINFRA

Melhor dizendo, do ex-titular do Ministério da Infraestrutura. Durante a votação da manutenção do veto do presidente da República à obrigatoriedade de 2/3 de marítimos a bordo das embarcações no BR do Mar, ele defendeu o veto – que, na prática, significa a contratação de apenas 1/3 de tripulação brasileira e a geração de empregos... em outros países.

CURVA DA MORTE, NAUFRÁGIO E TRAGÉDIA ANUNCIADA

Está em curso, de forma intencional e acelerada, o desmonte da frota da Transpetro, comprovado nas seguintes ações por parte da empresa:

- venda de cerca de metade da frota (20 embarcações)
- descumprimento do tempo de permanência a bordo, excedendo-o com frequência
- prática de descontos abusivos na rescisão de contrato dos funcionários marítimos

OUSADA, CORAJOSA, VISIONÁRIA E UM EXEMPLO A SER SEGUIDO

A CBO, observando e acompanhando a recuperação da indústria de óleo e gás no Brasil, investiu pesadamente para introduzir no setor de apoio portuário cerca de 20 novas embarcações.

REMANDO CONTRA A MARÉ

Estiveram as entidades sindicais em tempos de pandemia e reforma trabalhista, conseguindo, ainda assim, manter nos ACT para a base de trabalhadores marítimos o poder de compra e, em alguns casos, o ganho real aplicado aos salários.

NAVEGAR NO RUMO CERTO

Assim escolheram empresas do apoio marítimo como Bram, CBO, Solstad e DOF/Norskan, que após cinco anos sem assinar ACT com o Sindmar firmaram acordos que repuseram a inflação acumulada no período, corrigiram algumas distorções – entre elas, diferentes remunerações praticadas para uma mesma função – e estabeleceram garantias às marítimas gestantes.

PARA REFLEXÃO

Depreciação irreal e absurda é a tentada intenção da Transpetro de vender por valores míseros, inferiores a R\$ 10 milhões, embarcações adquiridas recentemente a um custo médio de R\$ 400 milhões cada. Ou seja, o “desconto” para um eventual comprador seria superior a 97,5%! Qualquer pessoa é capaz de perceber que não se trata de uma venda, mas sim de uma senhora doação. Resta saber com que motivação...

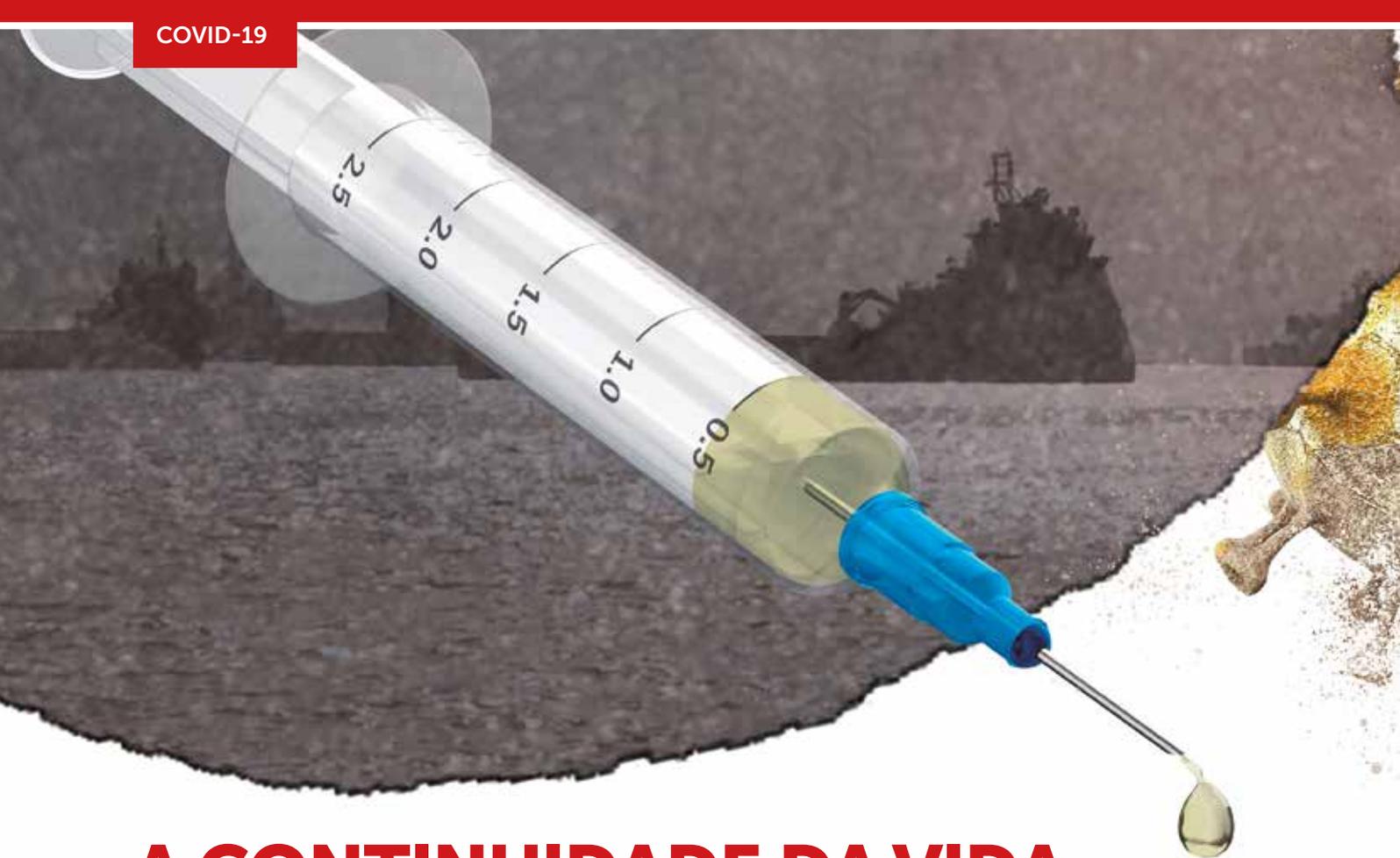
GUERRA RÚSSIA X UCRÂNIA: CAUSA OU CONSEQUÊNCIA?

O valor do frete (hire) de navio tipo Suezmax aumentou 500% desde o início da guerra. O fato acendeu luz vermelha para a corrente de executivos das majors da indústria de óleo e gás que operam nas águas jurisdicionais brasileiras e que optam pelo afretamento em detrimento da existência de frota própria.

O SINDMAR ADVERTE

**NÃO EMBARQUE
EM EMPRESAS QUE
NÃO TENHAM ACT
ASSINADO COM O
SEU SINDICATO**

A Legislação vigente em nosso país não é capaz de abranger todos os aspectos e nuances que envolvem a nossa profissão, que é diferenciada. Assim sendo, se faz primordial a existência de um ACT vigente para que tenhamos o mínimo de proteção legal no exercício de nossa atividade.



A CONTINUIDADE DA VIDA NA PONTA DA AGULHA

Sindicatos cobraram do governo vacina no braço dos brasileiros

À medida que a vacinação avançou no mundo, ficou ainda mais evidente que a atitude necessária para salvar vidas consistia na proteção da saúde fundamentada na ciência. Foi isso o que, de fato, iniciou o combate ao novo coronavírus e possibilitou à população o reinício das atividades, com a retomada segura da economia em um contexto amplo.

Mas apesar da disponibilidade dos inoculantes para aquisição desde 2020, e do excelente histórico de campanhas de imunização pelo Sistema Único de Saúde, o governo do Brasil decidiu negar a centenas de milhares de pessoas a chance de continuarem a viver, quando deixou de adquirir vacinas e insumos no tempo devido e na quantidade necessária.



No início da pandemia de Covid-19, nossa organização sindical acompanhou de perto os casos da doença entre os trabalhadores marítimos, ação que contribuiu para que fossem criados protocolos de prevenção específicos, estabelecendo a compra de testes confiáveis e o isolamento pré-embarque custeados pelos armadores. A iniciativa, que contou com a participação do Ministério Público do Trabalho e da Anvisa, possibilitou reduzir o ritmo de contaminação a bordo dos navios mercantes nacionais.

A longa duração da pandemia e o seu crescimento exponencial em terra tornaram esse monitoramento inviável. Contudo, as denúncias feitas à organização sindical continuaram a indicar que os casos de contaminação a bordo persistiam no Brasil, ainda que em número reduzido se comparado à fase inicial da doença. Após a divulgação dos protocolos e com as orientações passadas pelas autoridades, os sindicatos marítimos seguiram atuando para que as empresas

adotassem efetivamente as medidas estabelecidas a fim de proteger seus tripulantes.

Ainda em 2020, a Petrobras chegou a emitir uma instrução de trabalho na qual deixava a cargo das prestadoras de serviços a decisão de escolher entre o teste rápido – que apresenta maiores chances de erro na detecção do vírus – e outros mais eficazes. Entre as empresas do apoio marítimo, houve aquelas que inicialmente relutaram em adotar as melhores práticas de prevenção e, assim, acabaram expondo desnecessariamente os marítimos ao coronavírus. O Sindmar sempre insistiu na necessidade de aplicação dos testes mais confiáveis antes do embarque e esses passaram a fazer parte do texto das cláusulas dos acordos coletivos

de trabalho e termos aditivos celebrados durante a pandemia, estabelecendo-se este compromisso com os armadores.

Nas empresas da cabotagem também houve casos de navios paralisados em quarentena sanitária, com toda a tripulação isolada por até 14 dias. Na Transpetro, as contaminações a bordo continuaram a ocorrer e levaram à morte de tripulantes, mesmo depois de uma reunião com os sindicatos marítimos na qual representantes da empresa assumiram o compromisso de ajustar os procedimentos e fazer uso de testes mais confiáveis.





CLC Paulo Roberto Carvalho Júnior,
vítima da Covid-19

Em alguns casos, houve evidências muito claras de que a contaminação se deu no ambiente de trabalho, possivelmente devido ao comportamento sistemático da direção da empresa, que ao optar entre o lucro e a proteção das vidas escolheu o dinheiro. O capitão de longo curso Paulo Roberto Carvalho Júnior perdeu a batalha para a Covid-19 em dezembro de 2020, aos 53 anos. O navio que ele comandava, o João Cândido, saiu do Brasil com destino a Singapura e teve de retornar dias depois, quando a doença se manifestou entre a tripulação.

“O oficial já se encontrava a bordo e não desembarcou no Brasil, o que sinaliza que o contato com o vírus se deu durante a viagem. Na maioria dos casos ocorridos a bordo, o trabalho de identificar sintomas, administrar oxigênio e medicar os doentes de Covid-19 ficou sob responsabilidade dos oficiais do navio, que acabaram expostos a riscos biológicos não mapeados originalmente pela empresa para o exercício dessa atividade. O Sindmar cobrou isso da Transpetro quando houve a contaminação no navio Marta, em que mais da metade da tripulação foi infectada por Covid-19”, relata Odilon Braga, diretor-secretário do Sindicato.

A decisão unilateral da Transpetro de suspender as rendições no fim do ano, prolongando o tempo de embarque, assim como a alta rotatividade nas embarcações da empresa, de prestadores de serviços que não passavam por protocolos rígidos de prevenção, foram ações duramente criticadas pelo Sindmar e podem ter contribuído para contaminações nos locais de trabalho.

A insuficiência de vacinas, por longos meses, dificultou o acesso à imunização contra a Covid-19 para a maior parte dos trabalhadores brasileiros, inclusive os marítimos. Apesar de os aquaviários terem tido prioridade na vacinação, a falta de coordenação em âmbito nacional e a chegada dos imunizantes em quantidade insuficiente inviabilizaram o cumprimento do estabelecido pelo governo no Plano Nacional de Operacionalização da Vacinação Contra a Covid-19.

Em função disso, a Conttmf encaminhou ofício ao Ministério da Saúde solicitando esclarecimentos e reforçando a necessidade da vacinação dos tripulantes, até mesmo para que houvesse efetividade no almejado bloqueio ao vírus na fronteira marítima do Brasil. O transporte por mar é responsável por cerca de 90% do comércio global de mercadorias e na cabotagem brasileira, não raro, os marítimos nacionais convivem a bordo com profissionais de outras nacionalidades, especialmente nas embarcações de bandeiras estrangeiras autorizadas a operar no transporte de petróleo e gás.

“Na maioria dos casos ocorridos a bordo, o trabalho de identificar sintomas, administrar oxigênio e medicar os doentes de Covid-19 ficou sob responsabilidade dos oficiais do navio, que acabaram expostos a riscos biológicos não mapeados originalmente pela empresa para o exercício dessa atividade.”

Odilon Braga
Diretor-secretário do Sindmar

Tragédia nas vidas dos brasileiros e na economia

Em meados de junho de 2021, após mais de um ano de pandemia, quando pelo menos 150 milhões de brasileiros ainda não haviam recebido qualquer dose de vacina contra a Covid-19, o nosso país era chamado a refletir sobre a catástrofe que representava para a sociedade a perda de mais de 500 mil vidas, o impacto para as famílias, para a economia e para o futuro do Brasil. Para compreender o tamanho da tragédia, foi necessário perceber que a pandemia atingiu de forma extremamente cruel aqueles que se encontravam em situação de maior vulnerabilidade, seja por estarem desempregados ou pela condição econômica e social menos favorecida. No Brasil, mais de 85% da população tem renda de até dois salários mínimos.

O prolongamento da espera por vacinas trouxe maior probabilidade de exposição ao vírus e, nesse contexto, os brasileiros mais pobres acabaram sendo os mais afetados, com maiores chances de perder o emprego, se infectar e morrer de Covid-19.

No final de 2020, mais de 116 milhões de brasileiros conviviam com a insegurança alimentar e 19 milhões estavam em situação de fome. Essa situação foi agravada pelo ritmo lento de vacinação causado pela falta de vacinas, pela interrupção por quatro meses do pagamento de um auxílio emergencial de 600 reais e pelo seu retorno com valor reduzido e alcançando menos famílias em situação de dificuldade.

Sem avanços significativos na vacinação até o primeiro trimestre de 2021, a Covid-19 seguiu ditando as regras da economia nacional. O desemprego continuou crescendo e alcançou a marca de 14,8 milhões de brasileiros pela primeira vez em nossa história. O país voltou a figurar no mapa mundial da fome, sofrendo com a desindustrialização e o desaparecimento de centenas de milhares de empresas e empregos.

A alteração deste quadro, terrível e com consequências perceptíveis para o nosso futuro, passou a depender essencialmente de haver vacinação e continuidade da prevenção, infelizmente negligenciadas pelo governo do Brasil.

Marítimos brasileiros foram vacinados nos EUA

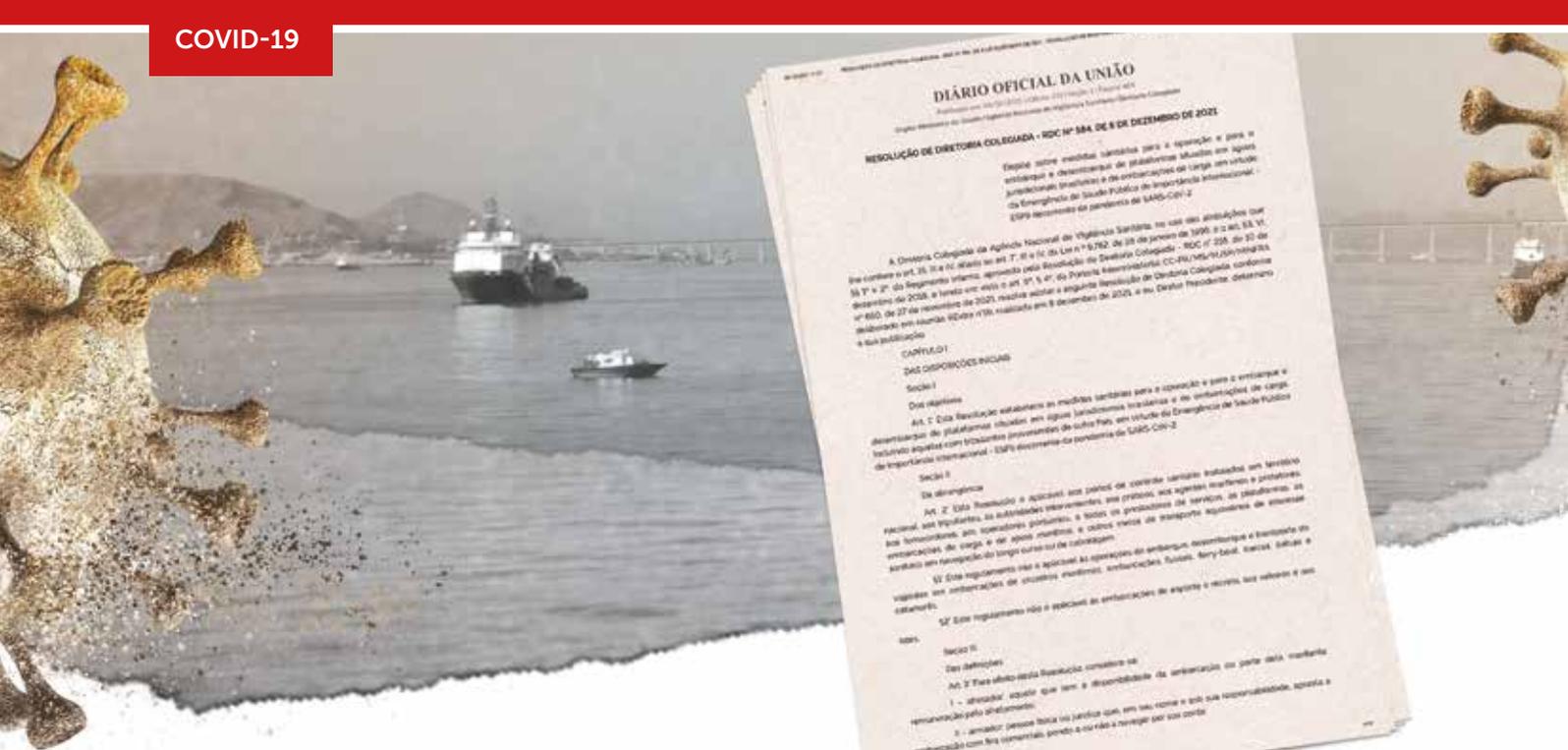
É preciso destacar a boa prática dos Estados Unidos, que considerando os marítimos trabalhadores essenciais (não apenas em declarações, mas de fato) disponibilizaram vacinas para todos os tripulantes que chegavam em portos norte-americanos. O sistema adotado por lá promoveu a vacinação a bordo por uma equipe de saúde, sempre que solicitado.

Em Los Angeles, os 26 tripulantes do navio Abdias Nascimento, da Transpetro, tiveram a oportu-

nidade de se imunizar. “Estavam oferecendo a vacina para quem chegasse. Era só pedir à agência, que vinha uma equipe a bordo vacinar o pessoal. Ou, se não houvesse objeção por parte do comando do navio, eles também podiam levar os grupos para serem vacinados em postos nas proximidades do porto”, relatou o comandante Maurício Guimarães Corrêa. Em Freeport, no Texas, outros 25 tripulantes brasileiros foram vacinados a bordo do navio Garrincha.

No Brasil, os marítimos não receberam o tratamento de “trabalhadores essenciais” que o governo federal declarou serem, em documentos encaminhados a organismos internacionais como a IMO. Aqui, a vacinação ocorreu de forma diluída na população, salvo pontuais exceções – em cidades nas quais os governos municipais convocaram os marítimos de forma prioritária.





ANVISA ALTEROU PROTOCOLO PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE DE MARÍTIMOS DURANTE A PANDEMIA

A diretoria colegiada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa aprovou em 8 de dezembro, por unanimidade, uma proposta de medidas sanitárias para operação, embarque e desembarque de plataformas e de navios de carga nos portos brasileiros.

A agência informou que o objetivo foi reforçar ações de enfrentamento à Covid-19 no país, sobretudo diante da circulação da variante Ômicron, com atenção especial ao embarque e desembarque de tripulantes.

As principais flexibilizações foram destinadas às embarcações com tripulantes 100% vacinados, que não precisariam cumprir requisitos como a quarentena de 14 dias em terra da tripulação desembarcada.



COMPROVANTE DE VACINA

De acordo com o texto aprovado, antes de dar acesso a embarcações e plataformas, os responsáveis legais devem exigir de tripulantes, fornecedores e profissionais da comunidade portuária o cumprimento de vários requisitos sanitários, incluindo a apresentação de comprovante de vacinação completa contra a Covid-19. A Anvisa considerou a imunização “princípio balizador das medidas sanitárias para a operação e para o embarque e desembarque de plataformas situadas em águas jurisdicionais brasileiras e de embarcações de carga”.

TESTAGEM E SINTOMAS

Também deve ser exigida obrigatoriamente a comprovação da realização de teste laboratorial do tipo RT-PCR ou RT-LAMP (testes moleculares usados para diagnóstico) com resultado negativo, realizado 72 horas antes do momento do embarque. Poderá ser aceito, igualmente, resultado não reagente por teste rápido de antígeno (IgG e IgM) feito com 24 horas de antecedência da viagem. Além disso, a norma prevê a realização de triagem pré-embarque para identificação de eventuais sintomas da doença.

MEDIDAS SANITÁRIAS

A proposta trata, ainda, de medidas preventivas à Covid-19 já amplamente divulgadas, como a higienização das mãos, o distanciamento social e o uso de máscaras faciais. Também há itens relacionados a protocolos de limpeza, desinfecção e gerenciamento de resíduos sólidos nas embarcações.

NOTIFICAÇÃO DE CASOS

O texto prevê o estabelecimento de planos de contingência e a notificação à Anvisa de casos suspeitos ou confirmados da doença. De acordo com a norma, após a identificação de um caso nas embarcações, todos a bordo serão considerados contatos do caso confirmado e passarão a ser monitorados.

MUDANÇA DE TRIPULAÇÃO E QUARENTENA

O anexo da proposta da Anvisa traz opções envolvendo mudança da tripulação, quarentena em trabalho ou quarentena da embarcação para gerenciar embarcações com um ou mais casos de Covid-19. Os itens são de escolha facultada ao responsável legal pela embarcação, que deve levar em consideração a localização do porto, o itinerário, a disponibilidade de tripulação alternativa e as capacidades operacional e de logística necessárias. A opção escolhida deve ser previamente aprovada pela unidade da agência responsável pelo porto.

VEJA A
ÍNTEGRA DA
RESOLUÇÃO





O presidente da Conttmaf, Carlos Müller (à direita na foto), se encontrou, em Brasília, com o diretor da Anvisa, Alm. Antonio Barra Torres, tendo agradecido a atenção que a agência dispensou, desde o início da pandemia, à condição específica dos trabalhadores marítimos, aprovando e, depois, atualizando protocolos de prevenção que possibilitaram salvar vidas e garantiram mais segurança ao pessoal que trabalha a bordo.

“A Conttmaf se manifestou a favor da inclusão, no protocolo, dos eventuais passageiros em navios de carga, como é o caso de familiares da tripulação. A organização sindical argumentou que não fazia sentido os trabalhadores marítimos serem impedidos de realizar o mesmo procedimento que fora autorizado para um número muito maior de passageiros.”

Conttmaf se reuniu com Anvisa e armadores para discutir protocolo

Em dezembro, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – Conttmaf participou de reunião tripartite com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa e com representantes dos armadores (Abeam, Abac e Transpetro) para discutir, entre outros assuntos, o novo protocolo de embarque e desembarque de marítimos durante a pandemia de Covid-19 divulgado no início daquele mês.

A organização sindical marítima informou à Anvisa que esse protocolo – baseado na vacinação e no teste RT-PCR como estratégia de prevenção, em lugar dos longos períodos de isolamento em hotel – foi recebido pelos marítimos como uma evolução necessária, considerando-se a abrangência e a efetividade de imunização alcançadas com as vacinas.

Os tripulantes de embarcações já convivem com a necessidade de apresentação de passaporte vacinal para doenças como a febre amarela e a cólera (esta, na ocorrência de surtos), não se tratando, portanto, de uma novidade que pudesse gerar maiores dúvidas. A Conttmaf se manifestou a favor da inclusão, no protocolo, dos eventuais passageiros em navios de carga, como é o caso de familiares da tripulação. Defendeu, também, que fosse garantido o direito dos tripulantes da cabotagem, vacinados, de baixarem terra no porto nas mesmas condições propostas para passageiros de navios de cruzeiro. A organização sindical argumentou que não fazia sentido os trabalhadores marítimos serem impedidos de realizar o mesmo procedimento que fora autorizado para um número muito maior de passageiros. No entanto, com o aparecimento da variante Ômicron, houve postergação na implementação das medidas.



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.
- ✓ Advoga 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



FUNDAÇÃO[®]
HOMEM
DO MAR



CSA REABRE COM FOCO EM CURSOS SOB MEDIDA

Retomando gradualmente suas atividades, a FHM oferece, além dos cursos regulares, uma agenda voltada a parcerias com empresas e treinamento exclusivo às suas tripulações

Após ter tido as aulas suspensas em função da pandemia do novo coronavírus, aos poucos, a Fundação Homem do Mar – FHM vai retomando as atividades no Centro de Simulação Aquaviária – CSA.

Enquanto as portas estiveram fechadas, a instituição não deixou de atender aqueles que a procuraram, por e-mail ou telefone, em busca de esclarecimentos sobre cursos e certificações.

Recentemente, as instalações foram reabertas para receber marítimos em treinamentos específicos, elaborados para atender às necessidades de cada empresa.



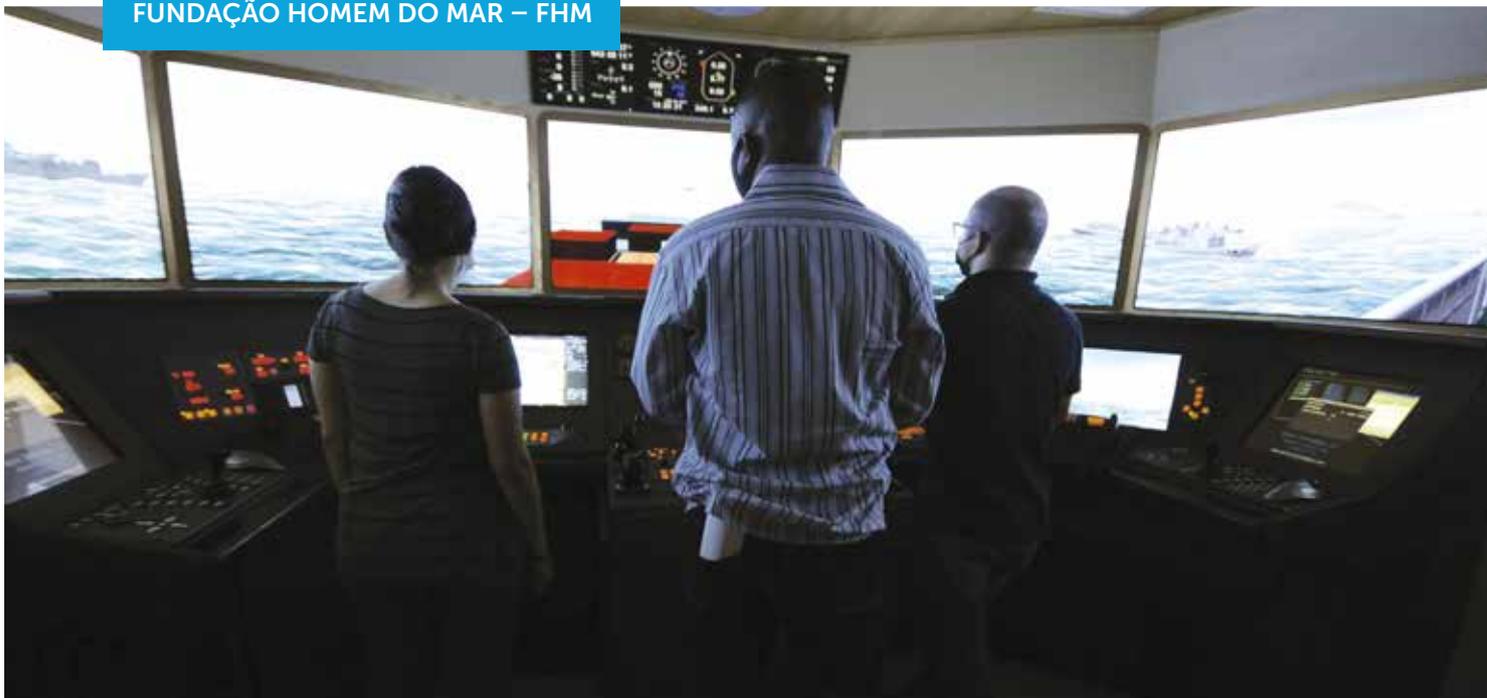
O engenheiro naval Ernesto Sá e a designer Tamara Furtado, da FHM, avaliam o resultado de testes feitos no simulador

Com a maioria da população brasileira imunizada contra o novo coronavírus, a FHM entendeu que havia chegado a hora de reabrir o CSA. Seguindo todos os protocolos de segurança, a agenda de cursos, inicialmente, foi aberta para empresas que desejam encaminhar trabalhadores marítimos para treinamento. Os alunos estão tendo acesso a todos os conteúdos teóricos e práticos oferecidos nos cursos regulares, complementado por um atendimento personalizado, com aulas voltadas às demandas operacionais identificadas a bordo.

Com atenção às dúvidas sobre dificuldades enfrentadas nas embarcações – principalmente aquelas observadas por marítimos em início de carreira – a FHM se propõe a traçar um plano de ação para intensificar o treinamento a partir das necessidades apontadas tanto pelos profissionais quanto pelas empresas, de modo a reforçar a segurança nos navios e garantir um melhor desempenho da tripulação durante o transporte de cargas. “Neste retorno, desenvolvemos uma agenda com o intuito de oferecer treinamentos personalizados para atender às demandas do cliente que busca melhorar a eficiência de suas operações. Reabrir com turmas especiais e limite de alunos foi uma maneira de voltar às atividades com cautela, nos adequando ao pós-pandemia. Agora, reabrimos a agenda de cursos regulares, ainda com os mesmos cuidados”, informou Mario Calixto, coordenador da FHM.

“Neste retorno, desenvolvemos uma agenda com o intuito de oferecer treinamentos personalizados para atender às demandas do cliente que busca melhorar a eficiência de suas operações.”

Mario Calixto
Coordenador da FHM



Oficiais no curso de manobrabilidade de navios

“A gente acompanha as manobras, mas não as realiza, e no simulador isso foi possível. Tenho certeza de que fará toda a diferença quando voltarmos para bordo e tivermos outros olhos na hora de aplicar o que aprendemos em situações reais.”

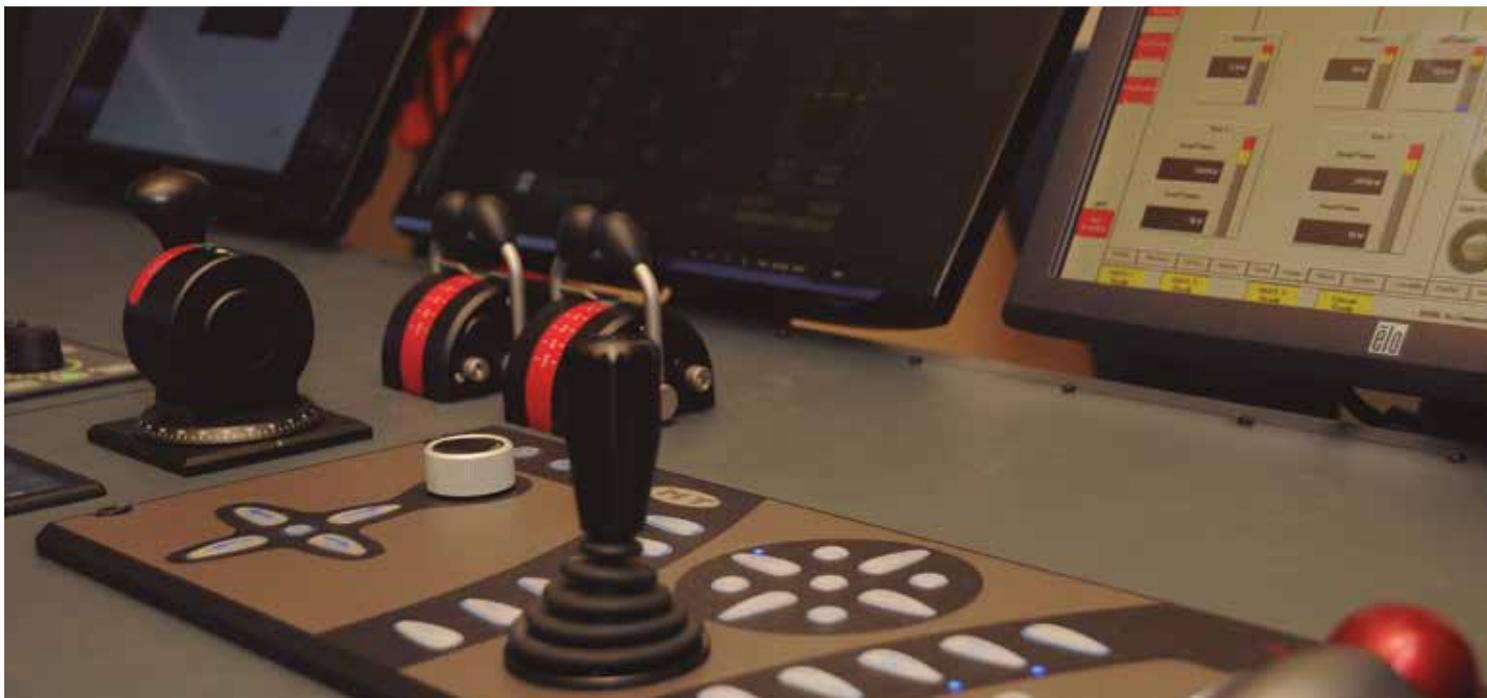
M. Silva
Oficial de náutica

Um dos marítimos que estiveram no CSA após a reabertura descreveu as suas impressões sobre participar do treinamento. “Estava na expectativa de fazer o curso no simulador, que é muito bom. E, com os instrutores, conseguimos entender o que fazer. Isso porque nem sempre temos essa experiência de estar com o navio manobrando. A gente acompanha as manobras, mas não as realiza, e no simulador isso foi possível. Tenho certeza de que fará toda a diferença quando voltarmos para bordo e tivermos outros olhos na hora de aplicar o que aprendemos em situações reais”, concluiu o oficial de náutica M. Silva, que participou de treinamento para manobrabilidade de navios.

A satisfação de quem sai da FHM com uma bagagem de experiências novas se torna combustível para a empresa parceira navegar com mais segurança. “É ótimo esse espaço porque os nossos oficiais estão tendo a oportunidade de colocar em prática, no simulador, o que eles aprendem na teoria. É como uma provocação,

principalmente para os oficiais juniores. Eles ainda não estão à frente da manobra. Quem está, realmente, são os comandantes e imediatos, mas eles vão chegar lá. Então, já é um ponto para eles verem e aprenderem. Este é o momento em que eles podem errar porque, na prática, um erro pode significar um acidente catastrófico”, observou um dos gestores que acompanharam o treinamento no CSA.

Para voltar às atividades de modo seguro, a FHM desenvolveu um plano de adaptação, mesmo com a flexibilização dos protocolos de segurança em todo o Brasil. “Buscamos diminuir o risco de contaminação nas instalações do CSA com a frequente desinfecção dos ambientes, o monitoramento do estado de saúde dos colaboradores e treinamentos para uma comunicação eficaz com alunos, clientes e fornecedores na hora de recepcioná-los e transmitir as orientações de prevenção à Covid-19”, pontua Grazielle Oliveira, gestora de qualidade, saúde, meio ambiente e segurança da FHM.



CERTIFICAÇÕES DURANTE A PANDEMIA

No contexto do ensino profissional marítimo, centros de treinamento e órgãos certificadores precisaram se adaptar para atender às necessidades de homens e mulheres do mar durante o surto de Covid-19. Assim, uma nova realidade se apresentou e, com ela, veio a mudança nos processos.

Antes, para revalidar certificados de habilitação para embarque em navios equipados com sistema de posicionamento dinâmico – DP, era preciso enviar documentos físicos para a sede do Instituto Náutico, em Londres. Com as restrições para conter o avanço do vírus, algumas medidas foram tomadas para proteger os marítimos, como a dispensa de envio de comprovantes de cumprimento de tempo na função de operador de DP. O processo de revalidação passou a ser online, com o preenchimento de formulário na plataforma disponibilizada pelo Instituto e a possibilidade de envio de documentos digitalizados.

A deliberação evitou o deslocamento dos marítimos até uma agência de serviço postal para despachar a papelada e, conseqüentemente, que eles transitassem nas ruas, evitando, assim, aglomerações e uma possível contaminação. “Essa decisão foi muito efi-

caz. Não precisei me arriscar para enviar a documentação. Anexei tudo pela minha conta na plataforma Alexis, do Instituto Náutico. Fiz a renovação do meu certificado DP sem nenhum problema”, afirmou o capitão de longo curso Claudio Barbosa.

Outra iniciativa que contribuiu para a proteção dos marítimos foi a ampliação do tempo para cumprimento do esquema de treinamento, de quatro para cinco anos. Assim, oficiais ganharam um fôlego a mais para conseguirem embarcar e obter a experiência necessária. O prazo maior se aplicou aos novos esquemas (offshore e shuttle tanker), para quem ingressou neles a partir de janeiro de 2015. Já para aqueles que entraram antes, o prazo passou de cinco para seis anos.

No Brasil, a Diretoria de Portos e Costas – DPC, alinhada às recomendações da Organização Marítima Internacional, também prorrogou prazos. Os certificados de competência modelos DPC-1031/1033 e o de proficiência modelo DPC-1034 vencidos em 2020, ganharam mais um ano de validade. As etiquetas de dados pessoais da Caderneta de Inscrição e Registro – CIR, após solicitação do Sindmar, também tiveram o prazo estendido.



Navio no porto da Jari Celulose

ESTUDO DA FHM PARA TERMINAL NO PARÁ É APROVADO

Capitania dos Portos autorizou a realização de manobras experimentais no canal de acesso ao Terminal de Uso Privado da Jari Celulose, no porto de Munguba

Com um portfólio de projetos bem avaliados pela comunidade aquaviária, a Fundação Homem do Mar – FHM acaba de incluir mais um estudo em seu histórico de trabalhos desenvolvidos para o setor. Desta vez, as análises realizadas no Centro de Simulação Aquaviária – CSA permitiram confirmar a navegabilidade de embarcações maiores ao longo do rio que leva ao terminal.

Com o objetivo de garantir a segurança da navegação e das operações na área que dá acesso ao seu terminal, localizado no município de Almeirim, no Pará, a Jari Celulose solicitou à FHM uma análise de viabilidade técnica para verificar a possibilidade de manobras de atracação e desatracação de navios com comprimento de até 201,80m no local.

Com os dados relevantes em mãos, os profissionais da FHM puderam reproduzir nos modernos simuladores do CSA o cenário, a batimetria (medição da profundidade para determinação da topografia) e o relevo do canal do Rio Jari, desenvolvendo modelos de embarcações com calados diversos.

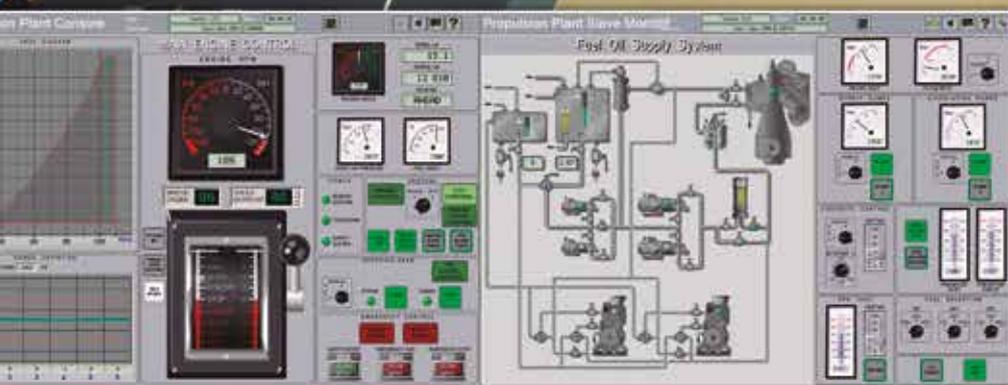
As análises, feitas a partir de modelos matemáticos, levaram ao entendimento de que é possível a operação de navios no canal do Rio Jari no tamanho almejado. “A FHM concluiu que os navios de projetos simulados se comportaram de forma adequada, mostrando-se seguros nas simulações das manobras, levando-se em consideração todas as condições locais”, avaliou o coordenador da FHM, Mario Calixto.



O ESTADO DA ARTE EM TECNOLOGIA A SERVIÇO DA COMUNIDADE MARÍTIMA



SIMULADOR DE PASSADICHO FULL MISSION



SIMULADOR DE PRAÇA DE MÁQUINAS

CONHEÇA OS CURSOS E SERVIÇOS

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

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



BR DO MAR



Governo aprova incentivos às empresas e se esforça na geração de empregos apenas para trabalhadores de outros países

Após o veto presidencial à garantia de emprego de 2/3 de brasileiros nos navios estrangeiros inscritos no BR do Mar, governo mobilizou sua base parlamentar para assegurar que marítimos nacionais ficassem de fora.

O BR do Mar surgiu no contexto das relações internacionais que, desde 2016, no governo de Michel Temer, busca acelerar a implementação do acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia. O acordo não avançou como se esperava e, em 2019, o governo Bolsonaro passou a oferecer unilateralmente facilidades aos europeus na tentativa de obter maior receptividade ao agronegócio brasileiro no continente deles, algo improvável de acontecer.

O acordo UE-Mercosul tem potencial para destruir a nossa soberania no transporte por navios. Os europeus já dominam o setor de contêineres por meio das três armadoras que operam como Empresas Brasileiras de Navegação – EBN na nossa cabotagem e, com o BR do Mar, esperam assegurar também o domínio do transporte de petróleo e gás nos dois blocos econômicos. Embora o acordo estabeleça teoricamente condições iguais para a atuação de armadores em portos da



Europa e do Mercosul, na prática, com as assimetrias econômicas existentes, os serviços de transporte marítimo caminham rapidamente para o controle de empresas europeias que recebem fartos subsídios.

Desde o início das discussões sobre um programa governamental de estímulo à cabotagem, ainda em 2019, o Sindmar e os sindicatos coirmãos da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – Conttmf e da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA atuaram sem trégua pela manutenção dos postos de trabalho dos marítimos brasileiros com garantias mais efetivas na Lei.

Em dezembro passado, a Câmara dos Deputados chegou a votar a favor do parecer do deputado Gurgel (PL-RJ) – relator do Projeto de Lei 4.199/2020, referente ao Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) – rejeitando a emenda nº 6 do Senado ao PL. Os senadores haviam proposto re-

dução da proporção de tripulantes brasileiros de 2/3 para 1/3 e, em função disso, a Câmara, que já havia analisado a matéria um ano antes, precisou votar o texto novamente.

“Tivemos uma vitória muito importante quando os deputados confirmaram aquilo que já haviam decidido em 2020: que os navios da cabotagem que fossem beneficiados pelo BR do Mar deveriam empregar comandante, chefe de máquinas e 2/3 de tripulantes brasileiros, independentemente da bandeira que arvorassem. De todo modo, sabíamos que precisávamos continuar alertas, uma vez que aqueles que atentam contra a soberania nacional não medem esforços em suas tentativas de minar a capacidade do Brasil de cuidar de seus próprios interesses”, lembra Carlos Müller, presidente do Sindmar e da Conttmf.

O governo, de fato, não poupou esforços para realizar o sonho dourado da armação internacional:



Veto de Bolsonaro aos 2/3 de brasileiros abriu a cabotagem nacional à contratação de marítimos de países de baixo custo, que trabalham com contratos internacionais e em condições precárias

abrir a cabotagem brasileira aos navios com bandeiras de conveniência e tripulações dos países de baixo custo, deixando de fora os trabalhadores brasileiros, considerados “muito caros” pelos ministros da Infraestrutura e da Economia. No início de janeiro, o presidente Jair Bolsonaro sancionou a Lei nº 14.301/2022, que instituiu o BR do Mar, vetando a proporção obrigatória de 2/3 de marítimos brasileiros nas tripulações dos navios estrangeiros beneficiados pela nova legislação:

“II – ter tripulação composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo; (VETADO)”

Os sindicatos marítimos, por óbvio, apontaram a falta de coerência de Bolsonaro em vetar esse dispo-

sitivo, de autoria do próprio governo, que garantiria o emprego significativo de brasileiros, como contrapartida, num programa que oferecerá generosos incentivos e isenções para armadores operarem navios de outras bandeiras em águas nacionais.

“O veto de Bolsonaro representou mais um passo para o fim de uma marinha mercante que se possa identificar como brasileira, uma vez que as empresas que atuam no Brasil já são controladas por capital estrangeiro. Se os armadores não forem obrigados a contratar tripulações majoritariamente nacionais, acreditamos que eles adotarão no Brasil as mesmas condições praticadas com os marítimos de nações de baixo custo, notadamente do sudeste asiático. Sem ter emprego em seus países, esses tripulantes são estimulados pelos próprios governos a trabalhar de modo precário em contratos internacionais”, explica Odilon Braga, diretor do Sindmar e da Conttmaf, que esteve diversas vezes no Congresso Nacional ao longo da tramitação do BR do Mar para representar os interesses dos trabalhadores marítimos nacionais nas negociações com os parlamentares.

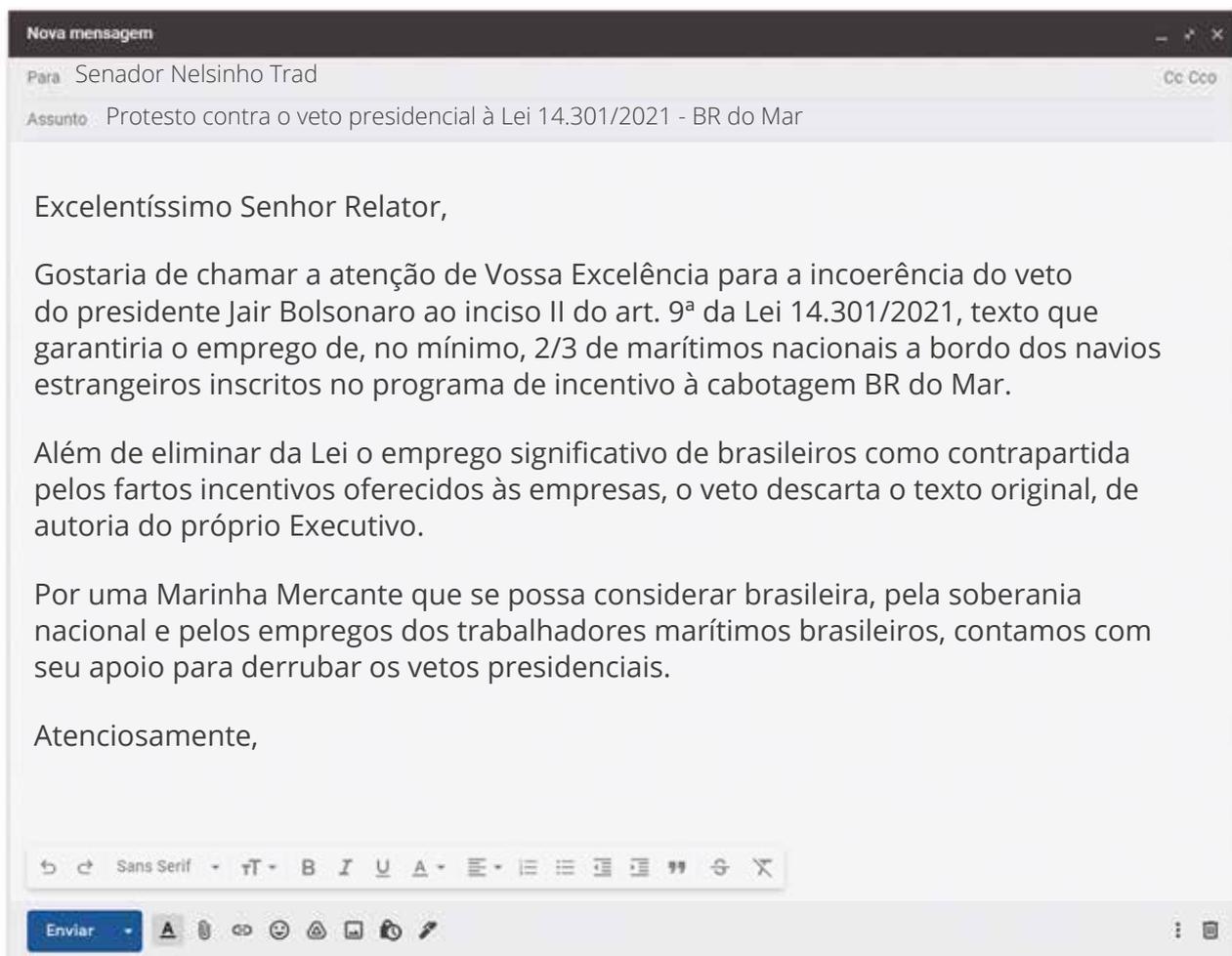
A mobilização dos marítimos contra o veto presidencial

País de dimensões continentais, com mais de 200 milhões de habitantes, o Brasil é um grande produtor de *commodities*, tendo um mercado consumidor interno de extrema relevância. Não há outra nação no planeta, com características semelhantes, que tenha permitido tamanha desnacionalização do trabalho na sua própria cabotagem.

No mundo todo, quando navios em bandeira de conveniência substituem os de bandeira nacional o que se vê é a instalação de condições de trabalho precárias e *dumping* laboral para os trabalhadores nacionais. A falta de obrigação legal de empregar brasileiros na nossa cabotagem, portanto, indica a probabilidade de redução de salários e adoção de práticas incom-

patíveis com a realidade brasileira, no curto prazo, aumentando futuramente o desemprego no setor.

O Sindmar e os demais sindicatos marítimos realizaram consultas com seus representados e buscaram estimular trabalhadores e trabalhadoras da marinha mercante brasileira no sentido de influenciar deputados federais e senadores a derrubarem o veto presidencial. Inicialmente, foram enviadas mensagens pelos marítimos ao deputado Arthur Lira e ao senador Rodrigo Pacheco, presidentes da Câmara e do Senado, respectivamente. Depois, as mensagens foram dirigidas aos relatores do BR do Mar em cada casa, deputado Gurgel e senador Nelsinho Trad, assim como aos demais parlamentares.





Os deputados Marcelo Ramos (PSD-AM) e Jandira Feghali (PCdoB-RJ), ao centro, acataram os argumentos da Conttmaf, representada por Odilon Braga e Carlos Müller, e trabalharam pela derrubada do veto presidencial

Braga e Müller com o deputado Gurgel, ao centro, que apesar de compor a base aliada do governo, apoiou desde o início o emprego dos marítimos brasileiros no BR do Mar

Com o início das atividades parlamentares em 2022, deputados e senadores decidiriam, em sessão conjunta, se o veto seria ou não derrubado. Os Sindicatos seguiram firmes, atuando tanto no Congresso Nacional quanto fora dele, buscando trazer à reflexão dos parlamentares e da sociedade o absurdo que seria um programa governamental que oferecesse incentivos e isenções para armadores operarem navios de outras bandeiras em águas nacionais sem a contrapartida de empregar um número significativo de brasileiros a bordo.

A representação sindical apurou que Tarcísio de Freitas, então titular do Ministério da Infraestrutura, e Paulo Guedes, ministro da Economia, atuaram pressionando as lideranças da base governamental no Congresso para que o veto do presidente Bolsonaro não fosse alterado, o que viria a reduzir drasticamente as possibilidades de emprego de marítimos brasileiros em águas nacionais, gerando empregos para tripulantes de países de baixo custo.

Em função do início da janela para troca de partido antes das eleições, um grande número de parlamentares se encontrava fora do Congresso Nacional. Todavia, todos poderiam votar remotamente pela manutenção ou derrubada do veto. Dias antes da sessão, a orga-

nização sindical marítima brasileira enviou um ofício a cada parlamentar, expondo suas razões em prol da derrubada do veto número 10 à lei 14.301/22, tendo permanecido em Brasília para realizar um trabalho de articulação com as lideranças de todos os partidos.

“Não há coerência do governo em oferecer benefícios e isenções significativos para empresas do setor marítimo sem que haja, como contrapartida, a garantia de emprego de 2/3 de trabalhadores nacionais nos navios estrangeiros beneficiados pelo programa e os marítimos defendem que o veto presidencial 10/2022 seja inteiramente derrubado. A desnacionalização do trabalho pretendida pelo governo é um atentado à soberania nacional no transporte marítimo e busca mascarar a incapacidade do governo em alcançar soluções factíveis para desoneração do setor”, argumentaram os Sindicatos.

Nas semanas que antecederam a votação, a Conttmaf buscou estabelecer contato também com autoridades que atuam no setor marítimo, especialmente na regulamentação e na fiscalização da atividade marítima em nossas águas, alertando-as sobre os riscos que representaria para o país a redução de postos de trabalho de brasileiros a bordo dos navios que operam na cabotagem nacional.



camara.leg.br | 0800 0 619 619

Veto 10: Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem

17/03/22 CONGRESSO NACIONAL | SESSÃO CONJUNTA

Governo mobilizou base parlamentar para excluir empregos de marítimos brasileiros do BR do Mar

Para que o veto presidencial fosse derrubado seria necessário o voto da maioria absoluta dos parlamentares tanto na Câmara quanto no Senado. Sob forte articulação do governo federal, em 17 de março, o Congresso Nacional decidiu manter o veto do presidente Jair Bolsonaro ao emprego de 2/3 de marítimos brasileiros nos navios estrangeiros inscritos no programa BR do Mar.

Ao mesmo tempo, por orientação do próprio governo, deputados e senadores derrubaram outros vetos presidenciais ao BR do Mar a fim de beneficiar empresas. Foi rejeitado, por exemplo, o veto aos dispositivos referentes ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que traz regras de cálculo de frete nas navegações.

As alíquotas do AFRMM ficam reduzidas a:

- 8% na navegação de longo curso e de cabotagem, e também no transporte fluvial e lacustre de granéis sólidos e outras cargas nas regiões Norte e Nordeste
- 40% na navegação fluvial e lacustre para o transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste

No caso do Reporto – benefício tributário concedido ao setor portuário que foi extinto em dezembro do ano passado –, este ficou renovado até 31 de dezembro de 2023 com a derrubada do veto.

As entidades sindicais tiveram acesso à informação de que, na regulamentação do BR do Mar, o governo pretende aumentar significativamente o número de navios estrangeiros que poderão ser afretados com lastro na tonelagem de navios brasileiros. A atuação do governo, coordenada pelo então ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas, buscou assegurar a desnacionalização da frota mercante brasileira, empregando um número extremamente reduzido de tripulantes nacionais, o que poderá acarretar enormes prejuízos à nossa soberania no transporte marítimo.

“Com a perda do efetivo controle dos navios em sua cabotagem, o Brasil irá se tornar ainda mais dependente de outras nações no transporte marítimo. No comércio exterior, já não temos capacidade de transportar as *commodities* agrícolas e os minerais que produzimos em navios de bandeira brasileira, o que nos torna dependentes de países que efetivamente controlam frotas mercantes, e vulneráveis a instabilidades no cenário internacional”, esclarece Carlos Müller.

Cabe ressaltar que, mesmo com orientação do governo para que mantivessem o veto aos 2/3 de marítimos brasileiros, alguns parlamentares da base aliada votaram a favor dos trabalhadores nacionais, como foi o caso do deputado Gurgel (PL-RJ), relator do BR do Mar quando o projeto tramitou na Câmara. Mantendo a coerência com seu relatório e demonstrando apoio reiterado ao emprego de marítimos brasileiros, o deputado se posicionou favoravelmente aos marítimos em todas as votações que ocorreram na tramitação do BR do Mar.



O deputado General Peterneili e o senador Eduardo Gomes defenderam os interesses de grandes empresas estrangeiras ao discursarem contra a participação de 2/3 de brasileiros no BR do Mar

“A atuação do governo, coordenada pelo então ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas, buscou assegurar a desnacionalização da frota mercante brasileira, empregando um número extremamente reduzido de tripulantes nacionais, o que poderá acarretar enormes prejuízos à nossa soberania no transporte marítimo.”

Em decorrência da ação do governo, o número de votos necessários para derrubar o veto não foi alcançado na Câmara. Foram 254 votos pela manutenção e 141 pela derrubada, o que fez com que a votação sequer chegasse ao Senado.

Com base nisso, a organização sindical marítima recomenda aos seus representados e representadas que avaliem com extrema atenção como agem os políticos investidos em cargos públicos, de que modo os partidos políticos se posicionaram em relação ao tema e qual foi o voto de cada parlamentar.

“Nas próximas eleições, é recomendável que nossos representados não abram mão de votar em candidatos de legendas que efetivamente apoiam o emprego de brasileiros no Brasil e a existência de uma marinha mercante com bandeira nacional. Os falsos nacionalistas, aqueles que defendem interesses de grandes

empresas estrangeiras sem contrapartidas justas e os que impedem a bandeira que um dia juraram defender de ser efetivamente arvorada em águas brasileiras, podem ser facilmente identificados por quem assistiu à sessão conjunta do Congresso Nacional nesse 17 de março”, conclui Müller.

VEJA COMO
FOI A SESSÃO:



NAS PRÓXIMAS ELEIÇÕES, VOTE EM QUEM DEFENDE O SEU EMPREGO

O Sindmar luta pelos legítimos interesses de oficiais e eletricitistas da marinha mercante brasileira, jamais tendo se vinculado a qualquer partido político. Acreditamos que, da mesma forma, os homens e mulheres que representamos têm senso crítico e não se deixariam manipular, como rebanho, por facções político-partidárias.

Sempre que necessário, buscamos nos poderes Legislativo e Executivo o apoio aos interesses coletivos de nosso pessoal, independentemente do partido político a que seus representantes estejam filiados. Por estarem empenhados em defender outras questões prejudiciais aos trabalhadores e aos interesses nacionais, alguns partidos e parlamentares, lamentavelmente, se mostraram avessos à defesa do emprego de marítimos brasileiros em nosso país.

Consideramos importante tornar públicos esses esclarecimentos para que nossos representados estejam de posse de informação de qualidade e sejam capazes de avaliar quem efetivamente apoia posições políticas que possibilitem a existência de marítimos brasileiros empregados em condições dignas e recebendo salários justos no Brasil.

Chamamos atenção para o fato de que, em diversos partidos, há políticos sensíveis à causa marítima, em maior ou menor grau. Alertamos, ainda, para o fato de que apoiar políticos e partidos que agem contra os interesses coletivos do nosso pessoal não irá contribuir para que tenhamos uma marinha mercante com efetiva participação de trabalhadores brasileiros nas condições que almejamos.

Por isso, o Sindmar disponibiliza o QR code abaixo, com link para **os votos dos parlamentares**, lembrando que o NÃO representou apoio aos marítimos e rejeição ao veto presidencial e o SIM manifestou apoio ao veto do presidente Bolsonaro que impediu o emprego de 2/3 de marítimos brasileiros nos navios estrangeiros habilitados no BR do Mar.

O SINDMAR ADVERTE

**ELEGER DEPUTADOS QUE VOTARAM SIM
AO VETO E FORAM CONTRA OS 2/3 DE
MARÍTIMOS BRASILEIROS NO BR DO MAR
FAZ MAL PARA OS NOSSOS EMPREGOS**





Navios de bandeira estrangeira inscritos no BR do Mar terão de obedecer à Constituição Federal e aos acordos coletivos de trabalho vigentes no Brasil

Relatores mantiveram compromisso e contratos de trabalho no BR do Mar seguirão a Constituição e os acordos coletivos

O Brasil é um país com mais de 90% de seu petróleo produzido no mar e não pode prescindir de navios para o transporte entre os campos de produção e a costa brasileira. Será possível que o governo não atente para o risco que representa a falta de previsão em manter em nossas águas uma frota de navios nacionais tripulada por marítimos brasileiros?

O país não conta, no momento, com um único navio aliviador, de posicionamento dinâmico (DPST), operando em bandeira própria. No entanto, quase duas dezenas dessas embarcações em outras bandeiras atuam no escoamento do petróleo produzido em nosso mar, evidenciando o quanto somos dependentes de outros países para o nosso próprio abastecimento.

É lamentável que o governo brasileiro não se mostre minimamente preocupado com os empregos dos marítimos nacionais. Seus representantes, como vimos, não mantiveram a palavra no compromisso de garantir 2/3 de brasileiros no programa BR do Mar. Menos mal que os relatores do projeto na Câmara e no Senado cumpriram o acordo que previa que, caso o governo não assegurasse o mínimo de 2/3 de brasileiros a bordo, a legislação nacional vigoraria sobre os contratos de trabalho.

Assim chegamos a uma situação em que a Lei não obriga expressamente o emprego de 2/3 de brasileiros nos navios inscritos no programa, mas determina que os trabalhadores que estiverem a bordo, independentemente da nacionalidade, deverão ter contratos de trabalho subordinados à Constituição Federal, inclusive no que se refere aos acordos coletivos de trabalho duramente conquistados pelos marítimos.

Seção II

Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e a Constituição Federal.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.



Carlos Müller
Presidente do Sindmar

“Somos brasileiros e não renunciamos ao direito de trabalhar em nosso próprio país com salários e condições compatíveis com a nossa realidade. Se houver disposição do nosso pessoal para atuar coletivamente em sintonia com as orientações sindicais, haverá possibilidades efetivas de manter as condições conquistadas e obter avanços significativos.”

A Constituição Federal de 1988 garantiu importantes conquistas para os trabalhadores, tais como:

- Jornada de oito horas diárias e 44 horas semanais
- Repouso semanal remunerado
- 13º salário
- Férias com acréscimo de 1/3
- Igual remuneração por igual trabalho
- Redução dos riscos inerentes ao trabalho (normas de saúde, higiene e segurança)
- Aviso-prévio proporcional
- Licenças maternidade e paternidade
- Seguro-desemprego
- FGTS
- Participação dos sindicatos na negociação de acordo coletivo de trabalho e direito de greve, entre outros direitos regulamentados posteriormente em decorrência da carta magna.

Os sindicatos marítimos brasileiros farão tudo que estiver ao seu alcance para que haja marítimos brasileiros efetivamente tripulando os navios com permissão de operar em águas nacionais no transporte de cabotagem, especialmente se forem de outras bandeiras, eventualmente autorizados, e recebendo fartos incentivos governamentais.

“Somos brasileiros e não renunciamos ao direito de trabalhar em nosso próprio país com salários e condições compatíveis com a nossa realidade. Se houver disposição do nosso pessoal para atuar coletivamente em sintonia com as orientações sindicais, haverá possibilidades efetivas de manter as condições conquistadas e obter avanços significativos”, garante Carlos Müller, presidente do Sindmar.



MARÍTIMOS BRASILEIROS NÃO TIVERAM RECONHECIMENTO POR HEROÍSMO DURANTE A PANDEMIA

Empresas de transporte marítimo em outras partes do mundo vêm se destacando no noticiário financeiro devido aos altos ganhos obtidos com o frete durante a pandemia de Covid-19, chegando a pagar mais de três anos de salário de bônus para reter a mão de obra.

No Brasil, não há notícia de gratificações vultosas para os trabalhadores marítimos que permaneceram heroicamente a bordo dos navios, durante todo o período de enfrentamento à Covid-19. As empresas armadoras que atuam no país, quando pagam participação nos lucros e resultados ou prêmios por desempenho, passam longe do fenômeno observado internacionalmente.

Nesse cenário, não há como acreditar nas alegações do governo brasileiro de que o custo da tripulação nacional possa ser superior ao da tripulação internacional – argumento utilizado para justificar o recente veto presidencial ao emprego de 2/3 de marítimos brasileiros nos navios estrangeiros autorizados a operar no Brasil – nem mesmo quando se considera a tributação que é imposta pelo próprio governo aos brasileiros apenas.

Estima-se que em 2021 as transportadoras de carga globais tenham registrado coletivamente US\$ 150 bilhões em lucros, uma cifra recorde considerada “surreal” por especialistas do setor. Para 2021 e 2022, o lucro antes dos impostos do transporte de

“Para convencer os marítimos a permanecerem em seus empregos, várias das grandes companhias marítimas do mundo estão aumentando salários e distribuindo bônus que efetivamente triplicarão ou quadruplicarão as remunerações durante o ano. Deste modo, os armadores internacionais acreditam que terão tripulação para operar suas embarcações, incluindo aquelas compradas ou encomendadas durante a pandemia.”

contêineres pode chegar a US\$ 300 bilhões, de acordo com a Drewry, consultoria independente de pesquisa marítima.

Ao mesmo tempo, as transportadoras estrangeiras vêm enfrentando uma escassez de mão de obra causada pela debandada de trabalhadores, mal pagos e insatisfeitos com os embarques prolongados durante a pandemia, que ameaça enfraquecer a já precária cadeia global de suprimentos e colocar esses lucros estratosféricos em risco.

Segundo pesquisa da organização The Mission to Seafarers, a experiência de trabalhar durante a pior crise sanitária de nosso tempo levou muitos marítimos que atuam em contratos internacionais a quererem deixar sua ocupação, e o relatório aponta para a probabilidade de um déficit crescente de tripulantes estrangeiros nos próximos anos.

Para convencer os trabalhadores a permanecerem em seus empregos, várias das grandes companhias marítimas do mundo estão aumentando salários e distribuindo bônus que efetivamente triplicarão ou quadruplicarão as remunerações durante o ano. Deste modo, os armadores internacionais acreditam que terão tripulação para operar suas embarcações, incluindo aquelas compradas ou encomendadas durante a pandemia.

A Maersk, segunda maior companhia de navegação do planeta – que deve reportar um lucro anual igual ou superior aos lucros combinados dos últimos nove anos –, deu a cada um de seus 80.000 funcionários um bônus fixo de US\$ 1 mil. A gigante francesa CMA CGM anunciou bônus no valor de oito semanas de

salário. A linha de navegação coreana HMM prometeu aos trabalhadores bônus no valor de até 6,5 vezes seus salários mensais, além de um aumento de 7,9%.

Quantias ainda maiores foram distribuídas pelas companhias marítimas em Taiwan e na China. A gigante taiwanesa Evergreen concedeu aos seus trabalhadores bônus no valor de até 40 meses de salário em dezembro. Já a Wan Hai, outra taiwanesa, estipulou bônus anuais no valor dos salários de um ano inteiro mais US\$ 36.079. A companhia de navegação estatal chinesa Cosco, por sua vez, deu aos trabalhadores bônus no valor de até 30 meses de salário.

Disposta a competir pela mão de obra marítima, a Mediterranean Shipping Company (MSC), maior empresa de navegação do mundo, lançou anúncios de recrutamento na Coreia do Sul para atrair marinheiros que normalmente trabalhariam para a HMM com a promessa de US\$ 5 mil de salário mensal (cerca de 2,5 vezes o que a HMM paga). Centenas de marinheiros da HMM foram atraídos pela oferta.

Passados mais de dois anos de enfrentamento à Covid-19, não se observou na cabotagem brasileira essa extraordinária elevação no nível dos fretes. A previsibilidade e a estabilidade em relação ao cenário internacional ocorrem basicamente devido à existência de navios de bandeira brasileira efetivamente submetidos às regras do Estado brasileiro e tripulados por marítimos nacionais. Mesmo durante a pandemia, a cabotagem brasileira continua crescendo. Em 2021 a movimentação de contêineres no setor aumentou 13,2% segundo a Antaq.

Fontes: Quartz, Fortune e Forbes

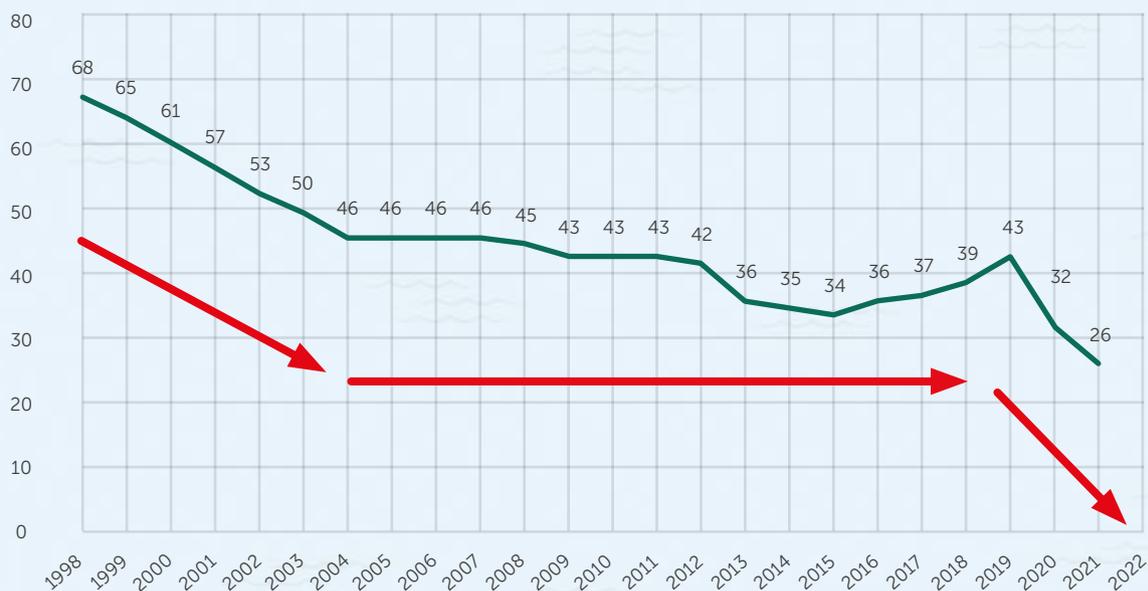
PROGRAMA DE EXTINÇÃO DA FROTA

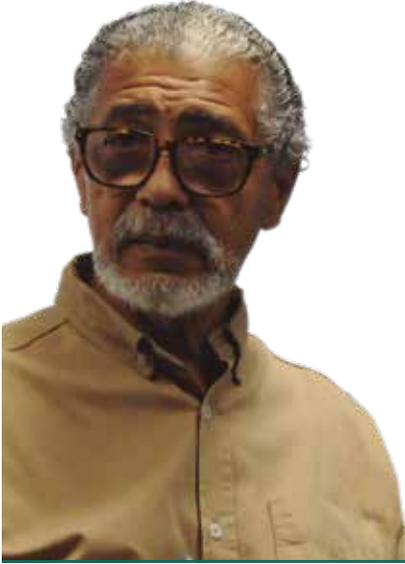
Petrobras privilegia afretamento de navios estrangeiros e poderá extinguir frota nacional sem renovação

Enquanto em outros países governos e empresas investem em frota própria para garantir soberania, previsibilidade de custo e disponibilidade de transporte, aqui a Petrobras opta por afretar embarcações em vez de investir na sua subsidiária de logística, a Transpetro. Com a campanha a favor das privatizações promovida pelo governo federal, ambas correm o risco de desaparecer se houver tempo hábil.

PETROBRAS - TRANSPETRO

A GESTÃO PARA O FRACASSO
Navios tripulados por marítimos brasileiros
1998 - 2021





José Válido
Segundo-presidente do Sindmar

“Embora haja cerca de duas dezenas de navios DPST afretados atuando em águas brasileiras, nenhum deles é operado em bandeira brasileira ou com tripulação de pelo menos 2/3 de nacionais. É uma situação que deixa a nossa marinha mercante vulnerável, assim como a nossa economia. Sem capacidade de controlar efetivamente o transporte marítimo e sem trabalhadores nacionais a bordo, o Brasil depende totalmente de outros países para escoar o petróleo que, em sua quase totalidade, está no mar.”

Quando foi criada, em 1998, a Transpetro tinha 68 navios em bandeira brasileira e, em 2003, esse número já havia caído para 50. Um ano depois, houve grande expectativa com o anúncio da construção de 49 embarcações previstas no Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef). No entanto, somente 26 foram entregues. Com a Operação Lava Jato, os investimentos da Petrobras foram suspensos – entre eles o Promef – e atualmente a Transpetro conta com apenas 25 embarcações nacionais.

Ao optar pelo afretamento de navios estrangeiros registrados em bandeiras de conveniência, a Petrobras avaliza uma prática com farto histórico de corrupção e lavagem de dinheiro em diversos lugares do mundo, identificadas também na Lava Jato. A empresa e o governo deixam claro que não estão preocupados com a soberania no transporte marítimo e, menos ainda, com o emprego de brasileiros em nossas águas.

Cartola e Ataulfo Alves foram os dois últimos navios aliviadores de Posicionamento Dinâmico a serem

operados exclusivamente por brasileiros. “Embora haja cerca de duas dezenas de navios DPST afretados atuando em águas brasileiras, nenhum deles é operado em bandeira brasileira ou com tripulação de pelo menos 2/3 de nacionais. É uma situação que deixa a nossa marinha mercante vulnerável, assim como a nossa economia. Sem capacidade de controlar efetivamente o transporte marítimo e sem trabalhadores nacionais a bordo, o Brasil depende totalmente de outros países para escoar o petróleo que, em sua quase totalidade, está no mar”, afirma José Válido, segundo-presidente do Sindmar.

Além da evidente falta de planos no Sistema Petrobras para renovação da frota nacional com a construção de navios, chegou ao conhecimento do Sindmar que a empresa tem buscado construir uma narrativa sobre a necessidade de se desfazer da frota operada em bandeira brasileira e, para isso, encomendou um estudo de viabilidade técnica para referendar propostas de venda de diversas embarcações da Transpetro.



Técnicos da Petrobras procuraram as entidades sindicais para relatar a criação de grupos de trabalho pela direção da empresa, ao longo de 2021, com o intuito de elaborar formas criativas para demonstrar que a frota da Transpetro não atende às necessidades atuais, justificando, assim, a venda dos navios. “Chegaram, inclusive, a propor a criação de indicadores de desempenho que não são utilizados pela indústria marítima em nenhum outro lugar do mundo e só se aplicariam aos navios nacionais, com o propósito de produzir os resultados desejados”, afirmou um empregado da Petrobras.

Segundo outra fonte, a Petrobras abriu licitação para contratar navios aliviadores de grande porte, do tipo DPST, em condições pouco comuns, com prazo curto para apresentação de propostas e lançando mão de exigências atípicas, como certificações e equipamentos que ainda não são exigidos pela indústria marítima ou pelas autoridades.

O movimento da Petrobras no sentido de pôr fim à sua frota de embarcações nacionais ganhou força com o aceno positivo do presidente Jair Bolsonaro para a privatização da empresa. Em outubro passado, Bolsonaro declarou à imprensa que “discutiria com a equipe econômica do governo o que poderia fazer a respeito”. Como nunca foi segredo, o objetivo do ministro da Economia, Paulo Guedes, é privatizar todas as estatais brasileiras em prol de um Estado mínimo, sem preocupação quanto aos prejuízos causados ao país e à sociedade.

O Supremo Tribunal Federal – STF deu sua contribuição para acelerar o processo de desinvestimentos da Petrobras, que já vem ocorrendo há alguns anos. A Corte negou pedido do Congresso para suspender a venda de refinarias e ativos da empresa a partir da criação de subsidiárias. A tese dos parlamentares é de que a Petrobras estaria desrespeitando o estabelecido pelo próprio STF em 2019, ao desmembrar uma empresa-mãe com o intuito de vender partes dela sem autorização do Legislativo. Os magistrados, porém, avaliaram que essa decisão não havia sido descumprida.

O caminho para a venda da subsidiária vem sendo pavimentado desde 2018, quando o conselho de administração da Transpetro aprovou alteração no estatuto da empresa e acabou com a garantia de controle acionário da Petrobras. “As transferências de ações ordinárias com direito a voto, ou as subscrições de aumento do capital por outros acionistas, na hipótese de deixar a Companhia de ser uma subsidiária integral, não poderão reduzir a participação da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras a menos de 50% (cinquenta por cento) mais uma ação ordinária, representativas do capital votante da Companhia”, dizia o texto de um dos artigos eliminados do estatuto.

O contínuo esforço da Petrobras para se desfazer da frota brasileira é a representação de uma política com visão extremamente liberal da economia, or-



questrada por um governo que não esconde o desejo de agradar aos investidores internacionais, desprezando o fato de que, com isso, em pouco tempo poderá tornar o Brasil refém de uma iniciativa privada que não demonstra a menor empatia com a condição social da maior parte dos brasileiros, nem com o futuro do Brasil. Caso a Transpetro seja privatizada e o Sistema Petrobras deixe de operar uma frota própria em bandeira nacional – que no momento já é pequena para o tamanho da empresa –, não haverá ganhos efetivos para a Petrobras e muito menos para a sociedade. Pelo contrário, a inexistência de navios brasileiros pode custar caro futuramente, como ocorreu com a privatização da Transportadora Associada de Gás S.A. – TAG, em 2020. Hoje, a Petrobras paga R\$ 3 bilhões ao ano pelo aluguel dos gasodutos da empresa que pertencia a ela e foi vendida por cerca de R\$ 36 bilhões.

A lógica de vender empresas públicas para reduzir as despesas do Estado e, consequentemente, gastar um valor correspondente ao obtido para ter acesso aos serviços que antes detinha não faz sentido. O tal “lucro” de R\$ 40 bilhões alcançado em 2019 – não apenas por desempenho operacional, mas, em boa parte, por desinvestimentos – pode ir ralo abaixo em poucos anos. Além disso, na ocorrência de conflitos comerciais em que o Brasil necessite de mais embarcações para dar conta de demandas urgentes, elas não estarão disponíveis ou custarão muito mais caro.

Setor marítimo é tratado como estratégico em outros países

Em abril, a ADNOC Logistics & Services, braço de transporte e logística marítima da Abu Dhabi National Oil Company, anunciou a assinatura de um acordo para a construção de dois navios GNL de 175.000 m³ que se juntarão à sua frota em 2025. Até lá, a estatal dos Emirados Árabes Unidos pretende aumentar o seu portfólio de embarcações em quase 20%, seguindo um plano de expansão iniciado em 2020, de acordo com publicação do portal Argus. Em 2021, estavam na lista de aquisições da petroleira oito embarcações do tipo VLCC e seis navios-tanque LR2, entre outros. Até então, ela contava com 240 navios. Segundo o site de notícias, a empresa tem investido na compra de embarcações usadas, mas também em novas tecnologias e já teria encomendado quatro VLCCs à Coreia do Sul para entrega em 2023.

Outro exemplo de valorização da frota nacional e defesa de soberania, citado com frequência, vem dos Estados Unidos, que há mais de cem anos contam com a Jones Act, lei promulgada para proteger a cabotagem do País. Desde 1920, ela regula o comércio marítimo em águas territoriais norte-americanas e exige que o transporte de mercadorias entre os portos dos EUA seja feito por navios de bandeira nacional. A Jones Act também exige que as embarcações sejam de propriedade de cidadãos nativos, construídas em solo norte-americano e tripuladas por marítimos nacionais ou que tenham residência permanente naquele país.

Em artigo publicado no portal gCaptain, o escritório de advocacia Arnold & Itkin LLP destaca os números impressionantes que a Jones Act teria alcançado: 650 mil empregos e US\$ 150 bilhões gerados pela indústria marítima a cada ano. O texto fala, também, da importância da lei para os trabalhadores marítimos norte-americanos, que podem contar com indenizações justas e com valores substanciais caso sofram algum acidente de trabalho.



Carlos Augusto Müller

VENDA DE NAVIOS ESVAZIA PROGRAMA DE ESTÍMULO À CABOTAGEM

Antes mesmo do fim da tramitação do programa do governo de estímulo à cabotagem no Congresso, o Sistema Petrobras já vinha estudando as possibilidades de utilizá-lo para se desfazer de parte da frota em bandeira brasileira e operada pela sua subsidiária, de forma a incrementar o já elevado percentual de navios estrangeiros afretados em relação à frota nacional.

Durante a pandemia, sem fazer alarde, a Transpetro vendeu quase vinte navios. A bandeira brasileira ficou reduzida a apenas 25 embarcações na subsidiária da Petrobras. Em contraste, a frota afretada pela holding em outros países segue forte e superou uma centena de navios de bandeiras diversas no ano passado, entre afretamentos por tempo e por viagem. Precisamos estar atentos, pois distorcer o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) para reduzir a frota em bandeira brasileira — transferindo os navios para outros países para depois operá-los, de forma direta ou cruzada, buscando possíveis brechas na legislação — cria um forte cheiro de evasão fiscal.

Na atividade marítima, é usual que ocorra o pagamento de uma comissão àqueles que viabilizam a contratação de embarcações. É necessário recordar que em algumas ocasiões, ao longo dos quase setenta anos da Petrobras, houve episódios pontuais que demonstram a eficiência da taxa de brokerage em estimular o afretamento internacional de navios entre executivos do setor marítimo. No seio da empresa, não é difícil identificar uma corrente gerencial que defende o afretamento de navios estrangeiros sem limites. Os contratos costumam ter valores significativos e até mesmo pequenos percentuais desses



Foto: Internet

Nordic Rio, um dos navios que a Transpetro vendeu recentemente

contratos, pagos como comissão, podem alcançar milhões de dólares. E, antes que se aponte a condição de estatal como motivo de tais episódios, é recomendável observar que a iniciativa privada não é isenta de situações semelhantes.

Antes mesmo do fim da tramitação do programa do governo de estímulo à cabotagem no Congresso, o Sistema Petrobras já vinha estudando as possibilidades de utilizá-lo para se desfazer de parte da frota em bandeira brasileira e operada pela sua subsidiária, de forma a incrementar o já elevado percentual de navios estrangeiros afretados em relação à frota nacional. A construção naval realizada em estaleiros brasileiros na década passada foi determinante para que o país chegasse a 2022 contando ainda com frota nacional para transporte de petróleo bruto, gás de cozinha e combustíveis, sem depender exclusivamente de embarcações de outros países. O Programa de Expansão e Modernização da Frota da Transpetro (Promef) aconteceu entre os anos de 2004 e 2019.

Quanto ao futuro da frota nacional do Sistema Petrobras, dos corredores da empresa e bastidores de reuniões virtuais chegam notícias sobre esforços para concretizar a venda de até dez navios tipo Suezmax da Transpetro, com capacidade para transportar um

milhão de barris de petróleo cada um. A Petrobras parece ter pressa. Possivelmente, por avaliar que a proximidade do processo eleitoral no Brasil poderá dificultar a venda de ativos.

As possibilidades relacionadas por técnicos da Petrobras que denunciaram o fato às entidades sindicais incluiriam a venda de quase metade dos navios da frota atual à subsidiária da Transpetro na Holanda, para posterior contratação dos navios pela Petrobras em outras bandeiras ou mesmo a venda direta para armadores europeus, que ofereceriam navios em outras bandeiras para afretamento pela Petrobras. No entanto, até aqui, a operação não foi pautada pelo Conselho de Administração da empresa, o que suscita dúvidas sobre a transparência do processo pretendido.

A possível distorção dos objetivos do BR do Mar nos leva a crer que o programa será usado para extinguir o que resta de Marinha Mercante genuinamente nacional. Faz aumentar tal sentimento o veto presidencial que eliminou a proteção ao emprego de 2/3 de marítimos brasileiros na Lei 14.301/22.

Carlos Augusto Müller
Presidente do Sindmar e da Conttmf

EM DEFESA DA

TRANSPETRO

PETROBRAS E TRANSPETRO, A GESTÃO PARA O FRACASSO

Enquanto o setor marítimo avança no Brasil, a fraca gestão da Transpetro demonstra incapacidade para administrar uma empresa de navegação.

AOS OFICIAIS E ELETRICISTAS DA TRANSPETRO

Desde 2020, deixaram a Transpetro por meio de PDV cerca de 320 marítimos. Nesse mesmo período, perto de uma centena de marítimos encerrou a relação de trabalho com a Transpetro, por iniciativa própria, para trabalhar em outras empresas.

Os principais motivos para nossos representados e representadas deixarem seus empregos na Transpetro para buscar colocação em outras empresas, informados ao SINDMAR, são os seguintes:

1. Os salários são baixos

De fato, das mais de cem empresas que atuam no setor marítimo no Brasil, a Transpetro se situa entre as que pagam os piores salários. Para oficiais em início de carreira, a remuneração tem os menores valores e chega a ser 30% inferior à média praticada em outras empresas para navios especiais que transportam cargas perigosas. O vale-alimentação pago pela Transpetro aos marítimos embarcados também tem valor menor, entre 40% e 50% inferior ao praticado no setor marítimo, em média.

2. A má gestão da empresa causa danos à saúde

A Transpetro, além da rotina funcional, demanda horas de trabalho burocrático, especialmente dos oficiais, sem que haja efetiva contribuição para se alcançar bons resultados. Ao mesmo tempo, há imensa deficiência na administração lotada na sede da Transpetro, no suprimento de materiais e sobressalentes essenciais e no atendimento de reparos que impactam pesadamente nas atividades. Entre os oficiais que deixaram a empresa, foram frequentes os relatos de desalento com a impossibilidade de se alcançar bons resultados sem apoio de terra, e de elevado nível de estresse causado pelo trabalho improdutivo e pela fadiga, com impactos na condição de saúde.

3. Não há pagamento de dobras por tempo excessivo de embarque

Não raro, ocorrem alterações de programação de rendições e a Transpetro mantém os marítimos a bordo por mais tempo que o acordado, sem justa compensação. Ao contrário de outras empresas do setor marítimo que possuem acordos coletivos, que normalmente pagam dobras quando o período de embarque é excedido ou quando o marítimo é convocado para embarque antes do tempo previsto.

4. Não há previsibilidade nos embarques e desembarques

Esta deficiência crônica de previsibilidade sobre a programação de embarque/desembarque produz impactos significativos no convívio social e familiar.

É importante fazer a reflexão sobre os seguintes fatos:

- Em 2015 a Transpetro contava com 2.450 marítimos brasileiros empregados;
- No início de 2020 eram 2.370 marítimos;
- Chegamos a 2022 com 1.950 marítimos;
- Com a saída de quase vinte navios da frota da Transpetro entre 2020 e 2022, na maior venda de embarcações de todos os tempos, fica evidente que hoje faltam navios brasileiros na companhia;
- Ao mesmo tempo, a Petrobras operou mais de uma centena de navios de outras bandeiras em águas nacionais ao longo de 2021;
- A Petrobras e a Transpetro seguem fielmente as diretrizes do governo com o objetivo de vender ativos e privatizar, o que poderá representar a pá de cal no sepultamento de nossa soberania no transporte marítimo.

Foto: Internet



“Os marítimos sabem que, desde que a Transpetro foi criada, a Petrobras trabalha a longo prazo pelo seu desaparecimento. A significativa redução no número de navios próprios em sua frota ao longo dos anos não permite outra avaliação.”

Após um breve período entre os anos de 2011 e 2019, em que a empresa incorporou os navios atualmente operados, que só foram construídos porque houve disposição do governo à época para incentivo através do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), garantindo sobrevivência para uma morte que se anunciava, a Transpetro retomou a já conhecida curva da morte, com rumo traçado para o inevitável desaparecimento que atinge todo armador que não renove sua frota continuamente. Os marítimos sabem que, desde que a Transpetro foi criada, a Petrobras trabalha a longo prazo pelo seu desaparecimento. A significativa redução no número de navios próprios em sua frota ao longo dos anos não permite outra avaliação.

Nesse cenário preocupante para um país que tem mais de 90% de seu petróleo produzido no mar e não pode prescindir de navios para o transporte em águas nacionais, os sindicatos marítimos brasileiros farão tudo que estiver ao seu alcance para que tenhamos marítimos brasileiros tripulando navios em águas nacionais, mesmo que sejam navios de outras bandeiras eventualmente autorizados a operar no Brasil. Somos brasileiros e não renunciamos ao direito de trabalhar em nosso próprio país com salários e condições compatíveis com a nossa realidade. Se houver disposição do nosso pessoal para atuar coletivamente, as nossas chances serão maiores.

Infelizmente, o governo brasileiro não está preocupado em gerar empregos para trabalhadores marítimos nacionais, o que foi demonstrado no repugnante veto do presidente Bolsonaro à participação de pelo menos 2/3 de brasileiros no programa BR DO MAR, posteriormente confirmado pela base parlamentar do governo no Congresso e expresso na Lei 14.301 de 7 de janeiro de 2022.

Apesar de os representantes do governo não terem mantido a palavra com os marítimos no compromisso de garantir 2/3 de nacionais no programa, o relator cumpriu o acordo de que seria imposta a legislação nacional aos contratos de trabalho caso não fosse assegurado o mínimo de 2/3 de brasileiros a bordo. E, assim, chegamos a uma situação em que a Lei não obriga expressamente o emprego de 2/3 de brasileiros no BR DO MAR, mas aqueles que estiverem a bordo, independentemente da nacionalidade, deverão ter contratos de trabalho subordinados à Constituição Federal e todas as garantias trabalhistas que dela decorrem, como estabelecido no artigo 12º da Lei, inclusive no que se refere aos nossos acordos coletivos de trabalho.

Considerando que a Transpetro está sob pesado ataque, sendo a última empresa de navegação genuinamente brasileira com atuação ainda significativa na cabotagem e no longo curso, e a sua importância estratégica para a soberania de nosso país, a diretoria do Sindmar decidiu lançar campanha em defesa da Transpetro e do emprego de marítimos brasileiros. Para isso, iniciamos as atividades de aumento da conscientização e mobilização do nosso pessoal com uma assembleia.

Eixos da campanha:

- Continuidade da Transpetro como EBN operando navios nacionais
- Renovação e aumento da Frota, com geração de emprego e renda para marítimos brasileiros
- Melhoria das condições salariais e laborais

“Pelos fatos exemplos vistos com nossos representados nas empresas privadas, ao longo de 2021, que assinaram acordos com avanços significativos, estamos certos de que, havendo disposição coletiva para lutar por avanços igualmente significativos, há amplas possibilidades de os marítimos alcançarem uma condição laboral mais justa também na Transpetro.”

Nesse ínterim, o Sindmar irá dialogar com os sindicatos coirmãos sobre a proposta de construir um movimento coletivo mais amplo e efetivo sob coordenação das nossas Federação e Confederação. A partir de maio, temos ainda seis meses até a nossa data-base, tempo suficiente para definir de que forma iremos atuar coletivamente para motivar a Transpetro a corrigir as distorções inseridas sob forte pressão patronal em nosso acordo coletivo de trabalho.

Pelos fatos exemplos vistos com nossos representados nas empresas privadas, ao longo de 2021, que assinaram acordos com avanços significativos, estamos certos de que, havendo disposição coletiva para lutar por avanços igualmente significativos, há amplas possibilidades de os marítimos alcançarem uma condição laboral mais justa também na Transpetro.

Recomendamos aos oficiais e aos eletricitas que intensifiquem as discussões já iniciadas a bordo sobre as reivindicações essenciais, para que possamos ter objetividade nas assembleias. A diretoria do SINDMAR elencou três que considera essenciais em decorrência do histórico conturbado que a Transpetro provocou nos últimos anos em nossas negociações coletivas:

- 1.Reajuste do INPC mais ganho real para alcançar o nível salarial das demais empresas
- 2.Reajuste do vale-alimentação para valores condizentes com a prática no setor
- 3.Pagamento de dobra no período embarcado que exceder o embarque regular

Finalizamos lembrando que nenhuma empresa deve esperar que sejamos compreensivos com iniciativas que busquem reduzir direitos, eliminar cláusulas existentes nos acordos vigentes ou tornar as condições de trabalho precárias. Desde que foi fundado, o SINDMAR mantém como princípio em sua atuação não assinar acordos coletivos que signifiquem perdas para seus representados.

Solicitamos aos representados do Sindmar que retornem com suas observações e considerações sobre os temas abordados nesta mensagem para o endereço de e-mail secretaria@sindmar.org.br e que os discutam a bordo e os divulguem para os demais companheiros e companheiras com quem trabalham.

Com efetiva participação e mobilização será possível alcançar uma condição mais justa.

Juntos somos mais fortes!

Unidade e luta!

Sindicato Nacional dos Oficiais da
Marinha Mercante – SINDMAR





O JUDICIÁRIO COMO ÚLTIMO RECURSO NA PETROBRAS

O Sindmar sempre prioriza a negociação e a mobilização coletiva para buscar solucionar impasses no relacionamento com as empresas e considera preocupante quando essas alternativas são inviabilizadas pelos patrões.

Os sucessivos ataques às condições dos marítimos ativos e aposentados na Petrobras e na Transpetro, que também ocorrem contra trabalhadores de outras categorias, expõem uma situação inquietante: o passivo gerado por administrações que não demonstram compromisso efetivo com o futuro dessas empresas, levando as Entidades Sindicais a propor medidas judiciais.

Com o objetivo de manter oficiais e eletricitistas vinculados à Petrobras e à Transpetro informados, o Sindmar lista algumas ações de alcance coletivo que estão em andamento e aguardam resolução por parte dos tribunais nos quais se encontram. Essas ações buscam assegurar direitos de trabalhadores e aposentados que estão sendo desrespeitados no Sistema Petrobras. Outras informações podem ser obtidas pelo e-mail juridico3@sindmar.org.br.

Danos morais por má gestão no PPSP

Esta ação contra a Petrobras tem por objetivo assegurar aos participantes do Plano Petros do Sistema Petrobras (PPSP) indenização por danos morais causados pelos prejuízos decorrentes da má gestão do plano por parte dos diretores que a empresa indicou. Responsabiliza a Petrobras por não fiscalizar os investimentos, o que acabou levando à implementação do Plano de Equacionamento do Déficit (PED). A própria Petrobras já admitiu, em um de seus relatórios anuais, a omissão na obrigação legal de fiscalizar os investimentos. A Justiça do Trabalho, onde a ação foi aberta, chegou a enviar o processo para a Justiça Comum, mas o TRT entendeu que ela deve ser julgada pelo órgão especializado.

Restituição de valores à Petros

Esta requer da Petrobras a restituição de valores pagos pela Petros em decorrência de processos nos quais ambas foram condenadas solidariamente, mas que foram quitados em sua integralidade pelo Fundo de Pensão, impactando o patrimônio dos trabalhadores participantes no plano. Em um primeiro momento, entidades sindicais moveram ações contra a empresa para que esta devolvesse 50% do que foi pago, mas os processos terminaram por ser arquivados. Em razão da atitude dos sindicatos, a Petros foi obrigada a também mover uma ação para cobrar da Petrobras parte do que foi pago.

Isenção de imposto de renda sobre Equacionamento do PPSP

A ação contra a União pede a isenção do pagamento de imposto de renda sobre as contribuições extraordinárias descontadas em folha de pagamento e nos holerites dos aposentados em decorrência do Plano de Equacionamento do Déficit (atuarial). Ela foi julgada procedente em primeiro grau e aguarda decisão no Tribunal de Justiça.

Anulação de descontos abusivos na Transpetro

A representação sindical pede na Justiça do Trabalho a anulação de descontos efetuados pela Transpetro em rescisões de contrato de trabalho sob a rubrica “outros”, tendo em vista que as deduções se referem a dias em que o empregado estava à disposição da empresa e não embarcou por indicação da mesma ou, ainda, em outras situações que não foram causadas pelo trabalhador. A empresa tem lançado esses dias como faltas e faz a dedução, indevidamente, na rescisão.

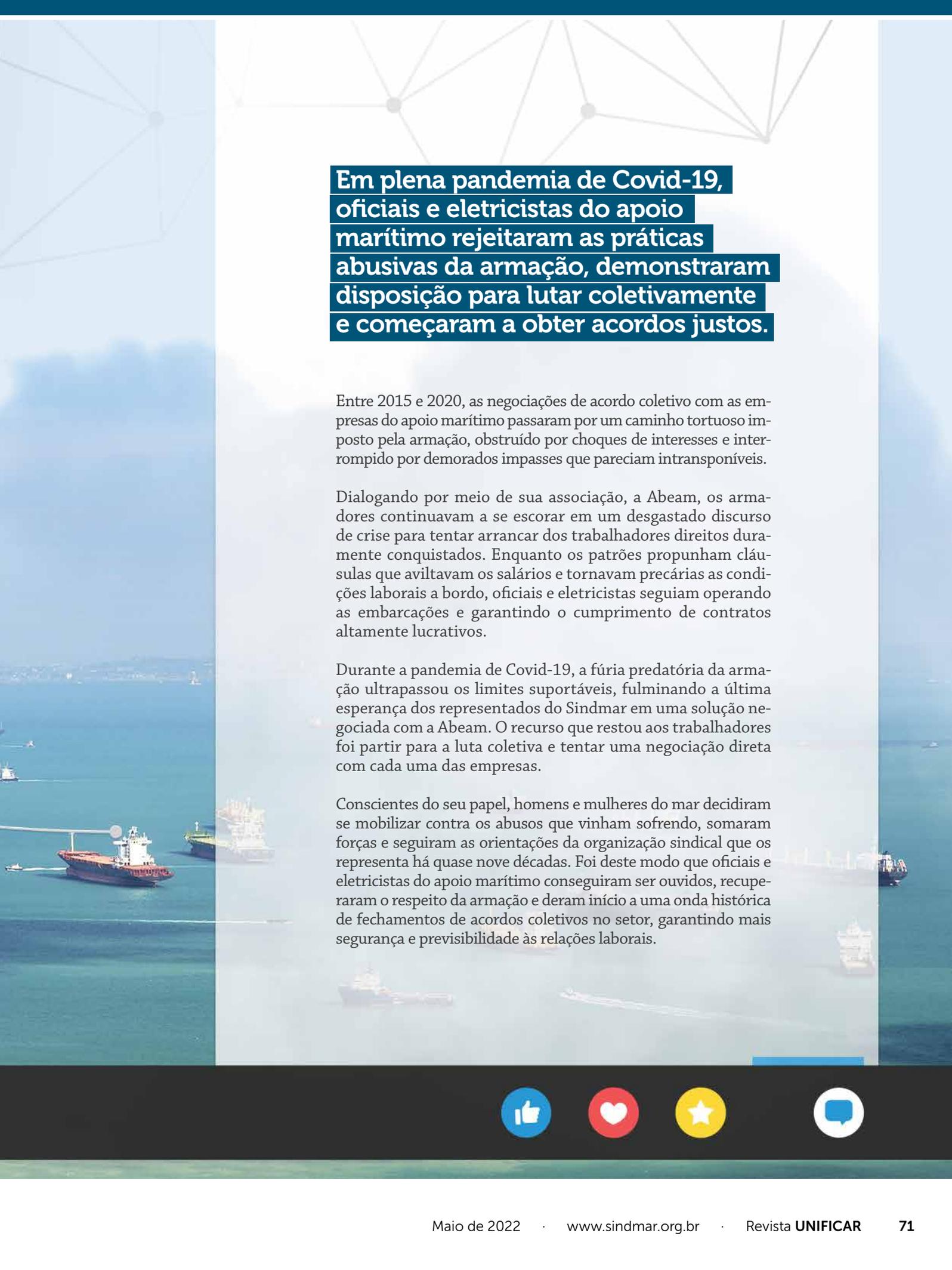
Aplicação de níveis salariais aos aposentados na Petrobras

A ação tem por objetivo a aplicação dos níveis salariais referentes aos anos de 2005 e 2006 para os assistidos pela Petros no PPSP. O Sindmar obteve êxito na demanda e deu início à execução da mesma com a apresentação de cálculos. A Petros sinalizou que iria construir uma proposta conciliatória.



JUNTOS SOMOS MAIS FORTES!





Em plena pandemia de Covid-19, oficiais e eletricitas do apoio marítimo rejeitaram as práticas abusivas da armação, demonstraram disposição para lutar coletivamente e começaram a obter acordos justos.

Entre 2015 e 2020, as negociações de acordo coletivo com as empresas do apoio marítimo passaram por um caminho tortuoso imposto pela armação, obstruído por choques de interesses e interrompido por demorados impasses que pareciam intransponíveis.

Dialogando por meio de sua associação, a Abeam, os armadores continuavam a se escorar em um desgastado discurso de crise para tentar arrancar dos trabalhadores direitos duramente conquistados. Enquanto os patrões propunham cláusulas que aviltavam os salários e tornavam precárias as condições laborais a bordo, oficiais e eletricitas seguiam operando as embarcações e garantindo o cumprimento de contratos altamente lucrativos.

Durante a pandemia de Covid-19, a fúria predatória da armação ultrapassou os limites suportáveis, fulminando a última esperança dos representados do Sindmar em uma solução negociada com a Abeam. O recurso que restou aos trabalhadores foi partir para a luta coletiva e tentar uma negociação direta com cada uma das empresas.

Conscientes do seu papel, homens e mulheres do mar decidiram se mobilizar contra os abusos que vinham sofrendo, somaram forças e seguiram as orientações da organização sindical que os representa há quase nove décadas. Foi deste modo que oficiais e eletricitas do apoio marítimo conseguiram ser ouvidos, recuperaram o respeito da armação e deram início a uma onda histórica de fechamentos de acordos coletivos no setor, garantindo mais segurança e previsibilidade às relações laborais.





Em 2016, representantes da Abeam (à esquerda) voltaram à mesa de negociação com uma proposta de acordo indecente, contendo reduções de direitos e reajustes abaixo da inflação

Desde maio de 2015, o Sindmar vinha tentando negociar um acordo coletivo de trabalho – ACT com a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo – Abeam, entidade que hoje representa 31 armadores e mais de 300 embarcações em operação no offshore. Diante das peculiaridades da atividade marítima e do fato de que a realidade do contrato de trabalho no mar é pouco coberta pela legislação trabalhista, este é um instrumento essencial para a regulação da relação laboral a bordo das embarcações.

Apoiando-se no eterno discurso de crise no setor, inicialmente a Abeam adotou a estratégia de postergação de um novo acordo. Quando finalmente voltaram à mesa de negociação, no fim de 2016, os representantes da armação causaram indignação e perplexidade ao disparar uma proposta de redução de direitos, que excluía cláusulas do último ACT (2014/2016) e oferecia reajustes salariais abaixo da inflação, acarretando uma série de perdas para os trabalhadores.

Embora outras categorias de marítimos tenham concordado com as condições dos armadores, considerando-as adequadas às suas necessidades naquele momento, os oficiais e os eletricitistas deixaram claro, em várias ocasiões, que não aceitariam perdas de direitos nem assimilação de condições sociais ou econômicas, uma vez que cada categoria possui as suas especificidades.

Os adiamentos na negociação por parte da armação se sucederam até meados de 2017, quando a Abeam iniciou um longo período de silêncio, sem demonstrar qualquer intenção de prosseguir com o diálogo. Evidenciando ainda mais o desrespeito por seus contratados, as empresas decidiram lançar mão das possibilidades trazidas pela reforma trabalhista ocorrida naquele ano para demitir marítimos antigos e contratar outros com salários mais baixos.

Em março de 2018, os representantes da armação retornaram outra vez à mesa de negociação, ainda acenando com um ACT sem reposição das perdas inflacionárias de 2016 e 2017. Como se isso não bastasse, a proposta continha uma tabela única que visava nivelar as remunerações no piso praticado – um patamar extremamente baixo –, eliminando todas as gratificações relativas ao tipo e ao porte da embarcação, o que transformaria o pagamento das gratificações de operações especiais em mera liberalidade do armador.

A tabela apresentada pela Abeam refletia perdas entre 51% e 72% sobre as remunerações garantidas no ACT anterior. As empresas propunham, ainda, eliminar cerca de vinte cláusulas do acordo e efetuar modificações prejudiciais aos marítimos em outras cláusulas anteriormente acordadas. Além disso, pretendiam aumentar o tempo de permanência a bordo para 42 dias. Uma proposta que a organização sindical considerou tão vergonhosa que se recusou a submetê-la à consulta dos seus representados.

“As conquistas registradas nas cláusulas dos acordos com a Abeam são resultado de lutas travadas ao longo de mais de trinta anos, que exigiram investimento de recursos da categoria, além de 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
Ex-presidente do Sindmar

As inúmeras tentativas do Sindmar para chegar a um acordo sem perdas

O Sindmar permaneceu firme em sua posição de não firmar acordos que levassem a qualquer tipo de perda para os seus representados. Isso porque as conquistas que estavam em jogo levaram muito tempo para serem alcançadas e demandaram grande esforço daqueles que se propuseram a 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 trinta anos, que exigiram investimento de recursos da categoria, além de 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”, explicou, na ocasião, Severino Almeida Filho, ex-presidente do Sindmar falecido em janeiro deste ano, após rechaçar veementemente as condições que a armação propunha.

Confirmando a intenção dos armadores de impor prejuízos aos trabalhadores, a proposta seguinte trazida pela Abeam também foi rejeitada nas negocia-

ções. Desta vez, após um processo de mediação realizado no Ministério do Trabalho e Previdência, entre setembro e novembro de 2018.

Em fevereiro deste ano, o Sindmar e o sindicato patronal, Syndarma, se reuniram em ambiente virtual com o juiz auxiliar da vice-presidência do Tribunal Superior do Trabalho – TST Giovanni Olsson, magistrado que tem se destacado pelo equilíbrio nas mediações em que atua, buscando motivar as partes a se esforçarem na construção de acordos justos e equilibrados.

A negociação do acordo coletivo entre a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos - Conttmaf e o Sistema Petrobras, ocorrida pouco tempo antes, se arrastou por quatro meses, tempo durante o qual o armador exerceu enorme pressão sobre os trabalhadores. Foi um outro caso de difícil mediação, em que o juiz Giovanni Olsson agiu de forma decisiva, contribuindo para que a Petrobras e sua subsidiária Transpetro chegassem a uma proposta de ACT em condições isonômicas com outras categorias numericamente superiores nessas empresas.



O ministro do TST Luiz Philippe Vieira de Mello Filho atuou na tentativa de mediação entre o Sindmar e a Abeam

Desta vez, os esforços eram por uma tentativa de mediação que levasse a um consenso nas negociações com a Abeam e, assim, as partes compareceram a reuniões unilaterais, em que puderam expor suas considerações.

“Durante as reuniões, explicamos ao juiz que não acreditávamos que a Abeam pudesse construir uma proposta capaz de contemplar os interesses das empresas do offshore, uma vez que cada uma atua conforme sua realidade específica e os interesses nem sempre convergem na armação. Sem vislumbrar qualquer perspectiva de êxito no formato de negociação trazido pela Abeam, o Sindmar declarou que pretendia continuar dialogando com as empresas separadamente, à medida que oficiais e eletricitistas se mobilizassem e o armador se dispusesse efetivamente a negociar”, conta Carlos Müller, presidente do Sindmar.

Os procedimentos de mediação e conciliação pré-processual (PMPP) são iniciados a pedido de empresas ou de sindicatos visando a busca de uma solução consensual, porém, o evidente impasse causado pela intenção da armação de reduzir salários e eliminar direitos não possibilitou a continuidade da mediação, apesar dos esforços do então vice-presidente do TST, ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho.

Em seu despacho, Vieira de Mello afirmou: “Em face das manifestações das partes nas reuniões unilaterais, não se vislumbra que os interesses e as posições das partes sejam convergentes para permitir a mediação, particularmente no tocante à negociação de condições para várias Empresas em coletivo ou para as Empresas de forma individual.”

Oficiais e Eletricistas da Bram deram o start nas mobilizações

A Bram Offshore, do grupo Edison Chouest, é a maior empresa do apoio marítimo brasileiro, com mais de 900 representados do Sindmar lotados em 56 embarcações. Ao mesmo tempo em que vinha aumentando seus lucros à custa das condições de trabalho e salários dos tripulantes, a empresa continuava a postergar as negociações para um acordo coletivo, mesmo depois de ter fechado contratos com sete embarcações. A Bram também vinha criando dificuldades para que oficiais e eletricitistas se organizassem junto ao Sindmar para levar adiante suas reivindicações.

Em agosto de 2020, os marítimos da Bram decidiram procurar



o Sindmar para denunciar novos casos de desrespeito à relação de trabalho e buscar orientação. Já na primeira reunião virtual com o grupo, o Sindicato procurou fazê-los refletir sobre como poderiam agir para ter seus direitos respeitados. Foram orientados a demonstrar disposição para lutar coletivamente e a seguir os passos necessários para uma mobilização em prol de um ACT justo, o que aumentaria as chances de uma mudança de atitude por parte do armador.

Um exemplo de conduta inescrupulosa da Bram, denunciado por seus trabalhadores, foi a empresa continuar a usar a pandemia de Covid-19 como justificativa para manter os marítimos a bordo por períodos superiores ao previsto, de 28 dias. Enquanto isso, a mesma Bram negligenciava o cumprimento dos protocolos de prevenção à doença e, ao não re-

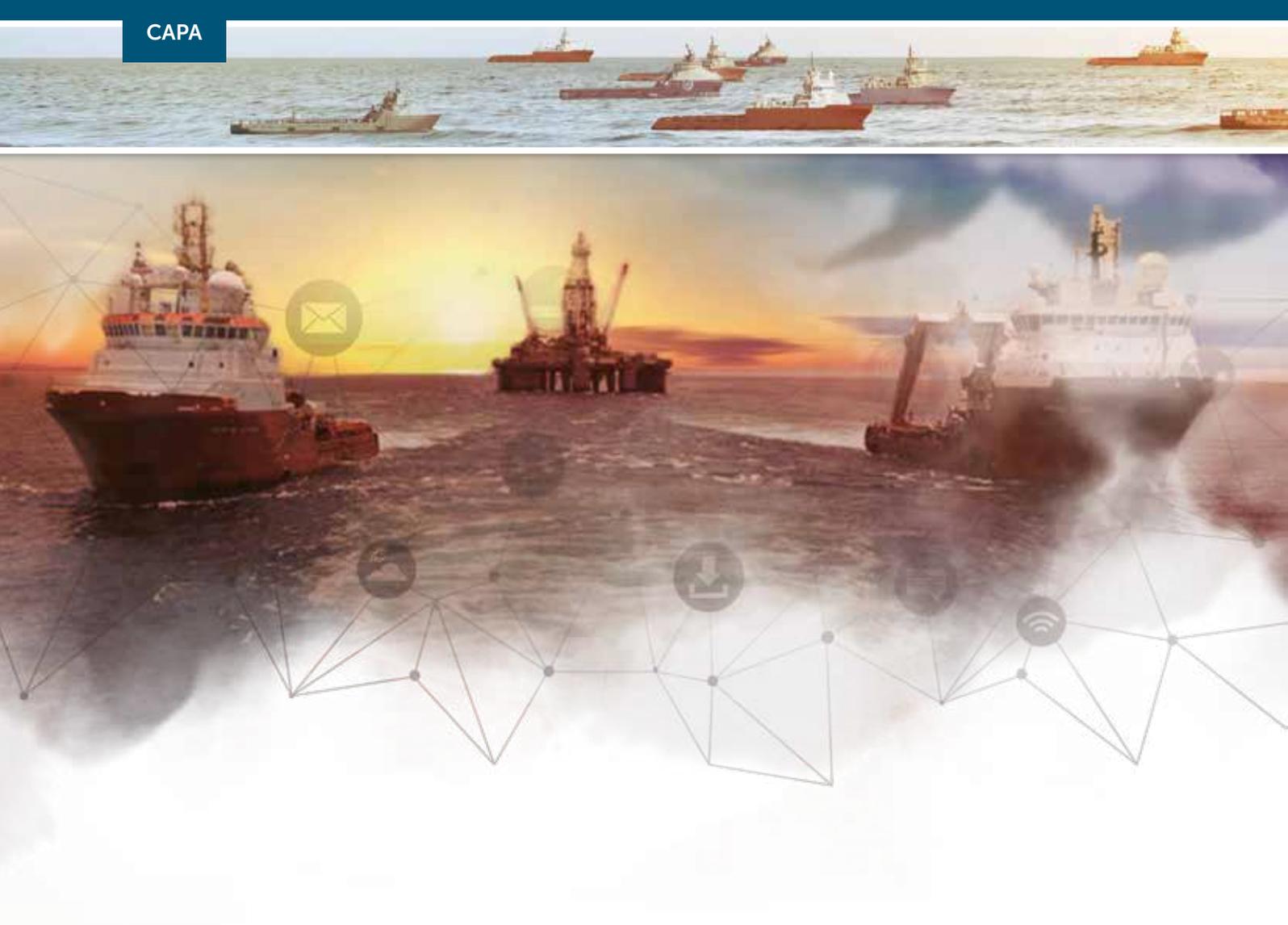
alizar testes confiáveis na tripulação, foi responsável por navios parados, em quarentena, e pela contaminação generalizada de marítimos a bordo. Em seguida às denúncias realizadas pela organização sindical, a Bram chegou a ser intimada pelo Ministério Público do Trabalho a prestar esclarecimentos sobre as demissões sistemáticas de tripulantes com idade superior a 60 anos.

À medida que os assuntos eram discutidos, por teleconferência, crescia o espírito de união e a determinação para virar o jogo. Finalmente, em dezembro, oficiais e eletricitistas da Bram decidiram se mobilizar contra a negociação intermediada pela Abeam, que até então se mostrara incapaz de oferecer condições equilibradas para um acordo.

Assim que o Sindmar convocou assembleia de greve, antes mes-

mo que o movimento se iniciasse, a Bram procurou o Sindicato para negociar uma proposta que, após breves discussões e ajustes, alcançou os anseios de 99,5% dos oficiais e eletricitistas. Embora contendo cláusulas com especificidades para tratar de questões relativas à pandemia e às demissões discriminatórias de marítimos com mais de 60 anos, o ACT da Bram Offshore, assinado em janeiro de 2021, se tornou referência para o setor, uma vez que rejeitou a possibilidade de perdas, estabeleceu as devidas correções e manteve as cláusulas do acordo anterior.

O ACT com a Bram entrou em vigência em 1º de fevereiro de 2021. Com duração de 2 anos, contou com um termo aditivo em setembro de 2021, acrescentando as cláusulas da marítima gestante e do eletricitista, e ajustando a cláusula da gratificação de manuseio de âncora.



A chama da mobilização se propaga no offshore

O exemplo bem-sucedido dos trabalhadores da Bram despertou o espírito de luta no setor de apoio marítimo. Oficiais e eletricitas de outras empresas vieram buscar orientações junto ao Sindmar, demonstrando disposição para também agir coletivamente e restabelecer as regras da relação de trabalho.

Durante o período em que não houve acordos, desde 2016, as empresas tiveram comportamentos diferentes. Algumas chegaram a oferecer reajustes baseados na inflação do período, mas o que a maioria fez foi deixar de reajustar salários em alguma medida, havendo também aquelas que buscaram tornar as condições de trabalho menos satisfatórias para os marítimos.

Depois da Bram, a mobilização no setor se deu de modo crescente, fazendo com que outras empresas não tardassem a tomar a iniciativa de buscar o Sindicato para negociar. Elas, porém, só se decidiram efetivamente a assinar acordos depois que os oficiais

e os eletricitas se mobilizaram para lutar coletivamente, seguindo as orientações do Sindmar, participando de assembleias e dispondo-se a entrar em greve, se necessário (ver página 78).

O alto índice de participação de oficiais e eletricitas, num espírito de harmonia, disciplina e respeito às decisões tomadas democraticamente, foi fundamental para o sucesso da mobilização. O presidente do Sindmar, Carlos Müller, acredita que os marítimos desta geração viram, na prática, o que a história comprova: o único meio para se obter conquistas e não perder direitos é a luta coletiva. “As possibilidades de conquistar não apenas acordos coletivos, mas de uma política no Brasil que contemple mais efetivamente os anseios dos marítimos relacionados às condições de trabalho, perspectivas de carreira e emprego dependem muito da participação dos oficiais e eletricitas fortalecendo o Sindmar na condição de associados”, explica Müller.



Além de manter as cláusulas do ACT que esteve vigente até 2016 e de prever reajustes salariais pelo índice inflacionário, os novos acordos possibilitaram avanços importantes para oficiais e eletricitistas. Alguns pontos a destacar são:

REAJUSTE DOS ITENS ECONÔMICOS

A base de reajuste foi o INPC acumulado entre 1º de fevereiro de 2016 e 31 de janeiro de 2021, que alcançou 36,28%. Em algumas empresas que haviam precarizado condições laborais após 2018, reduzindo os salários de novos empregados, o percentual de reajuste alcançado foi bem superior ao INPC. Em fevereiro de 2022, no primeiro ano de vigência dos acordos, o INPC acumulado alcançou 10,60%, percentual que reajustou as remunerações, o vale-alimentação, o abono de despesas de viagem e outros itens econômicos.

REGISTRO DAS CONDIÇÕES EFETIVAMENTE PRATICADAS

O ACT negociado com a Abeam servia como piso para o setor e diversas empresas contavam com um termo aditivo prevendo condições mais vantajosas, sendo que nem todas agiam com transparência. Com a negociação passando a ser feita com cada empresa, separadamente, e havendo grande participação da categoria na formulação e aprovação das propostas, os ACT passaram a registrar de forma mais efetiva as condições praticadas.

Desta forma, passaram a constar no acordo as remunerações para navios especiais – como o super AHTS, as embarcações de construção submarina, os PLSV e outros – nas quais o patamar salarial sempre foi mais elevado. Além disso, gratificações de embarque que eram praticadas, mas não existiam no ACT da Abeam, passaram a ter cláusula específica no acordo, e a nova configuração oferece maior garantia jurídica à relação de trabalho.

As embarcações tipo SDSV que atuam no apoio às atividades de mergulho tiveram o status atualizado no acordo coletivo. De forma geral, anteriormente, as empresas procuravam configurar baixas remunerações para essas embarcações em função do porte

reduzido delas. No entanto, ficou evidenciado que, apesar de pequenos, são barcos que possuem alta tecnologia embarcada e que operam em condições extremas, com contratos lucrativos, justificando um ajuste diferenciado para se aproximar ao de outras embarcações operadas pelo nosso pessoal.

CLÁUSULA DA MARÍTIMA GESTANTE

Até 2016, as empresas geralmente se comprometiam apenas a “estudar” a situação da marítima gestante. Agora, os novos acordos determinam, de forma clara, o direito a remuneração integral durante a gravidez – em alguns casos, com possibilidade de opção por trabalho em outra área da empresa. A maioria dos armadores estabelece, adicionalmente, um período de licença de 2 a 6 meses após o nascimento, para garantir que o bebê possa receber leite materno.

CLÁUSULA TRANSITÓRIA DE PANDEMIA

Em função do surto de Covid-19, a maior parte dos novos acordos incluiu cláusula de pandemia ou termo aditivo para tratar especialmente deste tema. As obrigações das empresas com o custeio de medidas preventivas estabelecidas pela Anvisa, como testes e período de isolamento em hotel antes do embarque, passaram a constar no ACT, bem como o pagamento dos dias de quarentena aos empregados. No período inicial da pandemia, quando não havia informações nem mesmo testes, o acordo definiu que era possível exceder o tempo de embarque regular de 28x28 dias, com retorno ao regime normal de embarque à medida que houvesse maior segurança e controle sobre a doença.

ULTRATIVIDADE

A maior parte dos acordos assinados estabelece que as empresas continuarão a praticar as cláusulas acordadas após o fim da vigência, até que um novo acordo seja assinado, de forma a assegurar uma relação laboral mais equilibrada e com menor possibilidade de conflitos.



A GREVE NA BRAVANTE

Seguindo os passos dos marítimos da Bram Offshore, os companheiros da Bravante procuraram a representação sindical com o intuito de se mobilizarem pela regularização da relação de trabalho. Oficiais e eletricitistas de 10 das 11 embarcações da empresa manifestaram disposição de lutar por um ACT justo e, desses, 96,5% solicitaram ao Sindmar a convocação de uma assembleia para decidir o estado de greve.

Na primeira assembleia geral extraordinária, realizada por teleconferência em 21 de janeiro, mais de 70% dos representados do Sindmar vinculados à Bravante estiveram presentes. Eles rejeitaram, por unanimidade, a contraproposta apresentada pela Abeam dois dias antes, uma vez que ela continha

cláusulas abusivas que as empresas insistiam em tentar impor.

A Bravante, então, apresentou uma proposta própria, fora da Abeam, que também foi rejeitada em assembleia, no dia 30 de janeiro, por 95% dos trabalhadores. O Sindmar se reuniu com a empresa e fez considerações sobre pontos que julgava necessitarem de avanços, ratificando as reivindicações de seus representados.

Entretanto, nas propostas que se sucederam, a empresa deixou transparecer o que ela realmente buscava: legitimar remunerações mais baixas para os recém-contratados, quebrando o princípio da isonomia. Sem atender minimamente às reivindicações dos oficiais e dos eletricitistas, a Bravante

ainda tentou impor perdas nas condições laborais e remuneratórias dos marítimos.

O Sindmar, então, comunicou à Bravante que oficiais e eletricitistas dariam início à paralisação de suas atividades no dia 22 de fevereiro, a partir do meio-dia, sob orientação do Comando Nacional de Mobilização – Conamo, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – Conttmáf. Respeitando-se os termos da lei, a empresa foi notificada do estado de greve deliberado em assembleia geral extraordinária no dia 15 de fevereiro. Durante a paralisação, as embarcações só atenderiam a programação de operação se autorizadas pelo Conamo, que iria considerar o interesse público na decisão.



Coação e abuso

Com a aproximação do início da greve, representantes da empresa decidiram lançar mão de estratégias para confundir e intimidar os trabalhadores, chegando a divulgar notícias falsas na tentativa de desmobilizar os marítimos.

Em 19 de fevereiro, o Sindmar apresentou denúncia ao Ministério Público do Trabalho sobre as tentativas da Bravante de coagir os tripulantes e frustrar a realização da greve. Um dia depois, o MPT emitiu recomendação para que a empresa respeitasse o direito constitucional dos trabalhadores. Assinada por três procuradores do Trabalho – Flávia Bauler, Maurício Coentro e Augusto Grieco Sant’Anna Meirinho – a notificação recomendava à Brasbunker Participações S/A (Bravante) a observância às seguintes obrigações:

1. Respeitar o direito de greve e a decisão dos trabalhadores acerca da oportunidade de exercê-lo e sobre os interesses que devam por meio dele defender;
2. Não promover, diretamente ou através de seus prepostos, retaliações, discriminações, intimidações, ameaças, sanções disciplinares e despedidas dos trabalhadores que participem dos movimentos grevistas;
3. Não impedir, diretamente ou através de seus prepostos, ou utilizar de meios que dificultem ou impeçam o exercício de tal direito, garantido constitucionalmente;
4. Promover o constante diálogo com o Sindicato Profissional para o atendimento das demandas urgentes para a garantia da manutenção dos serviços essenciais.

Iniciada a paralisação, a Bravante não desistiu de jogar ainda mais pesado e, agindo de má-fé, forneceu à Justiça do Trabalho a falsa informação de que o Sindicato não teria buscado negociar com a empresa. Baseado nas premissas equivocadas, o desembargador Flavio Ernesto Rodrigues Silva, do Tribunal Regional do Trabalho - TRT do Rio de Janeiro, chegou a conceder tutela provisória voltada à suspensão da greve, mas veio

a reconsiderar a decisão depois que o Sindmar entrou com um agravo em que apresentava evidências inequívocas da legitimidade do movimento e das exaustivas tentativas de negociação desde 2015.

O desembargador embasou sua decisão final na busca por “prestigiar a negociação coletiva, com o uso dos recursos necessários para tanto, sendo o direito de greve, garantido constitucionalmente”, deixando claro não haver dúvidas quanto à legalidade do movimento.

Nos dias de paralisação, a Bravante acenou com uma nova proposta de ACT, que foi rejeitada por 71% dos representados do Sindmar. Viu-se naquele momento que a empresa não se dispusera a qualquer avanço, tendo apenas registrado um aumento na soldada-base para os oficiais de quarto, mantendo todo o teor da última proposta e as remunerações anteriormente oferecidas para as demais funções a bordo.

Segundo o Conamo, o resultado da consulta refletiu a insatisfação com o acordo abusivo que a empresa pretendia firmar e a disposição da maioria dos oficiais e dos eletricitistas para lutar por melhores condições de trabalho. A partir dali, considerando o rol de violações a direitos que a Bravante vinha praticando, a consulta de novas propostas de ACT somente ocorreria se a empresa incluísse garantias para os trabalhadores em greve.

A disposição e a garra que os companheiros e companheiras da Bravante demonstraram, engajados na luta coletiva, foi fator determinante para convencer a empresa a procurar o Sindmar para negociar. Em 25 de fevereiro, membros da diretoria e um dos sócios da empresa ofereceram, finalmente, uma proposta que reunia condições de ser submetida à consulta dos representados. Guardando coerência com seus princípios, o Sindmar suspendeu a greve durante a consulta. A apuração do resultado, no dia seguinte, registrou 99% de aprovação à proposta, demonstrando que finalmente a empresa ouvira seus marítimos, o que possibilitou o encerramento da greve. O ACT da Bravante foi assinado um dia depois, encerrando as atividades do Conamo, que não teve que ser ativado novamente no ano de 2021.



Foto: Internet

Empresas pretendiam aumentar tempo a bordo, rebaixando os salários e as condições de trabalho dos marítimos

Reforma trabalhista deixou a descoberto as verdadeiras intenções da armação

O que, a princípio, poderia ser avaliado como um impasse negocial, após a reforma trabalhista de 2017 se mostrou uma oportunidade maliciosamente explorada por armadores que se propõem a aumentar seus lucros agindo de forma injusta e sem escrúpulos com quem empregam. As empresas que assim agiram deixaram clara a intenção inequívoca de rebaixar as condições de trabalho, aumentar o tempo a bordo e, conseqüentemente, diminuir os salários. Um exemplo são as contratações feitas no apoio marítimo a partir de 2018, quando os novos empregados foram submetidos a contratos individuais com salários inferiores aos praticados com o pessoal mais antigo.

O Sindmar seguiu orientando seus representados sobre a necessidade de se conscientizarem de que vivemos um período em que o governo favorece as empresas criando medidas provisórias e propondo leis que facilitam retirar direitos e reduzir salários e benefícios. “O lamentável mote de que os trabalhadores teriam de escolher entre ter direitos e ter empregos está mais vivo do que nunca nas ações da área econômica do governo. Não é recomendável que essa constatação, que é inegável, seja associada a ideologismos que parecem nortear o dia a dia de determinados atores políticos do nosso país, buscando criar distrações para os problemas reais que enfrentamos. É importante que ela seja percebida pelos trabalhadores que estão sendo prejudicados com perdas expressivas e



José Válido
Segundo-presidente do Sindmar

“Nenhuma empresa deve esperar que sejamos compreensivos com iniciativas que busquem reduzir direitos, eliminar cláusulas existentes nos acordos vigentes ou tornar as condições de trabalho precárias. Desde que foi fundado, o Sindmar mantém como princípio em sua atuação não assinar acordos coletivos que signifiquem perdas para seus representados.”

que isso os ajude a criar motivação para lutar coletivamente em defesa de seus próprios interesses”, conclui Carlos Müller, presidente do Sindmar.

“O Sindmar negocia acordos coletivos com cerca de uma centena de empresas nos diferentes setores da atividade marítima em águas nacionais. Os acordos coletivos vigentes, seja no apoio marítimo ou na cabotagem, possuem uma base comum de cláusulas que trazem previsibilidade e segurança jurídica para as condições de trabalho, representando direitos arduamente conquistados, que demandaram anos de luta coletiva e sacrifícios da categoria. Nenhuma empresa deve esperar que sejamos compreensivos com iniciativas que busquem reduzir di-

reitos, eliminar cláusulas existentes nos acordos vigentes ou tornar as condições de trabalho precárias. Desde que foi fundado, o Sindmar mantém como princípio em sua atuação não assinar acordos coletivos que signifiquem perdas para seus representados”, complementou José Válido, segundo-presidente do Sindmar.

Até o fechamento desta edição, o Sindmar havia fechado acordos coletivos de trabalho com 43 empresas do apoio marítimo brasileiro que operam quase 300 embarcações, abrangendo 90,3% dos postos de trabalho no setor.



COMUNICAÇÃO VIRTUAL: A NOVA FRONTEIRA DA AÇÃO SINDICAL

De que modo o uso das novas tecnologias digitais acabou se tornando uma importante arma na luta dos marítimos contra os abusos praticados pela armação.

O sucesso na negociação de um acordo coletivo de trabalho é proporcional à ação coletiva que se desenvolve paralelamente. Articulada pelo Sindmar e executada pelos oficiais e os eletricitistas, esta ação era, antes, organizada em sua maior parte de forma presencial, por meio de visitas a bordo, reuniões, seminários e assembleias.

Com o necessário distanciamento social que se estabeleceu durante a pandemia de Covid-19, a organização sindical precisou migrar o diálogo com seus representados para o ambiente virtual, até então pouco utilizado para essa finalidade.

A comunicação efetiva e a reunião de marítimos que se encontram trabalhando em diversas embarcações ou desembarcados, em folga, sempre fora um obstáculo à mobilização coletiva. A partir do uso das inovações tecnológicas foi possível a interação com um número muito maior de marítimos, o que serviu para intensificar a ação sindical.

A ampliação do alcance e da efetividade da comunicação se tornou um elemento decisivo na obtenção de vitórias importantes para a classe trabalhadora. No setor do apoio marítimo, as atividades online possibilitaram essa mobilização histórica dos trabalhadores contra a



Carlos Müller
Presidente do Sindmar

“O espírito de luta coletiva que vivenciamos poderá se manter aceso pelos próximos meses e anos, com os eventos virtuais servindo para apoiarmos uns aos outros e às causas que interessam coletivamente aos marítimos.”

ação inescrupulosa de armadores que vinham se aproveitando de um discurso de crise para desferir pesados ataques aos salários e condições laborais de seus tripulantes nos últimos anos. Cada vez que oficiais e eletricitistas de uma empresa buscavam o Sindmar manifestando o desejo de se mobilizar, formava-se um grupo de aplicativo de troca de mensagens e reuniões online eram convocadas para aumentar a troca de informações. As assembleias também passaram a ocorrer em formato virtual com evidentes vantagens.

A dinâmica dessa forma de comunicação entre o Sindicato e seus representados tem se mostrado bastante eficaz. Os marítimos recebem a convocação por e-mail e, por meio de um link, podem se conectar à reunião de qualquer lugar do planeta. Quem chega, permanece na sala de espera até ter a identidade verificada, procedimento que resguarda a privacidade da reunião e garante a participação dos trabalhadores livres de pressões externas.

Os aplicativos utilizados permitem opções variadas para comunicação e possibilitam que os trabalhadores se expressem através de vídeo, áudio ou texto na sala de bate-papo. A tecnologia das reuniões virtuais oferece desde a visualização de propostas de ACT que estão sendo discutidas até consultas online, por meio de enquetes, em tempo real. As deliberações nas assembleias e outras informações relevantes são divulgadas em seguida, pelo Sindmar, em suas mídias sociais.

Outra vantagem que o ambiente virtual proporciona é a agilidade no diálogo com as empresas. Aquelas que desejavam negociar efetivamente se envolveram rapidamente no processo e buscaram construir um ACT equilibrado, respeitando as cláusulas anteriormente negociadas e dispostas a incluir os ajustes necessários em decorrência de tantos anos sem celebração de acordos.

Passada a pandemia, a organização sindical não pretende abdicar do contato presencial com seus representados em reuniões e visitas a bordo, quando necessário. Contudo, a abertura desse canal de comunicação com alcance muito maior, permitindo a interação em tempo real tanto com os marítimos que estão a bordo dos navios quanto com aqueles que se encontram desembarcados em gozo de folgas, fortalece o elo que une a mente sindical ao corpo laboral que ela representa.

“A comunicação virtual com esse nível de interação foi uma experiência inédita, eu diria até um divisor de águas no movimento sindical. Mesmo depois de estarmos livres da Covid-19, o uso dessa tecnologia irá nos ajudar a permanecer mais próximos e conectados. O espírito de luta coletiva que vivenciamos poderá se manter aceso pelos próximos meses e anos, com os eventos virtuais servindo para apoiarmos uns aos outros e as causas que interessam coletivamente aos marítimos”, afirma Carlos Müller, presidente do Sindmar.




TOGETHER WE ARE STRONGER!

In the midst of the Covid-19 pandemic, officers and electricians in the Brazilian offshore rejected the abusive practices of shipowners, showed a great willingness to fight collectively and reached fair agreements.

Between 2015 and 2020, collective bargaining agreement – CBA negotiations with companies of the offshore sector in Brazil went through a tortuous path imposed by shipowners, obstructed by clashes of interests and interrupted by lengthy deadlocks that seemed impossible to overcome.

In dialogue through their association, Abeam, offshore shipowners continued to rely on an eroded plea of crisis to try to wrest hard-won rights from seafarers. While the bosses proposed clauses to reduce

wages and made working conditions on board precarious, officers and electricians continued to operate the vessels and guarantee the fulfillment of highly profitable contracts.

During the Covid-19 pandemic, the predatory fury of some shipowners went beyond bearable limits, destroying the last hope of seafarers in a negotiated solution with Abeam. The only resource left for them was to start a collective mobilization aiming to motivate each shipowner to negotiate directly with the Union.

Aware of their role, men and women onboard decided to mobilize against the abuses they had been suffering, joining forces and following the guidelines of the trade union organization that has represented them for almost nine decades. This way, maritime officers and electricians managed to be heard, gained respect from the shipowners, and started a historic wave of collective bargaining agreements signed in the offshore sector, guaranteeing more security and predictability in labor relations.



One of several unsuccessful negotiation rounds between Sindmar and Abeam

Since May 2015, Sindmar had been trying to negotiate a CBA with the Brazilian Association of Support Vessels Companies – Abeam, an entity that today represents 31 shipowners operating more than 300 vessels in the offshore. Given the peculiarities of maritime activity and the fact that the reality of the labor contracts at sea is little detailed in shore labor legislation, this is an essential instrument for regulating the employment relationship on board vessels.

Relying on the eternal arguments of crisis in the sector, Abeam started with the strategy of postponing a new agreement. When they finally returned to the negotiation table, at the end of 2016, the representatives of the shipowners caused indignation and perplexity by triggering a proposal that reduced rights, excluded clauses of the last CBA (2014/2016) and offered salary readjustments far

below inflation, causing a series of losses for the workers.

Although other ranks of seafarers accepted the shipowners' proposed conditions, considering them adequate to their needs at the time, officers and electricians made it clear on several occasions that they would not accept loss of rights or assimilation of temporary social or economic situations.

The delays in negotiation by the shipowners followed until mid-2017, when Abeam began a long period of silence, expressing no intention to go forward. Showing even more their disrespect for the workers, companies decided to use new possibilities brought by the awful 2017 Brazilian labor reform to dismiss seafarers and hire new ones on lower wages.

In March 2018, the representatives of the shipowners returned to the negotiation table, again, still wav-

ing a CBA that did not restore the inflationary losses from 2016 and 2017. As if that wasn't enough, the proposal contained a single table for wages that set them on an extremely low minimum salary, eliminating all bonuses related to the type and size of the vessel, which would make the payment of special ships operation bonuses a mere liberality of the shipowner.

The table presented by Abeam reflected losses between 51% and 72% on the guaranteed remuneration in the previous CBA. The companies also proposed to eliminate around 20 clauses of the agreement and make changes that were harmful to seafarers in other clauses previously agreed. In addition, they intended to increase the length of the period on board to 42 days, instead of the usual 28. This proposal was considered so shameful that the trade union refused to submit it to the consultation of its representatives unless it reached a fair level.

Sindmar's numerous attempts to reach a no-loss deal

Sindmar remained steady in its position of not signing agreements that would reflect any type of loss for the seafarers, once the achievements at stake have taken a long time and demanded great effort from those who fought for them, defending seafarers' collective interests.

“The achievements recorded in the clauses of the agreements with Abeam are the result of our collective struggle over more than 30 years, which required resources invested by the seafarers as well as the courage and determination of those who participated in the mobilizations and victorious strikes coordinated by Sindmar. Those achievements were not given to us as gifts, which is why we are unwilling to give up what has taken us so much effort to get”, explained Severino Almeida Filho, former president of Sindmar who died last January, when he vehemently rejected the conditions proposed by the shipowners.

The following proposal brought by Abeam was also rejected at the negotiation table, after a mediation procedure was carried out at the Ministry of Labor and Welfare, between September and November 2018. Once again, the shipowners' intention to impose losses on workers was confirmed.

In February 2021, Sindmar and the employers' union Syndarma met through teleconference with the then assistant judge of the vice-presidency of the Superior Labor Court – TST Giovanni Olsson, known for his balance in mediations, seeking to motivate the parties to try to build equitable and fair agreements.

During the negotiation of the collective agreement with the Petrobras Group, shortly before, the shipowner exerted enormous pressure on the workers for over four months. Another case of difficult mediation, in which judge Olsson acted decisively, motivating Petrobras and its subsidiary Transpetro to offer a CBA proposal that stated equal basic conditions with shore workers, a more numerous workforce in these companies, who had already reached an agreement.

This time, the efforts were for an attempt at mediation that would lead to a consensus in the negotiations with Abeam and, thus, the parties participated in unilateral meetings, when they were able to present their considerations.

“At the meetings, we pointed out to the judge that we did not believe that Abeam could put together a fair proposal that would meet the interests of its associ-

ated companies, since each one acts according to its specific reality and the priorities of more than 30 shipowners do not always converge. Without seeing any prospect of success in the negotiation format brought by Abeam, Sindmar declared its intention to carry on attempting to negotiate but, now, with each company separately, as officers and electricians were willing to mobilize and that could convince shipowners to effectively negotiate”, says Carlos Müller, president of Sindmar.

The pre-procedural mediation and conciliation procedures are initiated at the request of companies or unions to seek a consensual solution; however, the evident deadlock caused by the shipowners intention to reduce salaries and eliminate rights did not allow the continuity of the mediation, despite the efforts of the vice-president of the TST, Minister Luiz Philippe Vieira de Mello Filho.

In his order, Vieira de Mello stated: “Given the argumentation of the parties in the unilateral meetings, it is not possible to see that the interests and positions of the parties converge to allow mediation, particularly regarding the negotiation of conditions for several Companies collectively or for the Companies individually.”



Officers and electricians started the mobilization at Bram

Bram Offshore, belonging to the Edison Chouest group, is the largest Brazilian maritime support vessels company, with more than 900 seafarers represented by Sindmar assigned to 56 vessels. While it had been increasing its profits at the expense of the working conditions and crew salaries, the company continued to postpone negotiations for a collective agreement, even after having signed new contracts for seven vessels. Bram was also creating difficulties for officers and electricians who wanted to organize and liaise with Sindmar to carry out their claims.

In August 2020, Bram seafarers contacted Sindmar to report new cases of disrespect in their employment relationship and seek guidance. A first virtual meeting was set up and they were encouraged to reflect on how they could act in order to have their rights respected. Officers and electricians were oriented to demonstrate willingness to fight collectively and to follow the necessary steps for a mobilization in favor of a fair CBA, which would increase the

chances of a change in the shipowner's attitude.

An example of Bram's unscrupulous conduct, denounced by its workers, was the company continuing to use the Covid-19 pandemic as justification for keeping seafarers on board for periods longer than the expected 28 days. Meanwhile, the same Bram neglected to comply with disease prevention protocols and, by not performing reliable tests on the crew, the company was responsible for its ships being retained in ports, quarantined, and for the widespread contamination of seafarers on board. Following the complaints made by the union organization, Bram was also summoned by the Labor Ministry to provide clarification on the systematic dismissal of crewmembers over 60 years of age during the pandemic.

As matters started to be discussed by teleconference, the spirit of unity and the determination to change the game grew amongst the seafarers. Finally, in December, Bram's officers and electricians decided to mobilize for a fair CBA, as by then the shipowner

had not offered balanced conditions for an agreement.

As soon as Sindmar called an assembly to discuss the strike, even before the movement began, Bram sought out the Union to negotiate a proposal that, after brief discussions and adjustments, reached the wishes of 99.5% of officers and electricians. Although containing specific clauses to address issues related to the pandemic and the discriminatory dismissals of seafarers over 60 years of age, Bram Offshore's CBA, signed in January 2021, became a reference for the sector, as it prevented the possibility of losses, established the necessary corrections, provided salaries increases and maintained the clauses of the previous agreement.

The Sindmar – Bram CBA came into effect on February 1, 2021. Valid for 2 years, it was amended in September 2021, when clauses were added – for the protection of the pregnant woman seafarer and for the employment of electricians – as well as a clarification of the bonus clause for anchor handling.



The flame of mobilization spreads offshore

The successful mobilization of Bram workers evoked the fighting spirit in the offshore sector. Officers and electricians of other companies, too, started to seek guidance from Sindmar, showing willingness to play their roles in the collective struggle in order to reestablish fair rules for the employment relationship.

During the period when there were no agreements (since 2016) companies behaved differently. Most of them stopped readjusting salaries to some extent; some made readjustments based on the inflation and there were those

that sought to make working conditions less fair for seafarers.

The mobilization started to increase, making other companies take the initiative to seek the Union to negotiate. Shipowners, however, only effectively decided to sign agreements after officers and electricians mobilized to fight collectively, following Sindmar's guidelines, participating in assemblies and being prepared to go on strike, if necessary (see page 90).

The high participation of officers and electricians – in a spirit of harmony, discipline and respect for

decisions made in a democratic manner – was essential for the success of the mobilization. The president of Sindmar, Carlos Müller, believes that the seafarers of this generation have seen, in practice, what history proves: the only way to achieve rights and not lose them is collective struggle. “The possibilities of achieving not only collective agreements, but a policy in Brazil that more effectively addresses the seafarers concerns on employment, working conditions and career perspectives depend a lot on the participation of officers and electricians, strengthening Sindmar as associates”, explains Carlos Müller.



In addition to maintaining the provisions of the CBA that was in force until 2016 and establishing salary readjustments based on the inflation rate, the new agreements in the offshore sector contain important advances for officers and electricians. Some points to highlight are:

READJUSTMENT OF ECONOMIC ITEMS

The adjustment base was the INPC (inflation index) accumulated between February 1, 2016, and January 31, 2021, which reached 36.28%. In some companies that had practiced precarious working conditions after 2018, reducing the salaries of new employees, the percentage of adjustment obtained was much higher than the INPC. In February 2022, in the first year of validity of the agreements, the accumulated INPC reached 10.60%, a percentage that readjusted salaries, food vouchers, travel expenses allowance and other economic items.

RECORD OF CONDITIONS ACTUALLY PRACTICED

Previously, the CBA negotiated with Abeam served as the basis for others in the sector. Several companies made addenda to the agreements providing more advantageous conditions, but not all of them acted with transparency. When the negotiations were carried out with each company, separately, and with significant participation of the category in the formulation and approval of the proposals, the CBA started to register the conditions practiced in a more effective way.

Therefore, the remuneration for special ships – such as super AHTS, SCV, PLSV and others –, in which the salary level has always been higher, started to be included in the agreement. Boarding gratuities that were in practice now have a specific clause in the agreement and the new configuration offers greater legal guarantee to the employment relationship.

Vessels that operate in support of diving activities (SDSV) had their status updated in the collective agreement. Previously, in general, companies sought to set low remuneration for these vessels

due to their small size. However, it was evident that despite being compact they have high technology on board and operate in extreme conditions under lucrative contracts, making them deserving of a higher adjustment that would put them closer to other vessels operated by our personnel.

PREGNANT SEAFARER CLAUSE

Until 2016, most companies only committed to “studying” the situation of pregnant seafarers. The new agreements, now, clearly state the right to full payment during pregnancy – in some cases, with the possibility of opting for work in another area of the company. Most shipowners agreed, additionally, to a leave period of 2 to 6 months after birth to ensure that the newborn can be breastfed.

PANDEMIC TRANSITIONAL CLAUSE

Due to the Covid-19 outbreak, most of the new agreements included a pandemic clause or an addendum to deal specifically with this topic. The obligation for companies to bear the costs of preventive measures established by the Brazilian Health Agency (Anvisa), such as tests and a period of quarantine in a hotel before boarding, is now included in the CBA, as well as the payment to employees for the quarantine days. In the initial period of the pandemic, when there was no information or even tests available, the agreement defined that it was possible to exceed the regular boarding time and return to the normal regime (28x28 days) as long as there was greater control over the disease.

CONTINUITY OF AGREED CONDITIONS

The agreements dispose that, after their termination, the companies will continue to practice the settled clauses until a new CBA comes into effect. That ensures a more balanced employment relationship with less possibility of conflicts. The measure was taken because even though Brazilian labor reform has allowed less fair conditions, it also permitted that the CBA establish other prevalent conditions.



THE STRIKE AT BRAVANTE

Following the example of Bram Offshore seafarers, Bravante's officers and electricians sought union representation to mobilize for the regularization of their work relationship. Crewmembers from 10 of the company's 11 vessels expressed their willingness to fight for a fair CBA and 96.5% of these asked Sindmar to convene an assembly to start the strike.

The assembly was held by teleconference on January 21 and over 70% of Bravante's officers and electricians participated. At the end, 100% of them rejected the new CBA proposal, presented by Abeam two days earlier, as it contained the same abusive clauses that offshore companies kept trying to impose.

Independently from the shipowners' association, Bravante presented its own proposal, which was rejected by 95% of the workers who participated in the assembly held on January 30. After that, Sindmar met with the company and made suggestions on points that needed progress, ratifying the claims of its representatives.

However, in the proposals that followed, the company showed what it really wanted: to legitimize a reduction in the salaries of newly hired employees, breaking the principle of isonomy. Not only did Bravante not meet the main demands of officers and electricians, but it also insisted on imposing losses on the remuneration and working conditions of seafarers.

Sindmar informed Bravante that officers and electricians would begin the suspension of their activities on February 22, at noon, under the guidance of the National Mobilization Command – Conamo, organized and supported by the National Confederation of Workers in Waterway and Air Transport, in Fisheries and in Ports – Conttmaf. In compliance with the terms of the law, the company was notified of the strike deliberated in an extraordinary general assembly on February 15. During the strike, vessels would only comply with the operating schedule if authorized by Conamo, which would take into account the public interest.



Coercion and Abuse

When the start of the strike approached, company representatives decided to use strategies to confuse and intimidate workers, even spreading fake news in an attempt to demobilize the seafarers.

On February 19, Sindmar filed a complaint with the Labor Prosecutor Office (MPT) due to Bravante's attempts to coerce crewmembers and frustrate the strike. A day later, MPT issued a recommendation for the company to respect the workers constitutional right to strike. Signed by three Labor Prosecutors – Flávia Bauler, Maurício Coentro and Augusto Meirinho – the notification recommended that Bravante should comply with the following obligations:

1. To respect the right to strike and the workers' decision on the opportunity to exercise it and on the interests that they must defend through it;
2. Not to promote, directly or through its agents, retaliation, discrimination, intimidation, threats, disciplinary sanctions and dismissal of workers who participate in the strike movements;
3. Not to prevent, directly or through its agents, or to use means that make it difficult or prevent the exercise of such right, guaranteed under the Brazilian Federal Constitution;

4. To promote constant dialogue with the Professional Union so that urgent demands are met, and the maintenance of essential services are guaranteed.

Once the stoppage started, Bravante did not give up playing even harder and, acting in bad faith, provided false information to the Labor Court, stating that the Union would not have sought to negotiate with the company. Based on the wrong premises, judge Flavio Ernesto Rodrigues Silva, from the Labor Court of Rio de Janeiro, even granted provisional relief aimed at suspending the strike, but came to reconsider the decision after Sindmar filed an appeal in which it presented unequivocal evidence of the legitimacy of the movement and of the exhaustive attempts at negotiation since 2015.

The judge based his final decision on the search for “prestige collective bargaining, with the use of the necessary resources to do so, and the right to strike is constitutionally guaranteed”, making it clear that there was no doubt as to the legality of the movement.

In the days of stoppage, Bravante waved a new proposal for CBA, which was rejected by 71% of the workers Sindmar represents. It was perceived at that moment that the company was not willing to make any progress, having only registered an increase in

base pay for watch officers, maintaining all the content of the last proposal and the remuneration previously offered for the other ranks on board.

According to Conamo, the result of the consultation reflected the workers' dissatisfaction with the abusive agreement that the company intended to sign and the willingness of most officers and electricians to fight for better working conditions. From then on, considering the list of rights violations that Bravante had been practicing, the consultation of new CBA proposals would only occur if the company included guarantees for workers on strike.

The willingness and determination shown by Bravante's seafarers, who engaged in the collective struggle, were decisive factors in convincing the company to seek Sindmar to negotiate. On February 25, one of the owners of the company, accompanied by members of the board, joined the negotiation meeting and finally offered a proposal that met the conditions for being submitted to the seafarers. Sindmar suspended the strike during the consultation process and the results registered 99% approval, showing that the company had finally listened to its seafarers, making it possible to end the strike. Bravante's CBA was signed a day later and Conamo's activities have not been reactivated since.



Labor reform exposed the real intentions of shipowners

What at first could be evaluated as a negotiation dead-lock, after the 2017 Brazilian labor reform proved to be an opportunity maliciously exploited by shipowners who were determined to increase their profits by acting unfairly and unscrupulously with those they employ. The companies that did so displayed their unequivocal intention to reduce working conditions, increase time on board and, consequently, reduce seafarers' salaries. An example is the recruitments made in Brazilian offshore sector from 2018 onwards, when new employees were submitted to individual

contracts with wages lower than those practiced before.

Sindmar continued to warn seafarers on the need to be aware that Brazil goes through a period when the government favors companies by creating provisional measures and proposing laws that facilitate the removal of rights and the reduction of wages and benefits. "The regrettable motto that workers have to choose between having rights and having jobs is more alive than ever in the actions of the government's economic area. It is not recommended that this finding,

which is undeniable, be associated with ideologies that seem to guide the daily lives of certain political actors in our country who seek to create distractions from the real problems we face. It is important that this is perceived by workers who are being harmed with significant losses and that it motivates them to fight collectively in defense of their own interests", concludes Carlos Müller, president of Sindmar.

"Sindmar negotiates collective agreements with around 100 companies, in different sectors, that develop maritime activity in Brazilian



José Válido
Second-president of Sindmar

“No company should expect us to be sympathetic with initiatives that seek to reduce rights, to eliminate clauses in existing agreements or to make working conditions precarious. Since its foundation, Sindmar has kept the principle of not signing collective agreements that bring losses to the seafarers.”

waters. The agreements in force, regarding both offshore and cabotage, have a common base of clauses that give predictability and legal certainty to working conditions, representing hard-won rights that demanded years of collective struggle and sacrifices from the seafarers. No company should expect us to be sympathetic with initiatives that seek to reduce rights, to eliminate clauses in existing agreements or to make working conditions precarious. Since its foundation, Sindmar has kept the principle of not signing collective agreements that bring losses to the seafarers”, added José Válido, second-president of Sindmar.

By the closing of this edition, Sindmar had agreements in force with 43 Brazilian companies operating around 300 offshore vessels, which means that over 90% of the jobs in the sector are now regulated by CBA.



VIRTUAL COMMUNICATION: THE NEW FRONTIER OF UNION ACTION

How the use of new digital technologies became an important tool in the seafarers' struggle against the abuses practiced by shipowners.

When a shipowner refuses to negotiate, the chances of achieving a good CBA are proportional to the collective action that takes place in parallel. Before the pandemic, the mobilization articulated by Sindmar and carried out with effective participation of officers and electricians was mostly performed in person, through on-board visits, meetings, seminars, and assemblies.

The need for social distancing during the Covid-19 pandemic motivated our Union to move the dialogue with seafarers onboard and ashore to the virtual environment, which until then was hardly used for this purpose. Effective commu-

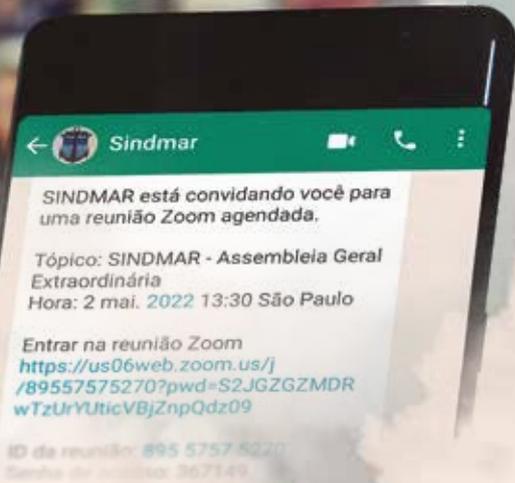
nication with the gathering of seafarers either working on different vessels or in shore leave has always been an obstacle to overcome.

Making use of the technological innovations available allowed the interaction with a much larger number of seafarers, intensifying union action. Expanding the reach and effectiveness of communication has become a decisive element in achieving important victories for workers.

In the offshore sector, online activities made it possible to carry out this historic workers mobilization against the unscrupulous action of shipowners who, in recent years,

have taken advantage of an alleged crisis to launch heavy attacks on the salaries and working conditions of their crews. Each time officers and electricians from a company sought Sindmar expressing the desire to mobilize, a virtual group was formed and online meetings were called up to increase the exchange of information. The meetings also started to take place in a virtual format with obvious advantages.

The dynamics of this form of communication between the Union and those it represents has proved to be quite effective. Seafarers receive the summons by email and, through a link, they can connect to the meet-



Carlos Müller
President of Sindmar

ing from anywhere on the planet. Whoever arrives remains in the waiting room until their identity is verified, a procedure that protects the privacy of the meeting and guarantees the participation of workers free from external pressure.

The applications used offer varied options for communication and allow workers to express themselves in the chat room through video, audio or text. The technology of virtual meetings permits the visualization of CBA proposals that are being discussed and the setup of online consultations, through polls, in real time. The resolutions at the meetings and other relevant information are then disclosed by Sindmar on its social media.

Another advantage that the virtual environment provides is the agility in the dialogue with the companies. Those that wanted to negotiate got involved quickly in the process and sought to build a balanced CBA, respecting the clauses previously negotiated and willing to include the necessary adjustments to make up for the long period spent without entering into agreements.

“The spirit of collective struggle that we are experiencing may remain alive for the coming months and years, with virtual events serving to support one another and the causes that interest seafarers collectively.”

After the pandemic, the union organization does not intend to give up face to face contact with officers and electricians, in meetings and on-board visits, whenever necessary. However, the opening of this communication channel, with a much broader reach, allowing the interaction in real time with the seafarers who are on board the ships and those who are disembarked, will serve to strengthen the link that bonds the union mind to the body of work that it represents.

“Virtual communication with such a high level of interaction was an unprecedented experience; I would even say that it was a watershed in the union movement. Even after we are totally free from Covid-19, using these tools will help us stay closer and directly connected. The spirit of collective struggle that we are experiencing may remain alive for the coming months and years, with virtual events serving to support one another and the causes that interest seafarers collectively”, says Carlos Müller, president of Sindmar.



LICENÇA-MATERNIDADE ESPECÍFICA PARA MARÍTIMAS TRAMITA NA CÂMARA

Encontra-se em análise na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 1.145/2011, que pretende definir o direito à licença-maternidade da marítima gestante. De autoria do deputado Carlos Bezerra (MDB-MT), o PL prevê a ampliação, de quatro para seis meses, do período de afastamento remunerado, por motivo de gravidez, das mulheres que trabalham “em equipagens das embarcações de marinha mercante, de navegação fluvial e lacustre, de tráfego nos portos e de pesca”. A proposta garante licença do emprego ou transferência de função a partir da notificação da gravidez ao empregador e rendimentos equivalentes à média das últimas 12 remunerações.

Na justificativa do PL, o deputado ressalta que a rotina de atividades na marinha mercante submete as mulheres a severas condições de trabalho. “A função exige longos deslocamentos e exposição constante a perigos, sendo que muitas vezes as embarcações permanecem distantes de locais que possuem assistência médica adequada”, argumenta o parlamentar. Embora a cláusula de concessão de licença-maternidade de 180 dias esteja presente na maioria dos acordos coletivos de trabalho praticados atualmente no setor marítimo, a aprovação do projeto é importante para que todas as mulheres do mar sejam contempladas. “Por esse motivo, incorporamos o que já é realidade hoje

em nosso substitutivo e entendemos ser necessário também vedar que acordos individuais estabeleçam prazos inferiores aos previstos, para impedir que as garantias já em curso por meio de acordos coletivos sejam revertidas em negociações individuais”, avalia a relatora do PL, deputada Jandira Feghali (PCdoB-RJ).

Aprovado pela Comissão de Seguridade Social e Família da Câmara dos Deputados e pela Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher, o projeto de lei ainda deverá passar pela análise da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, e também pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O autor do PL registrou em 2011 que “Algumas empresas, como reporta o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, não estão sensíveis a essa peculiar situação e simplesmente mantêm escalas que forcem as mulheres a embarcar, sob pena de serem consideradas faltosas”. O diretor-procurador do Sindmar, Marco Aurélio Lucas, afirma que a existência de um número muito pequeno de empresas que ainda resistem a incluir a proteção à marítima gestante em acordo, na atualidade, indica que é necessário intensificar a atuação coletiva para motivá-las a se adequarem à nova realidade e às exigências da sociedade.

A Maternidade e o Trabalho Embarcado

“A prática atual não é coerente com as exigências da maternidade, de forma a garantir para a mulher grávida ou mãe recente, a adequada atenção ao seu bebê. O trabalho a bordo é incompatível com um final de gravidez e a dedicação e cuidados para com o bebê, sem falar na necessidade de realizar um pré-natal adequado” (Dep. Jandira Feghali)

SINDMAR busca junto ao Ministério da Previdência e Assistência Social direitos para as marinheiras mercantes gestantes

Matéria publicada na edição nº 13 da Unificar

Acordos negociados pelo Sindmar já prevêm licença-maternidade estendida

Muito antes de o PL 1.145/2011 ser proposto na Câmara dos Deputados, o Sindmar já atuava para que fosse garantida à marítima uma gestação segura e em condições justas. Há duas décadas, a edição número 13 da revista Unificar apresentou uma matéria intitulada “Maternidade e o trabalho embarcado”, em que a representação sindical defendia junto ao então Ministério da Previdência e Assistência Social uma prática parecida com a que ocorria na aviação civil, na qual as trabalhadoras podem interromper temporariamente os voos quando constatarem a gravidez.

A publicação saiu no ano seguinte ao ingresso das mulheres na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – EFOMM. Com a demora na tramitação do PL, o Sindmar buscou garantir a licença-maternidade estendida nas discussões sobre acordos coletivos de trabalho com os armadores e condições adequadas para a marítima durante a gestação, com previsão de manutenção da remuneração, plano de saúde e benefícios estabelecidos nos acordos assinados.

O Sindmar intensificou essa campanha nos últimos anos e, entre as cerca de cem empresas que negociam acordos com o Sindicato, apenas a Mercosul Line, a Flumar e a KNOT não possuem cláusula em ACT para promoção do bem-estar e do respeito às necessidades das mulheres do mar gestantes.

O diretor de navegação marítima da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA e segundo-presidente do Sindmar, José Váldo, observa ainda que a maior parte das empresas da cabotagem possui a cláusula da gestante em ACT vigente,

mas há casos pontuais em que se observa necessidade de aprimoramento na redação, uma vez que o texto acordado na década passada se encontra defasado em relação à prática atual no setor marítimo no Brasil, como é o caso dos armadores Transpetro, Log-In e Norsul.

Um exemplo recente de compromisso com o bem-estar das marítimas durante a gestação é o termo aditivo ao ACT 2021/2023 que o Sindmar assinou com a Bram, no qual ficou estabelecido, entre outros pontos, como será praticada a remuneração durante o período de gestação, proporcionando maior segurança para as trabalhadoras marítimas.

Pelo termo, que segue a mesma lógica dos demais acordos vigentes, a partir da ciência da gravidez a trabalhadora tem obrigação de informar a empresa, por escrito, do fato. A partir de então, quando desembarcada fará jus ao recebimento da remuneração integral durante todo o período de gestação, ficando mantidos condições e benefícios praticados anteriormente. Após o parto, a empresa concede um período adicional em condições semelhantes para possibilitar a amamentação.

De acordo com o presidente do Sindmar, Carlos Müller, os acordos firmados recentemente no apoio marítimo representam uma grande conquista para a categoria, uma vez que, agora, todos aqueles vigentes possuem a cláusula da gestante. “Quando a Bram, maior empresa do offshore, assinou esse dispositivo, ficou consolidado o direito da trabalhadora marítima à maternidade, havendo maior possibilidade para as mulheres conciliarem a atividade profissional e o cuidado com os filhos”, comemora Müller.



Palmério Queiroz

A IMPRESCINDÍVEL COOPERAÇÃO ENTRE FISCALIZAÇÃO E SINDICALISMO

A cada ano, chegam à Superintendência Regional do Trabalho da Bahia pelo menos dez denúncias sobre navios de diferentes nacionalidades que operam no apoio marítimo brasileiro por mais de 90 dias consecutivos sem contratar tripulantes nacionais na proporção estabelecida pela RN6, resolução normativa que disciplina a atuação como marítimo a bordo de embarcação ou plataforma de bandeira estrangeira.

Fiscalizar essas embarcações – que normalmente são afretadas pela Petrobras ou outras petroleiras e passam pouco tempo atracadas – não é tarefa simples para os auditores fiscais do trabalho, que precisam se desdobrar no atendimento aos diversos ramos dos setores aquaviário e portuário na região.

O coordenador da atividade de fiscalização do trabalho portuário e aquaviário na Bahia, Palmério Queiroz, há uma década no cargo, considera que a complexidade das inspeções no setor marítimo torna imprescindível a articulação com as entidades sindicais. Segundo ele, as denúncias bem fundamentadas apresentadas pelos sindicatos contribuem para dar agilidade e efetividade às fiscalizações.



Porto de Salvador

ENTREVISTA

Unificar: De modo geral, como é a sua rotina de trabalho?

Palmério Queiroz: A Superintendência Regional do Trabalho na Bahia tem um escritório no Porto de Salvador (Codeba), onde dou expediente. Coordeno a fiscalização da atividade portuária e aquaviária no Estado, que inclui os portos de Salvador, Aratu (em Candeias) e Ilhéus, além dos terminais portuários privados (TUPs).

Na atividade aquaviária, inspeciono as embarcações que transportam pessoas e veículos de Salvador para a Ilha de Itaparica (ferry boats), as que operam no transporte de passageiros entre Salvador e Mar Grande, as que fazem a rota Salvador - Morro de São Paulo (Cairu) e as que realizam a travessia de passageiros e transporte de mercadorias nas cidades onde há transporte por embarcações (Valença, Porto Seguro, Caravelas etc.). Também atuo na fiscalização de navios cargueiros e cruzeiros marítimos.

Unificar: Que tipo de irregularidade ocorre com maior frequência a bordo dos navios?

Palmério Queiroz: São inúmeras as irregularidades, mas posso exemplificar. Uma delas é não ser observada a proporção de brasileiros a bordo de navios de bandeira estrangeira, normalmente afretados pela Petrobras, quando em águas brasileiras. Também recebemos reclamações sobre camarotes, alimentação, instalações sanitárias, assédio, entre outras.

Unificar: Na sua perspectiva, quais são os principais desafios da fiscalização do trabalho em embarcações?

Palmério Queiroz: No setor marítimo, acredito que o maior desafio é a complexidade da fiscalização, já que as embarcações ficam um tempo reduzido no porto (atracadas) e a maior parte do tempo, navegando. Sendo assim, temos de fazer uma operação muito rápida. A legislação relacionada aos navios também é complexa, pois temos de observar convenções internacionais e questões ligadas à bandeira da embarcação (brasileira, de conveniência, com suspensão temporária etc.). Não raro, constatamos irregularidades que não podem ser sanadas de imediato e, com a impossibilidade de retenção do navio, a situação tem de ser verificada novamente, em outro porto. A lavratura do auto de infração, por sua vez, também não é simples. Às vezes, o armador/empregador é estrangeiro e temos de averiguar em nome de quem ele será emitido.

Unificar: Na fiscalização de embarcações, há uma coordenação com auditores de outros Estados?

Palmério Queiroz: Existe uma coordenação nacional que faz esse trabalho de distribuir as atividades de fiscalização. Às vezes, como o navio fica pouco tempo no porto, a fiscalização pode ser iniciada em um Estado e concluída em outro por auditores distintos. Na Bahia, a prática é que as fiscalizações fora de Salvador sejam acompanhadas por um auditor lotado na cidade onde ocorre a inspeção. Também, dependendo da complexidade da fiscalização (por exemplo, plataforma de petróleo, pesca, mergulho etc.), forma-se uma equipe com auditores de outros Estados, com *expertise* na área.

“São inúmeras as irregularidades, mas posso exemplificar. Uma delas é não ser observada a proporção de brasileiros a bordo de navios de bandeira estrangeira, normalmente afretados pela Petrobras, quando em águas brasileiras.”

Palmério Queiroz

Coordenador da atividade de fiscalização do trabalho portuário e aquaviário na Bahia

Unificar: Como tem sido a cooperação entre a fiscalização do trabalho na Bahia e os sindicatos marítimos, em especial, o Sindmar?

Palmério Queiroz: A cooperação com os sindicatos é imprescindível, principalmente na área de saúde e segurança do trabalhador. Nesse mundo cada vez mais conectado, é muito positivo que haja uma proximidade entre sindicatos, trabalhadores e os órgãos de fiscalização. É impossível a fiscalização estar em todos os lugares, principalmente quando se trata de embarcações. Portanto, um sindicato ativo, sério, é um elo imprescindível entre o trabalhador e o agente estatal fiscalizador. Quando iniciamos uma fiscalização sem indício claro de irregularidade, a possibilidade de sanarmos um problema é muito menor do que quando vamos a bordo a partir de uma denúncia bem fundamentada. Nesse sentido, contar com um sindicato laborioso, como o Sindmar, é um privilégio.

Unificar: Qual a parte do seu trabalho que mais lhe satisfaz?

Palmério Queiroz: Imagine um local de trabalho onde o assoalho se movimentava dia e noite; às vezes para os lados, às vezes para frente e para trás. Onde você labora, dorme, se alimenta e convive com as mesmas pessoas por meses, quase sempre longe de casa e sem contato com familiares. Um local onde, além do ambiente de trabalho, sua única visão seja o mar. Esse é o local de trabalho dos marítimos, é lá que temos de fiscalizar. Contribuir para que esses profissionais desfrutem de um ambiente saudável, com boas condições de trabalho, me faz uma pessoa melhor.

Unificar: Como ocorreram as fiscalizações durante a pandemia do novo coronavírus?

Palmério Queiroz: Um fato marcante, logo no início da pandemia, foi o sofrimento vivenciado por tripulantes e passageiros de navios de cruzeiros, quando já havia casos confirmados da doença a bordo, com inúmeras dificuldades para o desembarque. Também houve casos de navios impedidos de atracar para suprimento de víveres, abastecimento de combustível etc. Logo em seguida, passamos a receber reclamações de tripulantes de navios mercantes (principalmente no segmento offshore) relatando a não substituição da tripulação, temendo o ingresso de trabalhadores contaminados e em face da complexidade da operação: quarentena em hotéis (quase todos fechados), teste anti-Covid, restrição de locomoção aérea e rodoviária etc.

Unificar: Como a fiscalização atuou nesses casos?

Palmério Queiroz: As fiscalizações sempre foram acompanhadas de representantes da Marinha do Brasil e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Essas ações conjuntas culminaram em autos de infração, mas, principalmente, em negociação, visto tratar-se de uma situação inusitada, na qual o bom senso deveria prevalecer. Houve uma situação especialmente surpreendente: quando inquirimos um determinado tripulante e ele informou que desejava ficar a bordo. O motivo era por se sentir mais protegido assim e temer contrair a doença no deslocamento para casa, vindo a contaminar a esposa grávida e duas filhas pequenas. No momento (talvez em face da va-



Equipe de fiscalização

“É impossível a fiscalização estar em todos os lugares, principalmente quando se trata de embarcações. Portanto, um sindicato ativo, sério, é um elo imprescindível entre o trabalhador e o agente estatal fiscalizador.”

Palmério Queiroz

cinação e do aprimoramento de protocolos adotados pela Anvisa), não há, nesta Coordenação, reclamação de tripulante a bordo de embarcação com restrição do direito de desembarque motivado pela Covid-19.

Unificar: Poderia citar algum episódio a bordo que lhe foi particularmente marcante?

Palmério Queiroz: Certa vez, fiscalizando um barco de pesca que estava navegando por 15 dias, com sete pessoas a bordo, perguntei a um tripulante onde ficava o banheiro. O trabalhador, então, me levou à

popa do barco, me mostrou uma corda e disse: “nosso banheiro é o mar”. Outra situação foi em um navio de bandeira estrangeira (havia solicitado a suspensão, portanto, equiparada à brasileira) onde alguns tripulantes brasileiros estavam em um camarote que era o antigo “fumódromo”, um local nauseante. Por sinal, nesse mesmo navio, fumava-se livremente em todos os lugares, inclusive no refeitório, na enfermaria e na sala de comando. Não por acaso, foi uma fiscalização exitosa a partir de uma solicitação do Sindmar. Minha experiência me diz: havendo uma denúncia, a fiscalização do trabalho pode demorar a chegar, mas chega, acredite!



Acesse a publicação:



MPT DESTACA PROCESSO DE CONSULTA UTILIZADO PELO SINDMAR NA APROVAÇÃO DE ACT

Em publicação produzida por ocasião dos 10 anos de sua Coordenadoria Nacional de Promoção da Liberdade Sindical – CONALIS, o Ministério Público do Trabalho – MPT considerou o sistema de consultas criado pelo Sindmar uma evolução tecnológica que permite maior participação dos trabalhadores na aprovação dos acordos coletivos que definem as relações de trabalho.

O procurador Augusto Grieco Sant’Anna Meirinho – que esteve à frente da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA) e é um dos autores da publicação – considera essa

uma importante referência no emprego dos novos instrumentos telemáticos como forma de estimular e aperfeiçoar a democracia sindical. Meirinho destaca a experiência já vivenciada pelo MPT e a importância da atuação do órgão na promoção da liberdade e do regime democrático nas relações sindicais. O procurador conclui seu artigo dizendo:

“Portanto, a consulta prévia aos trabalhadores embarcados nos navios, ou de férias fora da sede dos sindicatos, consulta essa realizada por meios telemáticos (internet), deve ser considerada plenamente válida para fins de deliberação da

categoria, não havendo necessidade de comparecimento presencial a Assembleia para manifestação.”

No Brasil, quase 6 mil oficiais e eletricitas trabalham embarcados. O sistema de consultas desenvolvido e aprimorado pelo Sindmar ao longo das últimas três décadas possibilita que esses marítimos se posicionem democraticamente sobre movimentos de mobilização e acordos coletivos de trabalho.

Atualmente, a organização das consultas do Sindmar, e de outros sindicatos marítimos filiados à FNTTAA que negociam acordos em conjunto, vem sendo realizada pela Conttmf.



Odilon Braga e Carlos Müller representaram a Conttmf no encontro com os procuradores Flávia Bauler e Gustavo das Chagas, coordenadora e vice-coordenador da CONATPA

CONTTMAF E CONATPA COLABORAM NA PROTEÇÃO AOS TRABALHADORES MARÍTIMOS

Em dezembro passado, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – Conttmf se reuniu com os representantes da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário – CONATPA, do Ministério Público do Trabalho, para discutir questões de interesse dos trabalhadores marítimos durante a pandemia de Covid-19.

A pauta incluiu a realização de um acompanhamento das condições de trabalho dos tripulantes de embar-

cações durante a crise sanitária, a análise dos riscos crescentes para o emprego de trabalhadores nacionais em nossas águas, o não cumprimento da RN 6 a bordo de navios brasileiros e os casos de navios estrangeiros autorizados a operar no Brasil que não contratam o mínimo de brasileiros estabelecido na legislação.

A CONATPA foi criada em 2003 com o objetivo de definir estratégias coordenadas e integradas para a implementação da legislação trabalhista nos setores portuário e aquaviário.



Carlos Müller, presidente do Sindmar e da Conttmf, abriu os debates com o tema "A Bandeira Brasileira no Transporte Marítimo"

SINDMAR SEDIA DEBATES SINDICAIS SOBRE O PROJETO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO

Encontro fez parte de seminário da CTB que antecedeu a Conferência da Classe Trabalhadora, a Conclat 2022, realizada no mês de abril, cujo documento final será encaminhado aos candidatos a presidente da República que demonstrem disposição para dialogar com os Sindicatos antes das eleições.

“Tem uma guerra acontecendo hoje. E se, mais à frente, o conflito, a disputa comercial acontece aqui ou em nossa vizinhança? Não é algo difícil de se pensar que seja possível de acontecer. Se saírem os navios daqui, o que a gente vai ter para fazer o transporte? Nada, se continuarmos sem navios brasileiros.”

Carlos Müller

Presidente do Sindmar e da Conttmaf

O Sindmar recebeu em sua sede, no Rio de Janeiro, lideranças da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB) para dar continuidade ao seminário “Brasil pós-pandemia – Desafios do Projeto Nacional de Desenvolvimento”, iniciado em 23 de março, no Sindicato dos Comerciários do Rio de Janeiro.

Antes do começo das apresentações, os sindicalistas homenagearam Severino Almeida Filho, ex-presidente do Sindmar e um dos fundadores da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil - CTB, falecido em janeiro. “O Severino não era um dirigente sindical, era muito mais que isso. Ele era um pensador de Brasil, um homem de construção, e esse construtor via o que as pessoas normalmente não veem. Ele dizia que se não fossem as marinhas mercantes, metade do mundo morreria de fome e a outra metade, de frio”, declarou o presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins - FNTTAA, Ricardo Ponzi.

Já o presidente da CTB, Adilson Araújo, ressaltou a capacidade de Severino de unir lideranças sindicais para lutar em prol dos trabalhadores do Brasil, além de recordar as suas expectativas com relação ao veto do governo ao emprego de 2/3 de marítimos nas embarcações beneficiadas pelo programa BR do Mar, de incentivo à cabotagem. “O Severino imprimia uma marca indelével com as suas características particulares de uma pessoa dedicada, comprometida e responsável. Um grande comandante, que reuniu um conjunto de trabalhadores que são parte de um projeto de desenvolvimento na-

cional do qual esse governo ultraliberal de plantão faz a opção pela liquidação. A gente ambicionava a possibilidade de sustar o veto do Bolsonaro, mas infelizmente esse Congresso, que é o mais venal da nossa história, advoga os interesses do grande mercado”, lamentou.

O presidente do Sindmar e da Conttmaf, Carlos Müller, abriu os debates com a defesa da bandeira brasileira no transporte marítimo nacional e fez um alerta sobre o desmonte do setor. “O Brasil é um dos maiores produtores mundiais de minério de ferro e de *commodities*. São produtos que não chegam à Europa, à China e aos Estados Unidos se não for de navio. O País, há cerca de 20 anos, não possui embarcações fazendo esse transporte e, de um tempo para cá, a própria Petrobras adotou essa sistemática, passando a intensificar a troca de bandeira. Enquanto a Transpetro, seu braço de transporte, tem 25 navios, a Petrobras hoje tem autorização da Antaq para operar mais de uma centena de embarcações de outras bandeiras. Há um problema sério nisso, porque os contratos internacionais de afretamento têm uma cláusula que resguarda os direitos da bandeira ou do proprietário de retirar esse navio onde quer que ele esteja em caso de conflito. Tem uma guerra acontecendo hoje. E se, mais à frente, o conflito, a disputa comercial acontece aqui ou em nossa vizinhança? Não é algo difícil de se pensar que seja possível de acontecer. Se saírem os navios daqui, o que a gente vai ter para fazer o transporte? Nada, se continuarmos sem navios brasileiros”, alertou Müller, que também é secretário-adjunto de relações internacionais da CTB.



“A gente precisa ir atrás, ter uma atuação proativa, de olhar estratégico, visando a melhoria de vida e de trabalho dos marítimos, pescadores e aquaviários de modo geral. As entidades sindicais são fundamentais nesse processo. Nós precisamos dialogar.”

Flávia Bauler
Coordenadora da CONATPA

O dirigente sindical criticou, ainda, a política antinacionalista do presidente Jair Bolsonaro, que vetou, recentemente, a reserva de 2/3 dos postos de trabalho para tripulantes brasileiros nas embarcações que venham a aderir à Lei 14.301/2022, que institui o BR do Mar. O sindicalista rememorou a atuação da representação sindical marítima enquanto o programa de estímulo ao transporte por cabotagem tramitava no Congresso e a sua conseguinte vitória com o apoio da maioria da Câmara para a aprovação da redação que protegia o emprego dos homens e das mulheres do mar do Brasil. “A nossa posição, ao longo do tempo, foi buscar garantir que os navios que aqui atuassem, independentemente da bandeira que arvorassem, destinassem empregos para brasileiros. Nós entendemos que é um direito do trabalhador brasileiro trabalhar no Brasil. Os ataques para precarizar relações de trabalho ficaram para trás. Agora, eles são para eliminar aqueles trabalhadores que não passaram por uma precarização mais efetiva”, avaliou.

Na sequência, por meio de uma transmissão via internet, o secretário-geral da Ordem Mexicana de Profissionais Marítimos e Portuários, Antonio Fritz, apontou os riscos das bandeiras de conveniência para o trabalhador e elucidou para os companhei-

ros aspectos relacionados a essa prática. Para Fritz, elas favorecem empresários estrangeiros e até instituições financeiras que emprestam dinheiro para a compra desses navios, mas não o trabalhador, que fica exposto a um ambiente de trabalho inseguro. “No início do século passado, começou-se a observar um fenômeno no qual vários armadores começaram a tirar os navios dos seus países e passaram a registrá-los em repúblicas como Panamá, Honduras, Costa Rica e Libéria. O motivo é simples: essas nações essas nações que alugam bandeiras têm impostos quase inexistentes, carência de leis laborais justas, e a questão da segurança do trabalho – que, todos sabemos, tem um custo também, porque operar com segurança e garantir a vida dos trabalhadores tem um custo – também não estava legislada nesses países para a indústria marítima”, observou.

De acordo com Fritz, naqueles países não existiam entidades sindicais reais que lutassem por condições de trabalho dignas. Ele citou exemplos de salários de marítimos em navios de bandeira de conveniência que correspondiam a apenas 15% do salário do trabalhador nacional que ele substituíria. Além da baixa remuneração, as condições de trabalho desses países são as mais precárias. “Estamos falando de jornadas



Antonio Fritz
Secretário-geral da
Ordem Mexicana de
Profissionais Marítimos
e Portuários

Adilson Araújo
Presidente da CTB

de trabalho de 12 a 20 horas, em condições de quase escravidão. Já tive oportunidade de inspecionar vários navios em portos de diferentes países e há, praticamente, ausência total de pagamento de impostos. Caso alguém registre um navio no Brasil, é obrigado, lógico, a pagar tributos. Se registrar uma embarcação no Panamá, pagará menos de 10% do que pagaria de acordo com a legislação brasileira. Além disso, não haveria imposto sobre os trabalhadores. Então, eles trabalham, de certo modo, ilegalmente, porque não declaram imposto em seus países de origem”, alertou o dirigente sindical sobre essa prática, que acaba configurando *dumping* social.

Neste contexto, cabe ressaltar o apoio da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário do Ministério Público do Trabalho (CONATPA/MPT), que há quase duas décadas atua na defesa dos direitos dos trabalhadores desses setores, além de desenvolver projetos estratégicos voltados para aquaviários e pescadores, como o Mar a Mar e o Santiago, que visam estabelecer condições dignas de trabalho para marítimos e pescadores, respectivamente.

Em sua apresentação, a coordenadora da CONATPA, procuradora Flávia Bauler, destacou a impor-

tância do setor para o País e o que motivou a criação da Coordenadoria. “A CONATPA foi criada em 2003, justamente porque o Ministério Público do Trabalho entendeu que era um setor estratégico, de interesse nacional, de garantia da nossa soberania, ponto de entrada e saída das nossas mercadorias. Nosso comércio exterior é dependente dos nossos mares”, afirmou.

Ao enaltecer o trabalho das entidades sindicais, a procuradora relatou os desafios para fiscalizar condições laborais e o cumprimento de proporcionalidade de brasileiros na tripulação, já que em nossa costa há milhares de navios, a grande maioria arvorando outras bandeiras. “A gente não pode ficar aguardando denúncia de descumprimento porque é muito difícil chegar a ela. A gente precisa ir atrás, ter uma atuação proativa, de olhar estratégico, visando a melhoria de vida e de trabalho dos marítimos, pescadores e aquaviários de modo geral. As entidades sindicais são fundamentais nesse processo. Nós precisamos dialogar, quem sabe até fazer uma cooperação para ver que indicadores, que plano de ação nós vamos bolar para conseguir atingir os navios de forma efetiva”, avaliou Flávia Bauler.



CONHEÇA OS SEUS DIREITOS NA DEMISSÃO

No momento da homologação da demissão os oficiais e os eletricitas contam com o Sindmar para garantir que as verbas rescisórias sejam calculadas corretamente.

Antes de a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT ter sido reformulada, em 2017, as rescisões contratuais precisavam ser formalizadas nos sindicatos ou em órgão do Ministério do Trabalho. Como atualmente esse processo pode ficar a cargo do empregador, é importante que o(a) trabalhador(a) esteja ciente dos seus direitos para ter mais segurança nessa hora.

A fim de garantir uma homologação segura para os seus representados, o Sindmar tem buscado incluir nos acordos coletivos de trabalho uma cláusula para manter-se como elo de segurança entre os empregados e a empresa. Desta forma, no momento de assinarem a rescisão, oficiais e eletricitas podem contar

com o suporte do Sindicato para acompanhá-los na conferência dos valores a receber.

Além disso, para mantê-los informados dos seus direitos na demissão, o Sindmar esclarece as dúvidas de seus associados sobre questões de homologação da rescisão contratual através do e-mail secretaria2@sindmar.org.br. Os associados podem contar também com assessoria jurídica, caso persistam divergências na rescisão do contrato de trabalho.

Veja nas tabelas a seguir a composição das verbas rescisórias em função da modalidade de dispensa na qual o profissional se insere.

DISPENSA POR JUSTA CAUSA

Saldo de salário (dias efetivamente trabalhados)	✓
13º salário proporcional	✗
Férias + 1/3 vencidas	✓
Férias + 1/3 proporcionais	✗
Aviso-prévio	✗
Indenização sobre os depósitos do FGTS	✗
Seguro-desemprego	✗

DISPENSA SEM JUSTA CAUSA

Saldo de salário (dias efetivamente trabalhados)	✓	
13º salário proporcional	✓	
Férias + 1/3 vencidas	✓	
Férias + 1/3 proporcionais	✓	
Aviso-prévio	✓	
Indenização sobre os depósitos do FGTS	✓	→ Indenização de 40%
Seguro-desemprego	✓	→ Desde que atenda aos requisitos da legislação previdenciária

DEMISSÃO POR ACORDO

Saldo de salário (dias efetivamente trabalhados)	✓	
13º salário proporcional	✓	
Férias + 1/3 vencidas	✓	
Férias + 1/3 proporcionais	✓	
Aviso-prévio	✓	→ 50% do valor
Indenização sobre os depósitos do FGTS	✓	→ Indenização de 20%
Seguro-desemprego	✗	

PEDIDO DE DEMISSÃO

Saldo de salário (dias efetivamente trabalhados)	✓	
13º salário proporcional	✓	
Férias + 1/3 vencidas	✓	
Férias + 1/3 proporcionais	✓	
Aviso-prévio	✗	→ O empregado deve conceder ao patrão
Indenização sobre os depósitos do FGTS	✗	
Seguro-desemprego	✗	



SINDMAR REFAZ ALERTA SOBRE AÇÕES TRABALHISTAS DE FÉRIAS E FOLGAS

Em 2020, o Sindmar alertou seus representados quanto a ações temerárias ajuizadas na Justiça do Trabalho sob a alegação de que as cláusulas de acordos coletivos referentes ao regime de férias e folgas seriam “prejudiciais aos trabalhadores”.

Agora, ações de mesma natureza continuam sendo julgadas e possivelmente outras serão iniciadas, algumas das quais sequer chegando ao conhecimento do Sindicato, principalmente por dizerem respeito a aquaviários de outras categorias profissionais que não oficiais ou eletricitistas.

É possível que os escritórios de advogados que buscam os aquaviários com anúncios em redes sociais, acenando com a possibilidade de ganhos fáceis, não estejam informando sobre os reais riscos envolvidos. Por isso, reiteramos a nossa mensagem divulgada anteriormente e recomendamos que antes de ingressar com ação judicial, consulte sempre o seu Sindicato.

É importante registrar que das 12 ações envolvendo folgas e férias nas quais o Sindmar foi citado nos últimos meses, 11 já foram julgadas e os autores condenados em custas e honorários advocatícios. É dever do Sindmar reiterar o alerta aos seus representados, associados ou não, de que os autores (Reclamantes) ao terem seus pedidos denegados pela Justiça do Trabalho são condenados a pagar aos vencedores a quantia equivalente ao mínimo de 5% até 15% do valor pleiteado nas ações, além das custas processuais.

Dimensionando a perda, se alguém pleiteia R\$ 200 mil de verbas, pode ser obrigado a pagar de R\$ 10 mil a R\$ 30 mil, fora a custa processual, os honorários advocatícios e o ressarcimento de despesas acertadas com os advogados. E nem se conte com a gratuidade de justiça, sempre requerida pelos advogados dos autores, mas impugnada dado o nível salarial dos representados do Sindmar.



Não é preciso lembrar que o atual regime de trabalho a bordo resultou de persistentes e intensas lutas capitaneadas por nossa representação de classe, à custa de exaustivas campanhas de mobilização, de greves e de negociação ao longo de muitos anos. As conquistas não foram fruto de concessões dos legisladores, nem do Poder Executivo, muito menos do Judiciário. Tampouco foram os empregadores que nos procuraram para oferecer o regime de trabalho atualmente praticado.

É de conhecimento geral que os acordos coletivos firmados pelo Sindmar são discutidos, construídos e deliberados com os representados do Sindicato em processo inclusivo em que todos opinam, discutem e votam em escrutínio amplamente divulgado, no qual todos podem exercer livremente o direito de voto quer estejam embarcados, em trânsito ou no gozo de licença de qualquer espécie (férias, folga, saúde, maternidade etc.).

O acordo coletivo de trabalho é o instrumento que efetivamente garante que os marítimos tenham direito ao regime de embarque ora praticado, pois a Lei brasileira assegura, no máximo, apenas 30 dias de férias por ano. Desta forma, sempre que os interesses coletivos dos oficiais e dos eletricitistas forem atacados, o Sindmar cumprirá seu papel de defender os acordos assinados e a continuidade do direito ao regime de trabalho e de folgas conquistado.

“É dever do Sindmar reiterar o alerta aos seus representados, associados ou não, de que os autores (Reclamantes) ao terem seus pedidos denegados pela Justiça do Trabalho são condenados a pagar aos vencedores a quantia equivalente ao mínimo de 5% até 15% do valor pleiteado nas ações, além das custas processuais.”



APÓS SOLICITAÇÃO DO SINDMAR, DPC OFERECE OUTRAS OPÇÕES PARA RENOVAÇÃO DE CERTIFICADO

A Diretoria de Portos e Costas - DPC da Marinha do Brasil acolheu a sugestão do Sindmar para que fossem ampliadas as possibilidades para renovação do certificado de competência de oficiais afastados da atividade profissional por mais de cinco anos, o que atualmente é feito mediante a realização de curso presencial com exames prático e teórico.

A nova orientação, publicada após revisão da Normam - 13/DPC, foi proposta à Autoridade Marítima em função da baixa adesão ao processo de renovação tradicional, uma vez que esses marítimos, estando fora do mercado de trabalho, têm dificuldades para arcar com os custos de uma viagem ao Rio de Janeiro ou a Belém, locais onde normalmente os cursos são realizados.

A DPC passou a adotar uma nova diretriz, já prevista no STCW, complementando as opções já existentes. Deste modo, os cursos presenciais ATNO (Oficiais de Náutica) e ATOM (Oficiais de Máquinas) e o estágio

supervisionado embarcado poderão ser substituídos pelos exames prático e teórico com uso de simuladores, conforme consta na regra I/11 da seção A, item-3 do STCW para revalidação do Certificado de Competência (COC) modelo DPC-1031.

José Serra, diretor de Educação e Formação Profissional do Sindmar, ressalta que a orientação ainda precisará ser posta em prática pela Marinha do Brasil para que venha, efetivamente, atender às necessidades dos marítimos que estão sem trabalho e precisam renovar seus certificados.

“Com o objetivo de auxiliar aqueles que se encontram desempregados, o Sindmar buscou que a DPC facilitasse o acesso de seus representados ao curso exigido para a renovação do certificado. Então, sugerimos a adoção de uma modalidade de avaliação que já é prevista no STCW, esperando que a Marinha do Brasil inclua essa opção de uso de simuladores já no próximo Prepom”, explica Serra.



GOVERNO ATUALIZOU NORMAS DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

O governo federal atualizou a Norma Regulamentadora – NR 30, de proteção e resguardo da segurança e saúde no trabalho aquaviário, por meio da Portaria MTP nº 425, de 7 de outubro de 2021. O objetivo foi restabelecer os requisitos, disciplinando medidas a serem observadas nas organizações e nos ambientes de trabalho para prevenção de possíveis lesões ou agravos à saúde.

A norma se aplica às atividades profissionais realizadas em embarcações comerciais de bandeira nacional, bem como às de bandeiras estrangeiras, nos termos do disposto em convenções internacionais ratificadas que estão em vigor, utilizadas no transporte de cargas ou de passageiros, inclusive naquelas embarcações usadas na prestação de serviços.

De acordo com a publicação, as normas de número 5, 17, 19 e 30 foram modernizadas para tornar as regras mais claras. O intuito, segundo o governo, foi promover a harmonização dos processos. Entre as principais mudanças está o alinhamento com a nova redação da NR 1 (Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais), que incluiu na NR 30 o capítulo sobre capacitação e treinamento em segurança e saúde no trabalho, assim como a criação do Programa de Gerenciamento de Risco no Trabalho Aquaviário (PGRTA). A nova redação da NR 30 também está de acordo com

os novos textos da NR 7 (Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional) e com as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

As discussões tripartites para revisão da NR 30 vinham ocorrendo desde 2018 e foram interrompidas quando já estavam em fase de conclusão. Elas ficaram prejudicadas com a mudança de governo, em 2019, e a subsequente extinção do Ministério do Trabalho, recriado depois como Ministério do Trabalho e Previdência.

O diretor-secretário da Conttmaf, Odilon Braga, acompanhou o processo de atualização da NR 30 e revela que houve cuidados especiais ao se dispor sobre o embarque com navio fundeado e na condição de atracado. No que diz respeito à segurança dos marítimos, o dirigente sindical acredita que os próprios trabalhadores têm um papel fundamental nesse contexto.

“Os tripulantes devem participar ativamente do Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo, o GSSTB. Por meio dele, os problemas que, na visão da tripulação, podem colocar em risco o seu trabalho vão ficar registrados em ata que será enviada à empresa para conhecimento e providências. Além disso, uma cópia do documento ficará na embarcação, à disposição dos auditores fiscais do Trabalho”, afirmou Braga.



APÓS DENÚNCIA DAS ENTIDADES SINDICAIS, SKANDI VITÓRIA VOLTA A OPERAR COM MARÍTIMOS BRASILEIROS

Em 2021, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários, na Pesca e nos Portos - Conttmf comunicou ao Tribunal Marítimo a situação irregular do navio Skandi Vitória, da Technip, que se encontrava na Holanda. A embarcação está afretada para operar no exterior, tem bandeira nacional e registro especial brasileiro – REB válido até 4 de outubro de 2023.

O navio do tipo PSLV, que opera no apoio marítimo, saiu do Brasil com destino ao porto de Amsterdam e, ao chegar lá, o armador substituiu toda a tripulação brasileira por estrangeiros de diferentes nacionalidades. Segundo a Conttmf, a empresa proprietária da embarcação vinha usufruindo dos

benefícios legais, estipulados pela lei 9.432/1997, sem as contrapartidas exigidas. Neste caso, o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação deveriam ser brasileiros.

A Conttmf solicitou ao Tribunal Marítimo a apuração dos fatos relatados e, caso fossem comprovados, que as devidas sanções fossem impostas à empresa. A denúncia da Organização Sindical Marítima chegou ao Ministério Público do Trabalho – MPT, que notificou a Technip e deu prazo para regularização da situação a bordo do Skandi Vitória. O caso foi resolvido depois que o Sindmar assinou ACT com a Technip e esta substituiu a tripulação internacional por marítimos brasileiros.



Inauguração da sala "Jornal Canal 16 – Jornalista Alyrio Juarez Ottoni Sabbá"

ALYRIO SABBÁ DÁ NOME A SALA NO CIABA

Em agosto do ano passado, o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), em Belém (PA), inaugurou no Centro Acadêmico Jornal Canal 16 a sala Jornalista Alyrio Juarez Ottoni Sabbá, em homenagem ao colunista morto em abril.

Tendo se formado em Radiotelegrafia na extinta Escola de Marinha Mercante do Pará (EMMPA), Alyrio Sabbá foi quem, ainda na década de 1970, batizou o CIABA de "Universidade do Mar". Ele foi colunista do jornal O Liberal por 50 anos e também escrevia no Portal da Navegação. Morreu em abril, aos 89 anos, de parada cardíaca, depois de ser tratado de Covid-19, deixando a esposa Cecília, cinco filhos e nove netos.

O jornalista era apaixonado pela navegação, tendo sido muito atuante na defesa da Marinha Mercante e dos trabalhadores marítimos. "Ficamos consternados com sua partida. O Alyrio Sabbá contribuiu de forma significativa para o setor de transporte aquaviário regional e nacional", afirmou o delegado do Sindmar no Pará, Darlei Pinheiro.



Alyrio Sabbá



Alyrio Sabbá (à direita) era um entusiasta da Marinha Mercante



FORMATURA DA TURMA DRAKKAR, NA EFOMM CIABA

Os 109 formandos da Turma “Drakkar” da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar – EFOMM CIABA tiveram sua Cerimônia de Declaração de Praticantes de Oficiais em dezembro passado.



A praticante de Náutica Beatriz Oliveira da Silva foi a primeira mulher a obter o 1º lugar geral entre os alunos da EFOMM do CIABA, 21 anos após a formatura da turma pioneira de mulheres. Na foto, com o delegado do Sindmar Darlei Pinheiro



Jorge L. N. de Almeida Barros, aluno de Máquinas, e Marcio V. F. Mendonça, do curso de Náutica, receberam o prêmio Sindmar das mãos do delegado regional Darlei Pinheiro, por terem obtido as maiores médias nas disciplinas Proler1, Proler2 e Proler3

DELEGACIA DO SINDMAR EM BELÉM VACINA MARÍTIMOS CONTRA COVID-19

Ainda no ano passado, o Sindmar fez parceria com a Secretaria Estadual de Saúde e Meio Ambiente do Pará - Sesma, em Belém, com base no Plano Nacional de Vacinação do Ministério da Saúde e na Declaração conjunta IMO/ILO/ICAO/WHO/IOM sobre prioridade de vacinação Covid-19 para marítimos e aeronautas. A iniciativa, apoiada pelo deputado estadual Raimundo Santos, foi divulgada nas redes sociais e atraiu dezenas de representantes do Sindmar.



Equipe da Secretaria Municipal de Saúde de Belém que vacinou os trabalhadores marítimos



A 1ON Ana Beatriz Colares foi a primeira marítima a ser vacinada contra Covid-19 na Delegacia do Sindmar em Belém



O 2OM Davi de Melo Pontes, que fazia curso de APMA no CIABA, aproveitou para se vacinar na Delegacia do Sindmar



A 1ON Eliane Trindade, associada do Sindmar, recebeu a vacina contra Covid-19 assim que desembarcou em Belém



Representante Permanente do Brasil junto à IMO (ao centro) e integrantes da RPB-IMO

BRASIL É REELEITO PARA O CONSELHO DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO)

O Brasil foi reeleito membro do Conselho da Organização Marítima Internacional, na categoria B, para o biênio 2022/2023, durante a 32ª sessão da Assembleia da IMO, em Londres. O País é membro do Conselho desde 1967.

O Conselho é o Órgão Executivo da IMO responsável pela supervisão do trabalho da Organização. Fora dos períodos da Assembleia, que ocorre a cada dois anos, o Conselho desempenha todas as funções desta, exceto as de fazer recomendações aos governos sobre segurança marítima e prevenção da poluição.

Nesta eleição, o País obteve 135 dos 159 votos válidos, o que representa a marca de 85% de apoio ao Brasil e a 5ª posição dentre as 10 vagas da categoria. O Representante Permanente do Brasil junto à IMO,

Almirante de Esquadra (RM1) Luiz Henrique Caroli, e o Embaixador Marcos Farani representaram o Brasil durante a votação para escolha dos novos membros do Conselho.

Para alcançar este resultado, o Brasil contou com o trabalho do Ministério das Relações Exteriores, da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO e de sua Secretaria Executiva, da Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO), e da Representação Permanente do Brasil em Londres.

A participação do País nesses processos, como membro do Conselho, delega responsabilidade e confere ao Brasil um papel de liderança entre todos os 175 Estados-membros da IMO.

Fonte: Marinha do Brasil



Conferência da OIT em 2021 foi realizada de forma virtual

REPRESENTAÇÃO SINDICAL MARÍTIMA COORDENOU DELEGAÇÃO DE TRABALHADORES BRASILEIROS NA OIT EM 2021

Todos os anos, governos, empresas e sindicalistas se reúnem em discussões tripartites com o objetivo de buscar soluções para os desafios enfrentados pela classe trabalhadora. Em 2021, coube à Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil – CTB, à qual o Sindmar é filiado, representar a categoria na delegação brasileira que participou da 109ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho da Organização Internacional do Trabalho – OIT.



Representando a CTB, Carlos Müller denunciou o ataque do governo brasileiro à legislação trabalhista

Dirigentes das seis centrais sindicais mais representativas do Brasil participaram, de modo virtual, de todas as comissões de discussão da Conferência, quando foram abordados os principais temas que afetam o mundo do trabalho.

Uma das comissões mais significativas foi estabelecida pela OIT para discutir um documento de orientação aos governos para a implementação de medidas que priorizassem a criação de postos de trabalho a fim de minimizar as desigualdades causadas pela pandemia do novo coronavírus.

O comitê de redação dessa comissão contou com a participação da diretora de Relações Internacionais do Sindmar e dirigente da CTB, Lorena Pintor Silva. Como resultado dos trabalhos na Conferência, em que estiveram presentes delegações de 176 países, entre outras resoluções, foi adotado o documento “Chamado global à ação para uma recuperação

da crise da Covid-19 centrada no ser humano, que seja inclusiva, sustentável e resiliente”.

ACESSE O DOCUMENTO:



Presidente do Sindmar e secretário-adjunto de Relações Internacionais da CTB, Carlos Müller atuou como delegado brasileiro da representação de trabalhadores e denunciou, na ocasião, o desrespeito do governo do Brasil com a classe trabalhadora em meio à crise sanitária que atingiu de forma perversa, e muito mais dura, aqueles que já se

encontravam em situação de fragilidade. “O diálogo social não ocorre no Brasil. Ao contrário, em meio à pandemia, sem consulta aos sindicatos laborais, o governo publicou medidas provisórias permitindo reduzir salários e jornadas, bem como suspender contratos de trabalho sem negociação coletiva, por meio de acordos individuais”, declarou Müller, fazendo referência às medidas provisórias 927 e 936.

Em 2022, o cenário continua preocupante. Pesquisa recente do Datafolha revela que a quantidade de alimentos disponíveis nos domicílios é insuficiente para 24% dos brasileiros. Isso significa que 1/4 dos cidadãos brasileiros podem, a qualquer momento, ficar sem ter o que comer. Com uma taxa de desemprego ainda alta – o país fechou 2021 com 12 milhões de desempregados – a saída que muitas pessoas têm encontrado para sobreviver é realizar serviços informais ou aceitar condições laborais extremamente baixas.

Trabalho decente no entendimento de quem?

Nos últimos anos, diversas publicações têm sido divulgadas no Brasil estabelecendo o conceito de “trabalho decente” como uma meta a ser alcançada universalmente. Definido pela Organização Internacional do Trabalho – OIT como o “trabalho produtivo adequadamente remunerado, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humana”, o conceito se apoia em quatro pilares: os direitos e princípios fundamentais do trabalho, a promoção do emprego de qualidade, a extensão da proteção social e o diálogo social.

Não obstante as palavras bonitas que reúne, o conjunto apresenta falhas. O conceito da OIT não deixa claro que trabalho decente é incompatível com práticas “criativas” que buscam tornar as relações laborais precárias e injustas para os trabalhadores. Seja pelas fórmulas antigas de terceirização do trabalho, “pejotização” e uso de falsas cooperativas, seja recorrendo a novas fórmulas, que incluem a tentativa de desconstruir a relação de trabalho por meio de aplicativos eletrônicos ou outras inovações tecnológicas.

Num país socialmente desigual em que há disposição governamental e legislativa para tornar precárias ou eliminar regras justas nas relações de trabalho, como é o caso do Brasil, o desemprego e a informalidade empurram grande parte dos trabalhadores para formas injustas de trabalho, que o Estado busca legitimar incorporando os conceitos da OIT, sem opção de escolha para os trabalhadores individualmente.

É preocupante que alguns representantes de trabalhadores no Brasil se mostrem dispostos a assimilar este conceito sem grande contestação. Em essência, a definição adotada pela OIT é extremamente liberal e não incorpora efetivamente a proteção ao trabalhador que se encontra em desvantagem em relação a quem o emprega – algo que não é difícil de ocorrer num país com taxa média anual de desemprego superior a 12% e no qual 90% dos trabalhadores têm renda inferior a R\$ 3,5 mil por mês e 70% ganham até dois salários mínimos. Não raro, tal situação ocorre acompanhada da condição de insegurança alimentar, segundo o IBGE.

Há grande incoerência na suposta defesa de “trabalho decente” definido nos termos expressos pela OIT. Pior ainda quando é feita por dirigentes sindicais que representam trabalhadores. Adotar tal defi-

nição como meta a ser alcançada torna aqueles que abraçam cúmplices do *establishment* social-democrata baseado na cultura europeia, que busca dar um aspecto mais palatável a relações de trabalho injustas, que lamentavelmente têm se espreado em terras brasileiras. Não há como apoiar a teoria de “trabalho decente” da OIT quando a prática nos mostra que o resultado é indecente para os trabalhadores.

O caminho mais efetivo para que sejam alcançadas condições sociais e de trabalho mais justas sempre foi – e continua sendo – a organização coletiva, a estruturação de sindicatos fortes mantidos financeiramente pelos próprios trabalhadores, e a disposição para se mobilizarem em busca de conquistas significativas que sejam de seu próprio interesse.

No mesmo compasso, a unicidade sindical e a ampla representatividade da categoria, preceituadas no Artigo 8º da Constituição da República, contrapõem-se à pluralidade sindical liberticida que pulveriza a representação de classe em miríades de facções fraticidas. O mundo do trabalho é miserável e a quase totalidade dos países miseráveis do mundo adota a malfadada pluralidade da Convenção 87 da OIT, cujos termos em nada enriquecem ou aditam às garantias e aos direitos laborais registrados na Constituição de 1988. Não por outra causa, tal convenção é também louvada pelos representantes do mais vil capitalismo selvagem.

“Não há como apoiar a teoria de ‘trabalho decente’ da OIT quando a prática nos mostra que o resultado é indecente para os trabalhadores.”

Carlos Augusto Müller é presidente da Conttmáf, secretário-adjunto de relações internacionais da CTB e atuou como delegado dos trabalhadores brasileiros na 109ª Conferência Internacional do Trabalho da OIT realizada em 2021

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 1X1
E REPOUSO
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



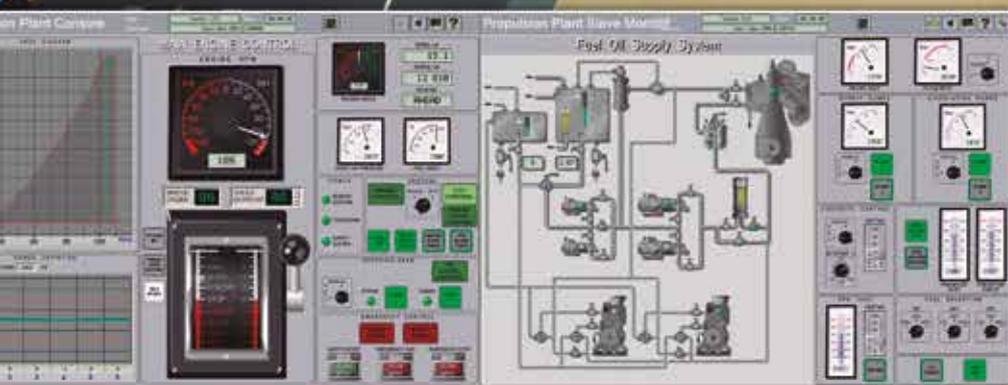
ONDE QUER QUE VOCÊ ESTEJA,
O SINDMAR ESTÁ COM VOCÊ.
MESMO QUE VOCÊ NÃO PERCEBA



O ESTADO DA ARTE EM TECNOLOGIA A SERVIÇO DA COMUNIDADE MARÍTIMA



SIMULADOR DE PASSADICHO FULL MISSION



SIMULADOR DE PRAÇA DE MÁQUINAS

CONHEÇA OS CURSOS E SERVIÇOS

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

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



SEU EMPREGO, **NOSSA LUTA!**

EU TENHO

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

UM SINDICATO
QUE ME REPRESENTA

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 acesse:

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

