pag_SIMPLES_para PDFs em baixa-01_Layout 1 1/9/2011 13:18 Página 1

SINCOMAM

ÓRGÃO OFICIAL DO SINDICATO NACIONAL DOS CONDUTORES DA MARINHA MERCANTE E AFINS

ANO I - Nº 2 - AGOSTO DE 2011

FILIADO À CGTB

PIONEIRISMO

Sindicato promove primeiro CAAQ I MM fora do CIAGA

RN 72: Ministério Público do Trabalho apoia brasileiros

ENTREVISTA: Diretor da DPC e as atribuições do órgão

pag-DUPLA_para PDFs em baixa-01_pag-22.23- Livros.qxd 1/9/2011 13:30 Página 1

A UNIÃO DE DUAS GRANDES EMPRESAS NO MERCADO MARÍTIMO

Royal Boskalis Westminster nv

- Fundada em 1910
- Sede em Papendrecht, Holanda
- Líder global em serviços de dragagem, infraestrutura marítima e serviços de transporte marítimo
- Mais de 10.000 funcionários
- Tamanho da frota: cerca de 700 embarcações
- Operando em mais de 50 países
- Listada na NYSE Euronext Amsterdam Exchange

Dragagem e Land Reclamation

Infraesturura Marítima

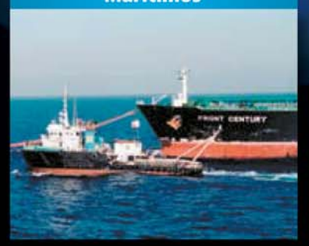
Pipeline Intervention e Landfalls

SMIT

- Fundada em 1842
- Sede em Rotterdam, Holanda
- Líder global em serviços marítimos
- Mais de 3.600 funcionários
- Tamanho da frota: cerca de 400 embarcações
- Operando em mais de 50 países

Reboque Portuário

Terminais e Serviços Marítimos



Salvatagem

Transporte e Heavy Lift

Boskalis do Brasil Dragagem e Serviços Marítimos Ltda.
Rua do Ouvidor 60, Sala 1212 I Centro I Rio de Janeiro I RJ
Tel: (21) 3553 7790
www.boskalis.nl

SMIT Rebras Rebocadores do Brasil S.A.
Av. Presidente Vargas, 309 - 8º andar I Centro I Rio de Janeiro I RJ
Tel: (21) 2121 1000 I smitrebras@smitrebras.com.br
www.smitrebras.com.br

REVISTA **SINCOMAM**

Órgão Oficial do Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins
www.sincomam.com.br

SEDE
Av. Presidente Vargas, nº 446 - 22º andar
CEP 20.071-000 - Rio de Janeiro - RJ
Tel / Fax: (21) 2516-2143
E-mail: sincomam.ntg@terra.com.br

DELEGACIA DE SANTOS - SP
Av. Afonso Pena, nº 296, sala 36
CEP: 11.020-000 - Santos -SP
Tel / Fax: (13) 3272-2445
E-mail: sincomam.santos@terra.com.br

DELEGACIA DE MACAÉ - RJ
Av. Rui Barbosa, nº 698, sala 301
CEP: 27.910-360 - Macaé - RJ
Tel: (22) 2762-5227
E-mail: sincomam.macae@terra.com.br

DELEGACIA DE SÃO LUÍS - MA
Av. Marechal Castelo Branco, nº 281, sala 303
CEP: 65076-090 - São Luiz - MA
Tel: (98) 3227-5180
E-mail: sincomam.maranhao@terra.com.br

DIRETORIA EXECUTIVA
Alcir C. Albernoz - *Diretor Presidente*
Nilton Mascarenhas - *Diretor Secretário*
Hélio L. Costa - *Diretor Procurador*
Jorge F. Pacheco - *Diretor Administrativo*
Antonio do Carmo - *Diretor Adjunto*
Carlos J. Martins Jr - *Diretor Financeiro*

DIRETORIA SUPLENTE
Abelardo Teixeira Filho
José Cardoso
Waldeir Francisco da Silva
Raimundo dos Santos Costa
Noelcio Cajueiro de Campos

CONSELHO FISCAL
Anísio Freire
Jairo de Oliveira
Antônio M. Castelo Souza Salgado

CONSELHO FISCAL SUPLENTES
Rubilar Monteiro dos Santos
Vilnei Souza Lima
Raimundo Nonato da Silva

EDITOR
Mauricio Azevedo (MTb RJ 14035)
azevedo.mauricio@gmail.com

PROJETO GRÁFICO
Laerte Gomes
gomes.laerte@gmail.com

TRATAMENTO DE IMAGENS
Eduardo Jardim
efjardim02@gmail.com

IMPRESSÃO
Gráfica Grafitto

CARTA DO PRESIDENTE

Brasil para brasileiros

Alcir da Costa Albernoz

A bolha explodiu, a moeda forte conquistada pela força já não suporta mais o ônus da dívida pública e o pobre Obama herdou uma herança maldita de seu antecessor que deixou várias guerras e uma dívida que deixa os EUA ainda em recessão e sendo questionado no resto do mundo. A agência de classificação Standard&Poor's (S&P) rebaixou os Estados Unidos de "AAA" para AA+. Numa tentativa de acalmar os mercados o G7 (EUA, Reino Unido, Alemanha, França, Canadá, Japão e Itália) convocou uma teleconferência entres os ministros de finanças e presidentes de bancos centrais a fim de garantir recursos ao sistema financeiro. Hoje já se fala em ter outra moeda que garante a estabilidade comercial, pois o dólar no declínio constante já não inspira confiança no mundo globalizado e competitivo. A Europa está cambaleando com destaque visível e terminal para a Espanha com desemprego recorde e a Itália com a taxa de juros de seus títulos que chega a mais de 6%, que aumenta a preocupação, que é classificada por eles como "insustentável", a Grécia falida, o Reino Unido com a economia estagnada e conflito social. O único país que sustenta a Europa no momento é a Alemanha que ainda tenta salvar o Euro. No Japão após o terremoto, o que era de se esperar, a economia deve começar a se recuperar após seis meses (previsão deles), algumas fábricas pararam de produzir e seu PIB já reduziu 1% e tentam ainda resolver o embaraço das usinas de Fukushima. Quem sobrevive nesse tsunami?

No momento os olhos do mundo se voltam para China e o Brasil. A presidente Dilma recentemente tomou medidas acertadas a fim de proteger as indústrias nacionais, medidas corretas antes que tenhamos que importar até tampinha de garrafas como aconteceu no governo Sarney no plano cruzado. É preciso proteger os interesses nacionais, a Amazônia das ONGs que querem criar um Estado Independente, o mar territorial, as indústrias brasileira desonerando de impostos e subsidiando a agricultura para que possamos ser o tão sonhado "celeiro do mundo", não permitindo a entrada de estrangeiros para ocupar os nossos empregos, investir na educação que consequentemente deságua na qualificação profissional dos brasileiros. Caso contrário teremos subempregos e o filé mignon ficará com a minoria ou com os estrangeiros. Creio que até é possível ter um Brasil rico (o que temos hoje), mas seu povo continuará pobre. Sendo assim, não haverá distribuição de renda e continuaremos a ter 14 milhões de famintos e jamais conseguiremos chegar ao tão sonhado 1º mundo.

É preciso que a presidente Dilma faça agora as reformas enquanto desfruta de popularidade, começando pela especulação financeira, dinheiro que entra sem ser taxado fim evitar a ciranda financeira onde não se investe na produção, mas no ganho fácil e especulativo das bolsas de valores. A mídia só fala que houve perdas e/ou ganhos na bolsa, mas não fala que o dinheiro que entra não tem pátria, ele vai para onde ele pode se multiplicar com facilidade. É preciso taxar esse capital especulativo para que seja investida na produção, geração de empregos e formação profissional de nosso povo. A receita não é difícil. O que falta muitas vezes é vontade política em fazer as coisas sem medo de desagradar alguns segmentos. Não tem como fazer "omelete sem quebrar os ovos", isto é, só chegaremos ao primeiro mundo se desagradarmos alguns segmentos e investirmos na educação, produção e qualificação profissional de nosso povo. Aí, acabaremos com a fome e entraremos para o tão sonhado 1º mundo.

Mesmo que com isso nos chamem de protecionistas, é preciso haver uma política voltada para os nossos interesses aonde em 1º, 2º, 3º, 4º lugares vem o Brasil e talvez em 5º lugar venham eles. Não podemos ter medo de retaliação, até porque não vivemos mais de pires nas mãos pedindo dinheiro ao FMI. Pelo contrário, somos credores. Temos que continuar pleiteando uma cadeira permanente na ONU, mas temos que dar condições de vida ao nosso povo, não apenas a alguns onde os filhos estudam na Suíça e passam o verão em Miami. É preciso fazer justiça social no nosso Brasil. Quando isso acontecer, será o passaporte para entrarmos no 1º mundo. Que o Sr DEUS abençoe e dê sabedoria às autoridades que conduzem o destino de nosso País para que possamos deixar um legado para as futuras gerações de um país forte, produtivo, solidário e de todos os brasileiros. Que o Sr DEUS nos abençoe!

pag_04-05_Sumário_pag-22.23- Livros.qxd 1/9/2011 18:00 Página 1

sumário

11
Sementes ao mar
O SINCOMAM investe em formação de mão de obra, e, em parceria com o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, da Marinha, promove nas dependências do Sindicato (foto) o primeiro CAAQ I MM fora do CIAGA.

23
Quem tem medo do norovírus?
A Ciência internacional se movimenta para descobrir uma vacina contra o agente invisível que provoca 99,9% dos surtos de gastroenterites em navios. Entrevistamos o pesquisador José Paulo Gagliardi Leite, chefe do Laboratório de Virologia Comparada e Ambiental do Instituto Oswaldo Cruz.

16
Vento sul no petróleo
Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina investem mais no setor naval. O governador gaúcho, Tarso Genro (foto), foi ao outro lado do mundo negociar investimentos com os coreanos.

6
Por um lugar ao sol
A crise mundial derrete o mercado de trabalho nos EUA e Europa. No Brasil, o segmento marítimo se vê ameaçado com a chegada de estrangeiros, mas procuradores do Ministério Público do Trabalho garantem que os brasileiros têm como se proteger.

26
ACTs garantem avanços
Um resumo dos Acordos Coletivos de Trabalho firmados de abril a julho com empresas dos segmentos de apoio marítimo, portuário, longo curso e cabotagem. Confira os ganhos das categorias comentados por diretores que negociaram as novas vantagens.

32
Em dia com a DPC
As atividades atualizadas da Diretoria de Portos e Costas completam 10 anos em 2012. O diretor do órgão, vice-almirante Leal Ferreira (foto), analisa em entrevista exclusiva as atribuições renovadas pela Portaria nº 19, de 2002, como fiscalização da segurança do tráfego, prevenção a desastres ambientais e soberania.

31
No topo do pódio
Arion, o mascote da quinta edição dos Jogos Mundiais Militares, foi pé quente: o Brasil conquistou o maior número de medalhas e mostrou que pode organizar grandes

20
Nordeste de 'cara nova'
A chegada de empresas petrolíferas estrangeiras à região e a proximidade da Copa 2014 movimentam os portos do Sergipe, Ceará e do Rio Grande do Norte, como o terminal de Natal (foto).

pag_06-07-Batalha do Pré-Sal_pag-22.23- Livros.qxd 1/9/2011 18:05 Página 1

A BATALHA DO PRÉ-SAL

Ministério Público do Trabalho é contra alterar Resolução Normativa 72, que assegura empregos de brasileiros a bordo

A crise econômica mundial de 2008 foi na verdade uma tsunami para as finanças das potências tradicionais. A chamada "marola" dizimou o mercado de trabalho acima da linha do Equador, como se observa agora, três anos depois.

Na Europa, o desemprego que provocou conflitos de rua na Grécia e em Portugal, chegou à próspera Espanha. Nos Estados Unidos, a renovada esperança de reversão da taxa de desocupação foi pelo ralo no fim do primeiro semestre: em maio, o índice dos sem trabalho subiu ainda mais, agora para 9,1%.

O Brasil do pré-sal e dos índices econômicos em crescimento se transformou em objeto do desejo, confirmam as estatísticas sobre pedidos de autorizações de trabalho para estrangeiros. No segmento marítimo, em especial, desde 2006 profissionais brasileiros assistem preocupados à chegada de forasteiros para atuar em navios e plataformas usados na prospecção de petróleo.

>>>

pag_08-09-Batalha do Pré-Sal_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 20:24 Página 1

A BATALHA DO PRÉ-SAL

Estrangeiros de olho no Brasil com desemprego nos EUA e Europa

A apreensão dos marítimos brasileiros aumentou agora em abril, quando empresários passaram a reivindicar a suspensão da Resolução Normativa 72, do Ministério do Trabalho, que regula a fatia de empregos para nativos e estrangeiros nas embarcações em águas territoriais brasileiras.

Nessa batalha já há mais órgãos envolvidos. O Ministério Público do Trabalho é um deles. Dentro do MPT, procuradores da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário – Conatpa – acompanham o desenrolar dos fatos.

A Revista SINCOMAM entrevistou [*leia na página 10*] o coordenador nacional da Conatpa, Cláudio Gadelha, e a coordenadora regional no RJ, Júnia Raymundo. Eles dizem que o MPT será contrário a alterar a RN 72 e anunciam mais fiscalização em Macaé-RJ, base de operações do pré-sal e olho do furacão da disputa.

Em tempos de escassez de postos de trabalho no Primeiro Mundo, mais de 56 mil estrangeiros foram autorizados a trabalhar no Brasil em 2010. Em 2009, haviam sido expedidas 43 mil permissões de trabalho, indica balanço da Coordenação Geral de Imigração, do Ministério do Trabalho e Emprego.

No segmento marítimo, a presença de profissionais de fora cresceu 13,7% em apenas um ano: em 2010, as permissões visando navios e plataformas estrangeiras representaram 1.835 concessões a mais que em 2009. Ainda segundo a CNig, em 2010, o segmento de exploração de petróleo e gás na plataforma continental brasileira foi o que mais pediu autorizações.

– O aumento desse número, desde 2006, está relacionado aos crescentes investimentos no Brasil, especialmente nos setores industrial, óleo, gás e energia – atesta o coordenador geral da CNig, Paulo Sérgio de Almeida.

O período coincide com a vinda do exterior de equipamentos sofisticados como navios do tipo sonda, plataformas de perfuração, navios para aquisição de dados geofísicos. Para quem ainda tinha dúvidas sobre a presença de estrangeiros em plataformas e embarcações, as estatísticas são esclarecedoras.

Retratos da crise no início do século 21 no mundo: protestos de rua na Europa (Grécia, acima) e desemprego e pobreza nos EUA

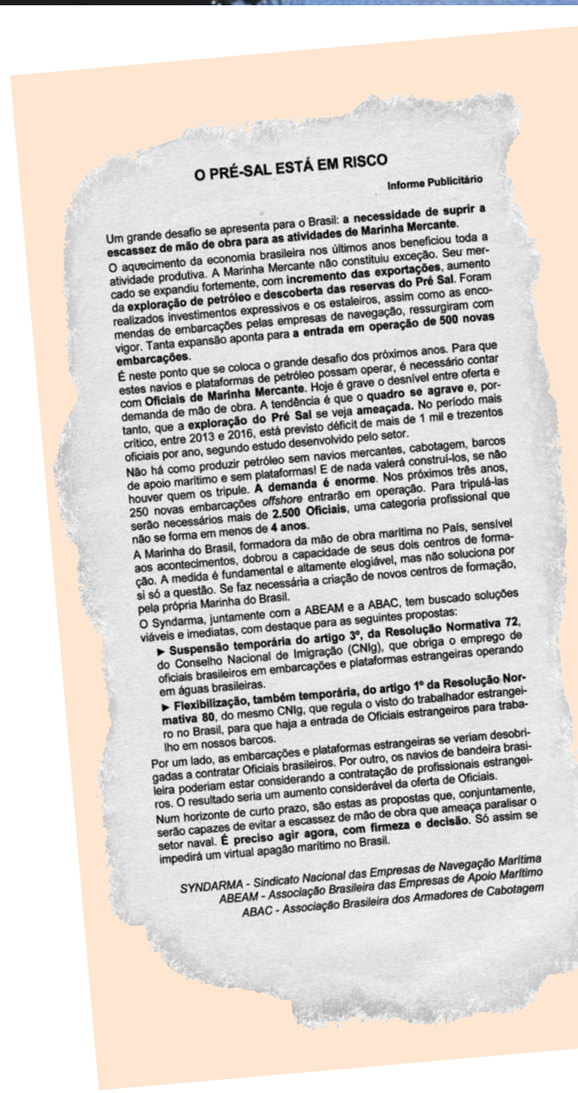
Nos EUA, um milhão se oferecem para servir hambúrguer

Considerando-se todos os segmentos, os americanos são os que mais solicitaram permissões de trabalho por aqui: 7,5 mil pedidos em 2010, contra 5,5 mil no ano anterior. O quadro combina com notícias recentes dos EUA: no início de junho, o governo dos Estados Unidos informava que em maio a taxa de desemprego subira de 9% para 9,1%.

Mais: artigo publicado na revista CouterPunch, reproduzido no Brasil pelo portal Carta Capital, dá bem a dimensão da situação. O autor do texto, Mike Whitney, analista político independente que vive em Washington, escreveu que "os postos de trabalho bem remunerados são exportados para ultramar, empurrando ao abismo as classes médias trabalhadoras norte-americanas". Whitney prossegue considerando que a situação tende a piorar porque até mesmo os postos de trabalho com baixo salário são mais difíceis de encontrar. Para ilustrar a situação, o colunista selecionou um sintomático informe da agência de notícias econômicas Bloomberg:

"O McDonald's e suas franquias contrataram 62 mil pessoas nos EUA logo depois de receber mais de um milhão de solicitações de emprego, disse hoje a companhia com sede em Oak Brooks, Illinois, em uma declaração divulgada por correio eletrônico..."

O comentário final do cientista político é irônico e deprimido ao mesmo tempo. "Um milhão de solicitações para servir hambúrguers! Isso diz tudo", resume. >>>



O PRÉ-SAL ESTÁ EM RISCO

Informe Publicitário

Um grande desafio se apresenta para o Brasil: **a necessidade de suprir a escassez de mão de obra para as atividades de Marinha Mercante.**

O aquecimento da economia brasileira nos últimos anos beneficiou toda a atividade produtiva. A Marinha Mercante não constituiu exceção. Seu mercado se expandiu fortemente, com **incremento das exportações**, aumento da **exploração de petróleo e descoberta das reservas do Pré Sal**. Foram realizados investimentos expressivos e os estaleiros, assim como as encomendas de embarcações pelas empresas de navegação, ressurgiram com vigor. Tanta expansão aponta para **a entrada em operação de 500 novas embarcações.**

É neste ponto que se coloca o grande desafio dos próximos anos. Para que estes navios e plataformas de petróleo possam operar, é necessário contar com **Oficiais de Marinha Mercante**. Hoje é grave o desnível entre oferta e demanda de mão de obra. A tendência é que o **quadro se agrave** e, portanto, que a **exploração do Pré Sal** se veja **ameaçada.** No período mais crítico, entre 2013 e 2016, está previsto déficit de mais de 1 mil e trezentos oficiais por ano, segundo estudo desenvolvido pelo setor.

Não há como produzir petróleo sem navios mercantes, cabotagem, barcos de apoio marítimo e sem plataformas! E de nada valerá construí-los, se não houver quem os tripule. **A demanda é enorme**. Nos próximos três anos, 250 novas embarcações *offshore* entrarão em operação. Para tripulá-las serão necessários mais de **2.500 Oficiais**, uma categoria profissional que não se forma em menos de **4 anos**.

A Marinha do Brasil, formadora da mão de obra marítima no País, sensível aos acontecimentos, dobrou a capacidade de seus dois centros de formação. A medida é fundamental e altamente elogiável, mas não soluciona por si só a questão. Se faz necessária a criação de novos centros de formação, pela própria Marinha do Brasil.

O Syndarma, juntamente com a ABEAM e a ABAC, tem buscado soluções viáveis e imediatas, com destaque para as seguintes propostas:

► **Suspensão temporária do artigo 3º, da Resolução Normativa 72**, do Conselho Nacional de Imigração (CNIg), que obriga o emprego de oficiais brasileiros em embarcações e plataformas estrangeiras operando em águas brasileiras.

► **Flexibilização, também temporária, do artigo 1º da Resolução Normativa 80**, do mesmo CNIg, que regula o visto do trabalhador estrangeiro no Brasil, para que haja a entrada de Oficiais estrangeiros para trabalho em nossos barcos.

Por um lado, as embarcações e plataformas estrangeiras se veriam desobrigadas a contratar Oficiais brasileiros. Por outro, os navios de bandeira brasileira poderiam estar considerando a contratação de profissionais estrangeiros. O resultado seria um aumento considerável da oferta de Oficiais.

Num horizonte de curto prazo, são estas as propostas que, conjuntamente, serão capazes de evitar a escassez de mão de obra que ameaça paralisar o setor naval. **É preciso agir agora, com firmeza e decisão.** Só assim se impedirá um virtual apagão marítimo no Brasil.

SYNDARMA - Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima
ABEAM - Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo
ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

Ameaça

A proposta de suspensão da RN 72 foi lançada publicamente em 3 de abril através da nota paga intitulada "O Pré-Sal Está em Risco", veiculada na grande imprensa pelo Syndarma (empresas de navegação), Abeam (apoio marítimo) e Abac (armadores de cabotagem). Nela, os patrões defendiam a ideia alegando carência de mão de obra nacional.

pag-DUPLA_para PDFs em baixa-04_pag-22.23- Livros.qxd 1/9/2011 13:44 Página 1

"O MPT será contra alterar a RN 72"

Procuradores do Ministério Público do Trabalho acompanham tentativa de mudar regras do jogo

Os marítimos brasileiros podem e devem lutar pela reserva de mercado do trabalho. A recomendação vem do Ministério Público do Trabalho, e é feita pelo Procurador do Trabalho Cláudio Gadelha, titular da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário – Conatpa.

A Conatpa foi criada para promover a regularização das relações de trabalho portuário e aquaviário, implementando as legislações respectivas, a democratização do acesso às oportunidades do trabalho avulso nos portos públicos e privados, nas navegações marítima e fluvial, na indústria naval, nas plataformas marítimas de exploração de petróleo e em outras atividades, para assegurar aos brasileiros empregabilidade em embarcações estrangeiras que navegam em águas nacionais.

CLÁUDIO GADELHA

Procurador do MPT em João Pessoa-PB, Cláudio Gadelha conversou com a Revista SINCOMAM em abril, no Rio de Janeiro.

O titular da Conatpa estava acompanhado da coordenadora regional do órgão no RJ, a Procuradora do Trabalho Júnia Raymundo. Em foco, a Resolução Normativa nº 72, de 10 de outubro de 2006.

Os dois entrevistados tranquilizaram as categorias marítimas. Segundo eles, o entendimento do Ministério Público do Trabalho é de que há instâncias disponíveis para essa defesa de mercado.

Como o Ministério Público do Trabalho e a Conatpa veem uma eventual tentativa de se flexibilizar a RN 72?

Gadelha - Não devemos abrir mão da nacionalização do trabalho. É uma atividade econômica nossa. O País não pode ceder à opção de empregar e qualificar os brasileiros.

Júnia - O MPT pode trabalhar pela qualificação em todos os segmentos. Na qualificação marítima, o ideal é que os segmentos se juntem. Uma categoria sozinha tem menos poder. Até porque se, por exemplo, falta um condutor, podem faltar trabalhadores brasileiros qualificados de outras atividades. A RN 72 embute uma questão política, não de política partidária, mas uma política pública estratégica. O MPT será contra alterar a RN 72.

JÚNIA RAYMUNDO

De que forma o Ministério Público do Trabalho pode agir oficialmente sobre o assunto?

Gadelha - Os trabalhadores precisam nos instrumentalizar. Qualquer cidadão ou entidade pode acionar o Ministério Público. Esperamos ser chamados para qualquer discussão sobre esta Norma. Há diversas alternativas. O sistema de cotas universitárias, por exemplo, tem seu embrião no MP.

Júnia – Neste sentido, temos ações vitoriosas também em outras áreas. O MPT atua nesta seara desde quando foram instituídas cotas para pessoas portadoras de necessidades especiais no mercado de trabalho.

O pré-sal criou situações no País que preocupam os marítimos, notadamente em Macaé-RJ, que concentra boa parte dos embarques. Como enfrentar isso?

Gadelha - A demanda é crescente neste setor, que tende a se expandir por conta do pré-sal. No momento podemos antecipar que as coordenações regionais do MPT vão trabalhar articuladas buscando parceiros estratégicos. No caso de Macaé, o MPT tem dois procuradores do Trabalho em Cabo Frio [*Rua Florismundo Batista Machado, n° 11 - Jardim Machado - Praia do Forte - CEP 28907-050, Tel/Fax: (22) 2644-3339, 2644-1287 / Fax: 2644-1454*]. Eles estão preparados para atender Macaé e adjacências.

Júnia – Temos especial preocupação com a atividade de exploração e prospecção de petróleo, assim como com a navegação de apoio. Tanto é assim que o MPT prevê um curso no Rio de Janeiro no segundo semestre para capacitar os Procuradores do Trabalho sobre o trabalho em plataforma.

FORMAÇÃO PROFISSIONAL

Primeiro CAAQ I MM fora do CIAGA é ministrado no SINCOMAM

Futuros CDMs no início do curso, em março, na plenária do Sindicato

>>>

pag_12-13-CursoCAAQ_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 20:20 Página 1

Professor Júlio recebe alunos para aulas práticas no CIAGA, em agosto

SINCOMAM e CIAGA estabelecem parceria produtiva

Com apoio do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), o SINCOMAM promoveu a partir de de março o primeiro curso CAAQ I MM nas dependências do Sindicato.

Concebido e ministrado pelo CIAGA, o Curso de Adaptação para Aquaviários (CAAQ) destina-se a técnicos que são moldados para ingressar profissionalmente nos grupos de marítimos, fluviários ou pescadores, na Seção de Convés ou Seção de Máquinas. No caso do SINCOMAM, o módulo de interesse é o CAAQ I MM, da área de motores.

A abertura de inscrições atraiu gente de sobra para as 35 vagas do curso no Sindicato. As aulas começaram em 21 de março. Foram quatro meses de ensino teórico, diariamente de 16h30 às 21h30. A fase seguinte, com atividades práticas, aconteceu no CIAGA.

Ao fim do CAAQ I MM, os alunos são encaminhados para estágio obrigatório de 60 dias em uma empresa. Uma monografia é a tarefa final do curso. Sendo aprovado, o aluno recebe a CIR e está finalmente apto a exercer a função de CDM.

Salustiano de Barros

Coordenador do curso destaca padrão IMO

Organizar o primeiro curso do CIAGA nas instalações do SINCOMAM exigiu cuidados especiais. A observação é do coordenador desse CAAQ I MM especial, Carlos Magno Salustiano de Barros. Há 30 anos é professor na Marinha, e há 25 leciona no CIAGA, onde é Diretor de Divisão, responsável pelo Departamento de Máquinas Elétricas e Automação.

– Por se tratar de uma atividade extra-CIAGA, tivemos que arregimentar mais professores e organizar todos os procedimentos sem prejuízo da qualidade de um curso com padrão IMO, com seis meses de duração etc. É uma parceria interessante na formação de mão de obra tanto para a Marinha, que disponibiliza conteúdo de ensino profissional marítimo, como para o SINCOMAM, que, em contrapartida, oferece excelentes instalações – avalia.

Ainda segundo o coordenador, o curso é dividido em duas etapas. Na primeira, teórica, ministra formação básica do marítimo aquaviário, nos moldes do CEFAQ, o que habilita o futuro profissional a se apresentar para a rotina já em condições de desempenhar o cotidiano.

– Na segunda etapa, fazemos o complemento prático, qualificando o aluno para as funções de Condutor. O diferencial do treinamento no Sindicato é a prática de laboratório, que prepara o aluno para o dia a dia da profissão – acrescenta.

"Por se tratar de uma atividade extra-CIAGA, tivemos que arregimentar mais professores e organizar todos os procedimentos"

Souza e Silva

Professor preocupado com formação

Um dos professores no curso que o CIAGA ministrou no SINCOMAM é considerado um pioneiro do CAAQ I MM. "Trabalhei no primeiro curso, há cinco anos", confirma Osvaldo Pinheiro de Souza e Silva. Iniciou como professor convidado em 1995, sendo efetivado professor por concurso público desde 1997.

No currículo, são 22 anos embarcado em todos os níveis de Oficial de Máquinas. Hoje, na condição de Oficial Superior de Máquinas e com mestrado em Engenharia pela COPPE/UFRJ, o professor Souza e Silva cuidou das aulas de Sistema Elétrico no CAAQ I MM do SINCOMAM, transmitindo conceitos sobre geração, distribuição e utilização de energia a bordo, além de abordagens sobre correntes contínua e alternada.

Como professor do CIAGA, é responsável pela área elétrica e ministra atualmente aulas nos cursos ACOM, de graduação para o oficialato a bordo, e APMA, a pós-graduação do 2º Oficial de Máquinas interessado em chegar a 1º OM. Comprometido com a qualificação de profissionais da área, o professor Souza e Silva tem uma preocupação:

– A formação de mão de obra é importante, mas é preciso atentar para um risco: atualmente prioriza-se a quantidade em vez da qualidade. O armador quer profissionais para já, mas, muitas vezes, reclama do nível de qualidade da formação alcançada pelo encurtamento dos cursos, propostos por eles mesmos. **>>>**

"A formação de mão de obra é importante, mas é preciso atentar para um risco: atualmente prioriza-se a quantidade em vez da qualidade"

De março a julho, as instalações do SINCOMAM foram preparadas diariamente para receber alunos do CAAQ I MM que frequentaram as aulas teóricas

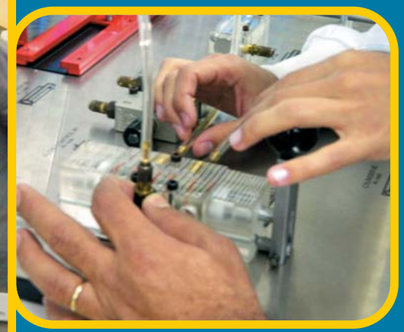
Pausa para o café

Durante três dos cinco meses do curso, os alunos permaneceram 330 horas nas dependências do SINCOMAM. A rotina era chegar de tarde, dia claro, e sair já à noite. Para quebrar tanto esforço, alguns minutos na pausa do café.

Diariamente a mesa de um lanche caprichado era o ponto de convergência do papo descontraído entre os futuros CDMs. Os intervalos tinham 15 minutos. Pouco tempo, mas o suficiente para descontrair em torno da mesa farta com lanche reforçado.

pag-DUPLA_para PDFs em baixa-03_pag-22.23- Livros.qxd 1/9/2011 13:50 Página 1

Mão na massa



Alunos diante das novidades da automação

Aulas práticas finalizam primeiro CAAQ I MM da parceria CIAGA-SINCOMAM

O estágio no CIAGA colocou os futuros CDMs com a "mão na graxa". As atividades práticas nas dependências do Centro de Instruções Almirante Graça Aranha, da Marinha, no Rio de Janeiro, deram aos alunos uma iniciação profissional em motores, máquinas, equipamentos auxiliares e automação aplicada a navios.

Foram 30 horas/aulas em seis módulos: oficinas de motores diesel (MCI), propulsão, automação, instrumentação em ferramentaria, solda em oxietileno e solda elétrica.

– Nas aulas de solda, eles tiveram inclusive ensino sobre o tipo mig mag, o mais avançado empregado pela indústria naval. Eles saem daqui aptos a iniciar a carreira de Condutores de Máquinas – finaliza o professor Julio, da disciplina de automação.

O primeiro contato com ferramentas de solda

São Luís-MA

Av. Marechal Castelo Branco, nº 281, sala 303 Tel: (98) 3227-5180
E-mail: sincomam.maranhao@terra.com.br

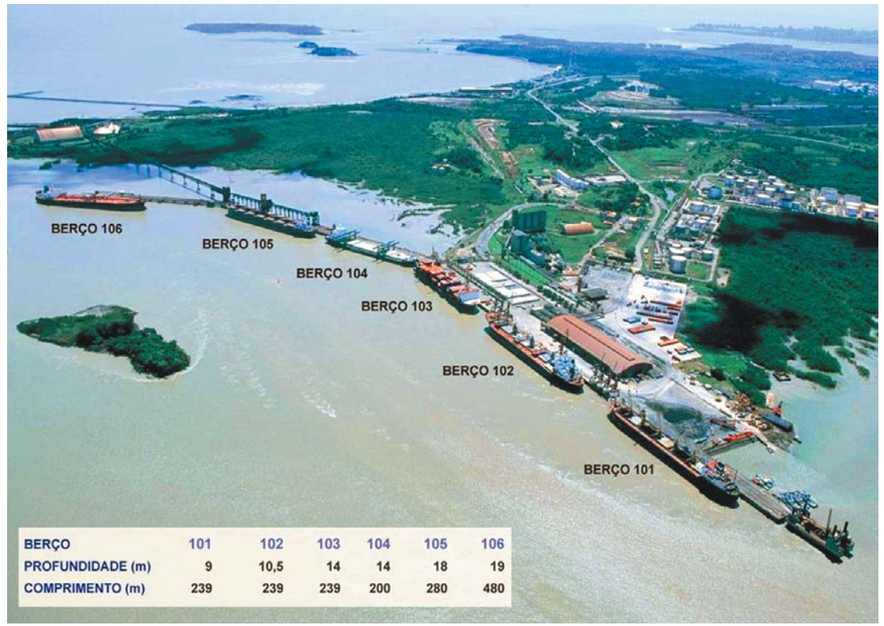
Realidade portuária local no MA

Itaqui completa 40 anos e Alumar dobrará capacidade

* Jorge Pacheco

O Porto do Itaqui, localizado na cidade de São Luís, no Estado do Maranhão, é nacionalmente conhecido por possuir as maiores amplitudes de maré do Brasil, chegando a oito metros durante a sizígia. As obras de construção do cais, com extensão inicial de 367 metros, foram iniciadas em 1966 e terminadas em 1972. Hoje, com ampliação dos berços, o Porto do Itaqui pode receber navios de até 200.000 toneladas.

Localizado no interior da Baía de São Marcos, o seu caminho hidroviário não conta com a formação de barra. O canal de acesso possui profundidade natural mínima de 27 metros e largura de 1,8 km. Administrado pelo Governo do Estado do Maranhão através da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), o Porto do Itaqui está entre os portos nacionais com grande movimentação de cargas. Servindo também como escoadouro de granéis, o Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM) deverá ter sua primeira fase pronta em 2012, quando terá capacidade de recepção e embarque de soja para 7 milhões de toneladas.



BERÇO	101	102	103	104	105	106
PROFUNDIDADE (m)	9	10,5	14	14	18	19
COMPRIMENTO (m)	239	239	239	200	280	480

Porto de Itaqui: obras iniciadas em 1966 e terminadas em 1972 hoje têm ampliação de berços

Alumar

O Porto da Alumar, também localizado na Baía de São Marcos, recebe aproximadamente 150 navios cargueiros por ano. Após a expansão do complexo portuário, terá sua capacidade dobrada, podendo atender a mais de 300 navios anualmente. Possui pátios com capacidade de 250.000 toneladas de carvão, além de tanques para armazenagens de soda cáustica, coque calcinado, piche e alumina.

** Diretor Administrativo do SINCOMAM, Delegado do Sindicato em São Luís-MA*

pag_16-17-Tigre dos Pampas_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 20:22 Página 1

Tigres dos pampas

Tarso Genro finaliza com acordos na Coreia do Sul (acima) uma peregrinação em busca de investimentos iniciada quando foi avisado em abril pelo diretor da Petrobras (ao lado) da presença de petróleo no litoral do RS. O governador também esteve na Firjan (à direita)

Fotos de Caco Argemi (Palácio Piratini)

Estados do Sul aproveitam onda de prospecção petrolífera do País, projetam crescimento naval e procuram negócios até na Coreia

A descoberta do pré-sal parece ter dado ao Brasil um cheque em branco. Os créditos do petróleo se multiplicam, e chegam ao outro lado do mundo através de negociações entre gaúchos e Coreia do Sul. A anunciada intenção da Petrobras de gastar US$ 224 bilhões até 2015 na exploração de petróleo despertou interesses imediatos na região Sul.

Animado com um recente prognóstico geológico da Petrobras, o Rio Grande do Sul decidiu ousar: vai perfurar o fundo do mar na região da Bacia de Pelotas e buscou parcerias com os coreanos. Pelos acordos, gigantes da construção naval de lá confirmaram oficialmente planos de se instalar nos pampas.

Já o Paraná, dono de importantes parques industriais e tecnológicos, aceitou a proposta de parceria e de incentivos da Petrobras, que promete destinar pelo menos 60% de suas encomendas aos fornecedores brasileiros.

De quebra, Santa Catarina foi o estado escolhido para abrigar uma parceria náutica com um grande construtor europeu de embarcações [*nota ao lado*].

Adesão no Paraná

O movimento de aproximação entre a Petrobras e os sulistas começou em abril, num encontro em Curitiba, entre o governador do Paraná, Beto Richa, e o presidente da Petrobras, José Sérgio Gabrielli.

Richa vê vantagem nos empregos permanentes que o pré-sal pode gerar no Estado, enquanto Gabrielli se diz satisfeito com a possibilidade de encaminhar ao Paraná um "volume de encomendas e investimentos de grande impacto na economia, que não pode ser negligenciado". A confiança do empresariado foi manifestada por Ricardo Ourique, da Techint, do ramo de equipamentos para a indústria petroleira.

– É a primeira vez em muitos anos que vemos uma abertura do diálogo e o interesse claro do governo em participar de uma parceria como esta, com empresas, sociedade civil e municípios. O Paraná tem um grande potencial em riqueza e nível educacional, que agora poderá ser melhor aproveitado – disse ele.

A Techint pretende investir aproximadamente R$ 300 milhões em projetos que devem gerar três mil empregos diretos no litoral do Estado.

Europeus escolhem Santa Catarina

Os bons ventos para a construção naval sopram também em Santa Catarina, onde a Intech Boating, fabricante de barcos profissionais no município de São José, fechou parceria com a Sessa Marine, empresa europeia de embarcações.

Segundo o portal Economia SC, o empreendimento conjunto deve ser materializado na cidade de Palhoça, num parque industrial de 9 mil m². A expectativa é de construir, por ano, pelo menos 36 unidades de 27 a 40 pés.

A Intech Boating diz que a escolha de Santa Catarina, atualmente um dos pólos náuticos com maior crescimento do Brasil, se deve ao fato da região oferecer uma condição geográfica favorável, somada ao crescimento de sua infraestrutura náutica, que agrega portos e centros industriais.

A aposta gaúcha

Coube ao Rio Grande do Sul a grande aposta no setor naval doméstico de 2011. Os gaúchos estão convencidos de que podem se tornar um gigante do segmento investindo na ampliação do aproveitamento da base fluvial do Estado, na capacidade instalada da indústria gaúcha, sobretudo dos setores metalmecânico e de equipamentos, e na utilização da mão de obra qualificada.

A primeira medida, em abril, foi a instalação do Programa de Estruturação, Investimento e Pesquisa em Gás Natural, Petróleo e Indústria Naval. Para mostrar a dimensão da importância que dá ao projeto, o governador criou um comitê gestor para o PGPIN formado por nada menos que nove secretarias estaduais.

Um dia depois de assinar o decreto conferindo status de gabinete especial ao PGPIN, Genro já estava no Rio de Janeiro, que concentra as mais importantes empresas petrolíferas e de apoio à exploração de petróleo e gás no Brasil, inclusive os fornecedores da cadeia.

Na Firjan (Federação das Indústrias do Rio de Janeiro), Genro teve um encontro com empresários da Onip (Organização Nacional das Indústrias do Petóleo), e anunciou investimentos de R$ 2 bilhões. O dinheiro, R$ 700 milhões do BNDES e R$ 1,3 bilhão do Banco Mundial, será aplicado em 100 municípios, inclusive na construção de estradas, logística vital na viabilidade de obras de porte da construção naval. O governador ofereceu ainda incentivos fiscais a empresas que se instalarem no Rio Grande do Sul. Duas delas manifestaram interesse em montar nos pampas uma fábrica de módulos elétricos para plataformas de petróleo.

Em maio, um fato novo reforçou a intenção gaúcha de se colocar como pólo petrolífero. Após reunião com o governador Tarso Genro e empresários locais, o diretor de exploração e produção da Petrobras, Guilherme Estrella, confirmou o início das perfurações na Bacia de Pelotas. Segundo ele, as condições geológicas da área costeira permitem supor a existência de reservatórios de óleo ou gás natural. É bom lembrar, porém, que em 2001 a estatal nada encontrou na mesma região após 16 perfurações.

Em junho, a busca de investimentos em petróleo geraria frutos na Coreia do Sul, cujos estaleiros são responsáveis por 40% da produção mundial de navios e plataformas de exploração de petróleo e gás. Após uma semana no país asiático, Tarso Genro embarcava de volta trazendo acordos de intenções firmados com grandes empresas do país asiático.

Uma delas é a STX, gigante da construção naval que decidiu despachar técnicos para concluir negociações visando um estaleiro em território gaúcho. As expectativas aumentaram de vez quando Samsung e Daewoo, que já acompanhavam as palestras de Tarso Genro desde abril, no Rio de Janeiro, também confirmaram ao governador, em Seul, o envio de delegações para escolha do local das futuras filiais.

pag_18-19-Notícias_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 20:15 Página 1

VALE BRASIL - AGÊNCIA VALE

O maior graneleiro do mundo

O navio Vale Brasil, com 362 metros de comprimento, recebeu em maio primeiro carregamento em S. Luís-MA

Um show de logística na 1ª viagem do Vale Brasil

Já está em operação o Vale Brasil, o maior navio graneleiro do mundo. Ele foi encomendado pela Vale do Rio Doce ao estaleiro coreano Daewoo para o transporte de minério de ferro na rota Brasil-Ásia. Custou US$ 110 milhões de dólares.

A primeira viagem teve início no dia 26 de maio, no porto de São Luís-MA, onde havia chegado onze dias antes e ficou aguardando o carregamento de minério de ferro em outros navios mineraleiros.

A atracação no cais maranhense durou quase cinco horas até a amarração final dos 24 cabos de aço – 12 na proa e 12 na popa. A manobra foi auxiliada por um rebocador a mais do que o usual para navios de grande porte na região, totalizando cinco rebocadores, quatro deles com força de 75 toneladas BP, os mais fortes hoje em operação no país.

O presidente da Associação dos Práticos do Estado do Maranhão, José Roberto Taranto, descreveu a operação portuária.

- Além da fila de navios, a espera deveu-se também ao monitoramento de condições de correntes e marés que fossem o mais favorável possível para esta primeira atracação de um navio tão grande. Privilegiou-se um horário diurno de trabalho, e a manobra foi feita numa maré de quadratura, que é um pouco mais branda, oferecendo mais conforto e segurança para a atividade. A costa do Maranhão tem uma das marés mais fortes do mundo, com amplitude que costuma bater os sete metros. No entanto, a atracação do Vale Brasil ocorreu numa maré de quatro metros, com correntes de três a quatro nós, configurando-se num cenário natural menos turbulento.

O Vale Brasil tem 362 metros de comprimento, 65 de largura e 56 de altura até o mastro, o equivalente a um prédio de 22 andares. Oferece benefício ambiental, decorrente da redução de 35% na emissão de carbono por tonelada de minério transportada, e a sensível queda do custo do frete, tornando o minério da Vale ainda mais competitivo no mercado asiático.

Nesta primeira viagem, o Vale Brasil recebeu carga máxima de 400 mil toneladas de minério de ferro destinadas à China.

Operação Turquia

Mercante transformado em navio graneleiro no país euro-asiático

Uma grande operação de logística marítima, destinada a recuperar um navio turco avariado por incêndio, foi marcada para ter início em agosto. Trata-se do resgate do mercante Düden, que será rebocado da costa gaúcha até a Turquia, para ser transformado em graneleiro.

O Düden sofreu um incêndio em alto-mar em novembro de 2009 na altura de Tramandaí-RS, a 260 quilômetros do litoral. No incidente, um tripulante morreu, e outros 22 foram resgatados com vida pela Marinha, que também encarregou-se do salvamento do navio, abandonado pelo armador.

Em junho, a embarcação foi arrematada por R$ 1,7 milhão em leilão realizado no Rio de Janeiro. O novo proprietário, Jorge Luiz de Azevedo Branco Valentim, decidiu rebocá-lo do Porto Novo, em Rio Grande-RS, até a Turquia. A tarefa foi destinada ao rebocador de alto-mar Ionion Pelagos, de 100 toneladas de tração estática, que veio de Valletta, capital da República de Malta, ilha mediterrânea ao sul da Itália.

Em um estaleiro da Turquia, o navio terá removida a superestrutura avariada, que será substituída por outra já em construção. Ele será remodelado para voltar a navegar como um graneleiro. O mercado da empresa de Valentim, a Abrava Shipping, do Rio de Janeiro, é o de transporte de granéis. Valentim disse que o Düden será um navio preparado para navegar no mundo todo e destacou, como a questão mais importante, o fato de que ele vai voltar a navegar e gerar empregos.

DIVULGAÇÃO

O mercante Düden, em Rio Grande-RS, será transformado na Turquia

Inspeção trabalhista nos portos

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou em junho o Projeto de Lei 447/11, que obriga os portos brasileiros a manterem, junto da administração portuária, inspetores trabalhistas responsáveis pela fiscalização das condições de vida e de trabalho dos profissionais do setor. O projeto altera a Lei dos Portos (8.630/93), principal marco legal da atividade.

Atualmente, os portos já são obrigados a manter, de forma integrada, autoridades administrativas, aduaneiras, marítimas, sanitárias, de saúde e de polícia marítima. O Brasil é signatário da Convenção 178 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que determina aos portos marítimos e fluviais manter inspetores de trabalho. O objetivo da convenção foi permitir às autoridades portuárias o direito de fiscalizar navios de outros países.

No fechamento desta edição, o projeto tramitava de forma conclusiva para ser analisado pelas Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público,de Constituição e Justiça e de Cidadania.

NORDESTE, PETRÓLEO E COPA

Exploração marítima e Copa do Mundo aceleram investimentos navais no Rio Grande do Norte, Sergipe e Ceará

É grande no Nordeste a expectativa de ver a região chegar à condição de produtora de petróleo. O sonho de ver o ouro negro jorrando do mar para gerar prosperidade local movimenta também estados do Norte porque está para acontecer mais uma rodada de oferta de blocos exploratórios na chamada margem equatorial, faixa do litoral que vai do Rio Grande do Norte ao Amapá.

A oferta, que já deveria ter acontecido em março, foi adiada para o segundo semestre. Enquanto a rodada não sai, autoridades e investidores se antecipam ao cenário promissor.

A Petrobras esperava, já em abril, iniciar ainda este ano a exploração em águas profundas nos litorais potiguar e cearense, segundo afirmou na ocasião à "Tribuna do Norte" o gerente geral da estatal no Rio Grande do Norte e Ceará, Joelson Falcão Mendes. Antes disso, em março, a petroleira anunciara investimentos de R$ 415 milhões para explorar uma jazida a 3 mil metros de profundidade na Bacia de Sergipe.

A previsão de que esses trabalhos poderiam começar no primeiro mês de 2012 apressou a visita de diretores da empresa Odfjell Drilling, da Noruega, dona de uma concessão no bloco BM-SEAL-11 e líder no mercado global de transporte marítimo de químicos e outros produtos líquidos.

Os noruegueses desembarcaram em Aracaju em maio. Foram recebidos no Terminal Marítimo Inácio Barbosa e no estaleiro Santa Cruz (H. Dantas). No porto, a delegação se disse satisfeita com as condições de logística oferecidas para um eventual aluguel de instalações visando suprir o navio-sonda Deepsea Metro II, que irá operar em Sergipe-Alagoas, ora em construção na Hyundai, Coreia do Sul. No estaleiro de Atalaia Nova, os dirigentes da Odfjell Drilling mostraram interesse pelos serviços prestados ali e pelo know how da empresa na construção de rebocadores e outras embarcações, além dos serviços de reparação e logística de suporte.

No Rio Grande do Norte, os portos de Natal (acima) e Areia Branca (página dupla) querem se modernizar. No Sergipe, o Terminal Inácio Barbosa (embaixo à esquerda), já recebeu visita de estrangeiros. No Ceará, Mucuripe (direita) quer crescer com a Copa.

Seja como for, o Nordeste está na estimativa brasileira de desenvolvimento naval, conforme ficou patente quando o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante se reuniu em maio pela primeira vez em 17 meses. No encontro, o FMM aprovou, entre as prioridades, a destinação de R$ 1,2 bilhão para a construção de novos estaleiros na região. Estão na preferência o Atlântico Sul (R$ 570,31 milhões para ampliar as instalações de Suape-PE), Indústria Naval de Pernambuco (R$ 658,4 milhões) e estaleiro São Luís (R$ 26,63 milhões).

Portos necessários para a Copa

Na atividade portuária, Rio Grande do Norte e Ceará esperam se beneficiar das melhorias prometidas pela nova versão do Programa de Aceleração de Crescimento para a Copa de 2014.

Em abril, o governo do RN anunciava que conseguira assegurar R$ 70 milhões do total de R$ 740 milhões que o PAC 2 destinará as capitais-sede do torneio. Em maio, o Ministério do Turismo prometia R$ 106 milhões exclusivamente para o Porto do Mucuripe, em Fortaleza.

No litoral potiguar, os portos de Natal, opção de terminal turístico, e Areia Branca, onde são embarcados 95% do sal produzido no Brasil, planejam crescer e se modernizar.

Já o Ceará, que concentra voos provenientes da Europa, tem um desafio diferente: dar ao Porto de Mucuripe o perfil de posto de redistribuição dos europeus. O projeto prevê uma grande e moderna estação de passageiros de 5.800 m² contendo lojas, praça de alimentação, ciber cafés e instalação alfandegária. Na operação marítimo-portuária, Mucuripe planeja dragagem de calado de 12 metros, pré-requisito fundamental para uma demanda em alta: 34 navios de cruzeiro em 2006, 50 em 2010 e estimativa de 65 transatlânticos antes do início da Copa de 2014.

pag-DUPLA_para PDFs em baixa-02_pag-22.23- Livros.qxd 1/9/2011 17:51 Página 1

Macaé-RJ

Av. Rui Barbosa, nº 698, sala 301
Tel: (22) 2762-5227
E-mail: sincomam.macae@terra.com.br

Alerta sobre a 'Capital do Petróleo'

* Antonio do Carmo

Aqui em Macaé temos nos deparado com algumas situações corriqueiras de companheiros de estados distantes, que fazem contato com as empresas sem consultar a nós, do SINCOMAM. Atendendo a chamamento de jornais e sites, dentre outros meios de divulgação, muitos companheiros se lançam na direção dessas empresas por conta própria, assumindo todos os riscos e custos, e às vezes, por uma questão de necessidade, se desfazendo até de seus próprios bens para se manter nesta situação, na esperança de que chegando aqui o embarque estará garantido.

Entretanto, quando convocados, após a realização de entrevistas e exames de admissão, os companheiros são informados que se trata de cadastro para futuro embarque, e geralmente ouvem como resposta da empresa, por exemplo, que dependerá apenas de um novo contrato a ser fechado, alguma burocracia "aqui ou ali" para ser resolvida etc, para que seja então chamado para embarque. Na expectativa de ser chamado, o companheiro muitas vezes acaba "esticando" um pouco mais sua estada na cidade que, diga-se de passagem, tem um altíssimo custo de vida, tirando de seu próprio bolso todo o ônus para se manter em pousadas caras, aguardando um contato da empresa que na maioria das vezes sequer acontece, nem que seja para dispensá-lo.

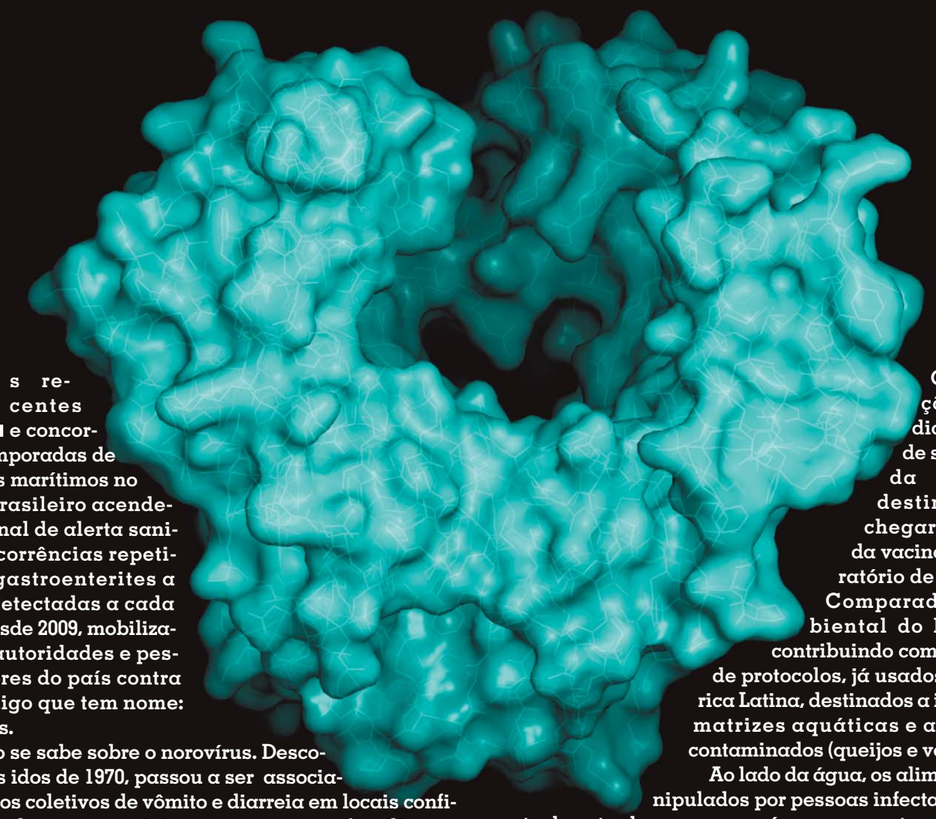
O companheiro, então, sem recursos, vem ao Sindicato. Nós do Sindicato temos a preocupação de informar aos companheiros que não se iludam, mesmo nos tempos de hoje, com o "canto da sereia". Pedimos que tenham extremo cuidado com a informação enganosa, com o "bizú falso". Macaé amanhece e dorme com o fluxo intenso de trabalhadores de todas as profissões, muitos deles em situação até similar à do companheiro, que chegam à cidade alimentados pela fantasia que se tornou o mundo offshore. É preciso saber que a capital nacional do petróleo, mar do offshore e do pré-sal é também uma cidade com muitas dificuldades. Não se iludam no mar de incertezas!

Alertamos também aos companheiros que o que era comum aqui em Macaé até algum tempo atrás, como o acesso as empresas ou o bater de porta em porta ou o olho no olho pedindo embarque não existe mais. Ficou na saudade! Assim como o saco de andaina, caderneta debaixo do braço, sentado na "pedra" na beira do cais. Skype e e-mail são realidades dos tempos atuais no que tange o relacionamento com as empresas. Mande seu currículo. O olhar no horizonte e a esperança na embarcação que vai chegar ainda persistem!

** Diretor Adjunto do SINCOMAM, Delegado do Sindicato em Macaé-RJ*

NOROVÍRUS, o vilão de bordo

Ciência estuda vacina para agente responsável por 99,9% dos surtos de gastroenterites em navios



As recentes e concorridas temporadas de cruzeiros marítimos no litoral brasileiro acenderam o sinal de alerta sanitário. Ocorrências repetidas de gastroenterites a bordo, detectadas a cada verão desde 2009, mobilizaram as autoridades e pesquisadores do país contra um inimigo que tem nome: norovírus.

Pouco se sabe sobre o norovírus. Descoberto nos idos de 1970, passou a ser associado a surtos coletivos de vômito e diarreia em locais confinados ou de contato próximo, numa mesma família, em asilos, ambientes hospitalares e, sobretudo, embarcações. "Os norovírus são responsáveis por 99,9% dos surtos de gastroenterites em navios," afirma José Paulo Gagliardi Leite, chefe do Laboratório de Virologia Comparada e Ambiental do Instituto Oswaldo Cruz, no Rio de Janeiro. O virologista adverte que a Ciência está diante de um problema mundial, por sua rápida transmissão e difícil controle.

A expectativa global está no momento concentrada numa vacina semelhante à que combate a gripe, aplicada atualmente em idosos. Pesquisas regionais incentivadas pela Organização Mundial da Saúde são a base da equação destinada a chegar à sonhada vacina. O Laboratório de Virologia Comparada e Ambiental do IOC vem contribuindo com a criação de protocolos, já usados na América Latina, destinados a investigar matrizes aquáticas e alimentos contaminados (queijos e verduras).

Ao lado da água, os alimentos manipulados por pessoas infectadas são a porta de entrada para o norovírus provocar também febre e dores abdominais e de cabeça, além do vômito e diarreia. Não há tratamento específico para a doença: apenas os sintomas são combatidos. A terapia de reidrataçao oral e, em alguns casos, parenteral, têm de ser realizadas. A prevenção através da higiene ganha importância.

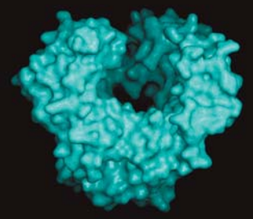
A recomendação central é evitar a desidratação e procurar auxílio médico. "A gravidade pode variar de pessoa para pessoa, mas, em geral, os sintomas costumam desaparecer depois de dois ou três dias, pois é uma doença auto-limitada", explica o virologista entrevistado a seguir.

>>>

Vacina a caminho

Gutemberg Brito / IOC - FIOCRUZ

O Brasil tem sido um aliado da comunidade científica internacional, que se concentra no combate e controle dos norovírus. Instituições sanitárias de âmbito mundial da Organização das Nações Unidas (ONU), como a FAO (Food and Agriculture Organization) e a OMS (Organização Mundial da Saúde) trabalham em conjunto com centros de pesquisa espalhados em países e continentes. No Brasil, a Coordenação Geral de Laboratórios de Saúde Pública (Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde) e a Agência Nacional de Vigilância em Saúde (ANVISA) atuam em colaboração com o Laboratório de Virologia Comparada e Ambiental do Instituto Oswaldo Cruz (LVCA/IOC) para a padronização de protocolos destinados a investigar de que maneira os norovírus se propagam em alimentos e em diferentes matrizes aquáticas. Esses procedimentos científicos recomendados pelo LVCA/IOC já estão sendo utilizados por outros pesquisadores na América Latina, anuncia José Paulo Gagliardi Leite, chefe do Laboratório, na entrevista a seguir em que comenta sobre a importância da prevenção enquanto avançam as pesquisas destinadas a chegar a uma eventual vacina contra os norovírus.



Chefe do Laboratório de Virologia Comparada e Ambiental do Instituto Oswaldo Cruz, José Paulo Gagliardi Leite atualiza novidades na guerra contra os norovírus

Há um ano o Sr. anunciava no Rio, durante o I Simpósio Latino Americano de Virologia Ambiental, a expectativa em torno de uma vacina contra o norovírus. Qual é o prognóstico atual?

Ainda não é possível fazer previsão sobre quando a vacina estará disponível, mas já há avanços, apoiados nas pesquisas conduzidas por empresas farmacêuticas que apresentaram resultados promissores durante a Fourth International Conference on Caliciviruses, ano passado, em Santa Cruz, Chile. Os estudos já entraram na chamada Fase II, na qual são feitos testes duplo-cego em humanos com um modelo de vacina inalável, fato que foi muito bem recebido pela comunidade científica presente naquela conferência. Porém, tudo indica que uma vacina, quando disponível, será destinada a grupos específicos, e as pessoas que trabalham em cruzeiros marítimos certamente farão parte destes grupos pelas características do trabalho que executam e pelo confinamento.

Quais são as principais dificuldades para obtenção desta vacina?

Os estudos levam em conta que trata-se de um vírus circulante com a característica desfavorável de ter uma grande variabilidade genética e antigênica, com vários genótipos. Isto obriga a pesquisa a montar um monitoramento crucial porque hoje um indivíduo pode se imunizar ante um tipo de norovírus, mas essa imunização vale apenas para um genótipo e meses depois aquele indivíduo pode estar novamente infectado, inclusive pelo mesmo genótipo. É semelhante ao vírus da gripe, que hoje já tem uma vacina.

Com isso é correto dizer que até se chegar à vacina, o que vale é a prevenção?

Mais do que equipamentos, a saída é educar o pessoal de bordo, especialmente os que manipulam alimentos. É uma situação difícil, até porque alimentos em boas condições também podem causar infecção via norovírus, que ocorre por transmissão fecal-oral através de alimentos manipulados sem higiene condizente das mãos. Essa transmissão se dá principalmente em produtos crus fortemente manipulados, especialmente saladas, frutas e pratos como o tabule. Frutos-do-mar crus ou mal cozidos, particularmente bivalves como mexilhões ou mariscos ou ostras, são também uma importante fonte de transmissão dos norovírus. Além de lavar as mãos frequentemente, o profissional da cozinha deve adotar procedimentos simples como manter unhas cortadas e usar luvas, que devem ser trocadas constantemente.

As empresas de navegação podem disponibilizar equipamentos como purificadores potentes de água para prevenir?

No caso da água, a prevenção seria usar ultrafiltragem, mas trata-se de um processo caro e nem sempre assegurado porque o vírus é muito pequeno. A solução para evitar transmissão pela água seria elevar o nível de cloro, mas isso envolve o risco de se exagerar no nível e cair num padrão exigido que é próximo do patamar tóxico. No exterior, descobriu-se a presença de norovírus em águas engarrafadas de excelente qualidade. Neste caso, o ideal, mesmo, é dar preferência a uma água de procedência confiável. No entanto, a melhor prevenção continua sendo a higiene pessoal. Lavar sempre as mãos ao sair do banheiro é imprescindível.

Profissionais embarcados têm mais risco de contrair o norovírus do que passageiros de cruzeiros marítimos? Por quê?

Não, porque o norovírus é transmitido também de pessoa para pessoa. É claro que os marítimos, pela natureza do trabalho confinado, são mais suscetíveis. Mesmo assim, é importante dizer que portadores assintomáticos do vírus podem transmiti-los sem apresentar sintomas.

SURTOS DE GASTROENTERITE SE REPETEM A CADA ANO DESDE 2009

A primeira notificação de norovírus em navios de cruzeiro no Brasil aconteceu em janeiro de 2009, segundo registro da Secretaria de Vigilância Sanitária, do Ministério da Saúde. Cerca de 400 pessoas foram infectadas a bordo do navio MSC Sinfonia, no trecho Salvador-Rio, cujo destino era Buenos Aires.

No verão do ano seguinte, em março de 2010, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária interditava em Búzios-RJ o navio Vision Of The Seas, da empresa Royal Caribbean International. Das 2.642 pessoas a bordo – 1.987 passageiros e 765 tripulantes –, 310 receberam primeiros socorros de uma equipe médica enviada à embarcação.

Agora, em 2011, pelo terceiro ano consecutivo, mais um navio de cruzeiro apresentou o surto, desta vez no litoral Norte-Nordeste. Os problemas do transatlântico holandês Veendam, procedente do Rio de Janeiro e com destino a Belém-PA, começaram no Recife-PE. Dos 1.300 passageiros e 700 tripulantes, a maioria estrangeiros, 40 foram atendidos com vômito e diarreia, os principais sintomas do norovírus. A situação foi controlada em Icoaraci, distrito da capital paraense, com interveniência de autoridades sanitárias municipais e estaduais e também da Anvisa.

MSC Sinfonia

Vision of the Seas

Veendam

ACTs do período abril-agosto

Acordos favoráveis e categoria participativa marcam negociações profissionais

Seguem em ritmo eficaz as negociações entre o SINCOMAM e empresas. No período de abril a agosto, foram firmados doze Acordos Coletivos de Trabalho. O presidente do Sindicato, Alcir Albernoz, fechou pessoalmente acordos com Abeam e Bandeirantes. Outro destaque é do segmento de apoio portuário, pelo ACT firmado com a agência Novo Visual, prevendo progressão salarial conforme o tempo de casa e auxílio-educação universal.

– É um acordo que deveria servir de paradigma – avalia o diretor secretário do Sindicato, Nilton Mascarenhas, animado com vários itens favoráveis das 46 cláusulas do ACT que tem validade até março de 2012.

Já no segmento de apoio marítimo, cabotagem e longo curso houve vantagens nos ACTs negociados com a Golar e especialmente com a Pancoast, com a qual só não houve recuo porque os CDMs se envolveram.

– A boa negociação com a Pancoast só não retrocedeu porque a mobilização da categoria serviu de argumento fundamental – assinala o diretor procurador, Hélio Lopes da Costa.

No Departamento Jurídico do SINCOMAM, o assessor Joclemy Ferreira Gama e o diretor procurador, Hélio Lopes da Costa (centro), recebem o advogado Rodrigo Costa, representante da Pink Flix

Mascarenhas aponta vantagens no ACT com a Novo Visual

Apoio marítimo e portuário

Para o diretor secretário do SINCOMAM, Nilton Mascarenhas, encarregado de negociar com empresas dos segmentos de apoio marítimo, portuário e de dragagem, o acordo 2011-2012 firmado com a Novo Visual serve de exemplo porque valoriza o profissional. Entre os benefícios conquistados, se sobressai o auxílio-educação.

– Obtivemos, nesta cláusula, 10% da remuneração do CDM para cada dependente, do pré-escolar ao nível superior. O vale-alimentação, com um valor razoável, sem custo algum para o trabalhador, também é nova conquista. Estão previstas ainda vantagens em cláusulas como percentual de insalubridade sobre a soldada-base, reposição salarial integral pelo INPC no período 2010-2011, e mais um percentual de 3% sobre todos os valores praticado no acordo. Pelo acordo, o salário será depositado até o quinto dia útil do seu vencimento.

Sobre os acordos que conduziu, Mascarenhas destaca quatro em que foi possível assegurar novos ganhos para o conjunto da categoria.

– O resultado foi bem razoável com a C&C para este ACT 2011-2012, que foi fechado com duas cláusulas importantes, como reposição acima da inflação e abono pecuniário de férias. Também assinamos um acordo 2011-2012 com a Tug Maranhão, garantindo ganho salarial graças a um índice superior ao da inflação, além de participação dos CDMs nos lucros e resultados da empresa.

Ainda segundo Mascarenhas, outro bom acordo 2011-2012 foi firmado com a Iberá, que concedeu reposição acima da inflação e plano de saúde.

– O ACT menos proveitoso foi com a Maroil, também com vigência 2011-2012, mas a empresa alegou que não tinha por ora como negociar um aumento real porque paga salários acima da média do mercado.

Em compensação, prossegue Mascarenhas, houve avanços no acordo com vigência 2011-2012 firmado com a Camorim.

– Os CDMs do segmento de apoio marítimo na empresa garantiram no período um índice de reposição acima da inflação e um aumento considerável no valor do vale-alimentação. Já os condutores do apoio portuário também asseguraram reajuste maior que a inflação, além de um avanço importante nos valores de participação nos lucros e resultados da empresa.

>>>

"... recuperamos essas funções, acordando com a empresa que os cargos de chefia e subchefia de máquinas passam a ser ocupados por CDMs"

(Hélio Lopes da Costa, diretor do SINCOMAM, sobre ACT com a Pink Flix)

Hélio Lopes da Costa, diretor do SINCOMAM (esq), e Hugo Quiroga, coordenador da Barcas S/A, firmam ACT em agosto

Longo curso e cabotagem

Hélio Lopes da Costa, diretor procurador do SINCOMAM e responsável pelos acordos no segmento de longo curso e cabotagem, afirma que a categoria saiu ganhando nas negociações com a Pancoast e com a Golar.

Em relação aos entendimentos com a Pancoast, ele diz que foi um processo difícil, que gerou atraso.

– Esse ACT é relativo a 2010/2011, com vigência até outubro próximo. Nossa pauta era ousada. A empresa aceitou inicialmente nossa proposta salarial. com um bom percentual de reajuste, e a Pancoast tentou recuar. Não era mais possível voltar atrás, até porque o índice já tinha sido aprovado pela categoria.

Além disso, acrescenta, as cláusulas sociais são boas, com plano de saúde e vale-alimentação de ótimos valores.

– A escala permanece em 2x1, mas nossa expectativa também é de ver adotado o regime de 1x1. Os navios estão se adequando em salários e escala para continuarem sendo guarnecidos. Essa paridade deve vir em três anos.

Hélio Lopes da Costa acredita que no final o resultado teve o lado positivo de abrir portas para negociações melhores no futuro.

– A Pancoast quer se projetar no mercado, o que é bom para o segmento. É uma empresa que tem apenas um navio, mas está com disposição para crescer e vive a expectativa de encomendar mais dois, com recursos do BNDES, conforme nos informaram durante as negociações.

Sobre o ACT firmado com a Golar, o diretor procurador do SINCOMAM é pragmático. A assinatura do documento com vigência de janeiro a dezembro de 2011, segundo ele, aconteceu somente em junho de 2011 porque

"Também assinamos um acordo 2011-2012 com a Tug Maranhão, garantindo ganho salarial graças a um índice superior ao da inflação, além de participação dos CDMs nos lucros e resultados da empresa"

(Nilton Mascarenhas, diretor do SINCOMAM

Hélio Costa (dir.) e André Silva, representante da Golar fecham ACT

houve necessidade de analisar com cuidado as cláusulas e conversar com a categoria.

- Não foi o que queríamos, porém para o mercado de navios foi bom. As cláusulas sociais são as mesmas, mas conseguimos acertos de retroativos e obter ganho no vale-alimentação. A escala permanece 2x1, e queremos 1x1, que é o regime adotado, mesmo que verbalmente, por algumas empresas.

No fim de julho, o SINCOMAM fechou acordo 2009-2010 com a Pink Flix. Apesar do atraso na assinatura do ACT, Hélio Lopes da Costa destaca conquistas econômicas e o ganho político obtido pela habilitação recentemente reconhecida aos CDMs com o aumento de competência da NORMAM-13, da Diretoria de Portos e Costas:

– Estávamos sem CDMs na Pink Flix, mas acabou prevalecendo o alerta que fizemos junto à autoridade marítima, mostrando que a potência dos motores era suficiente para condutores de máquinas. Com isso, recuperamos essas funções, acordando com a empresa que os cargos de chefia e subchefia de máquinas passam a ser ocupados por CDMs.

O diretor procurador do SINCOMAM acrescenta que o acordo com a Pink Flix prevê aumento salarial, garante o recebimento de retroativos a partir de agosto de 2010 e contempla ainda os sindicalizados com um reajuste vantajoso no vale-alimentação.

No início de agosto, foi firmado o ACT 2011-2012 com a Barcas S/A. O diretor procurador, Hélio Lopes da Costa, diz que o Sindicato vai buscar meios para melhorar a situação dos CDMs naquela empresa:

– Foi um acordo apenas razoável, apesar da reposição integral do INPC e a vantagem de um reajuste de 15% para o vale-alimentação. É pouco. A Barcas S/A paga o menor salário do mercado. A expectativa agora é negociar com a empresa o ACT pendente de 2009-2010.

>>>

pag-DUPLA_para PDFs em baixa-01_pag-22.23- Livros.qxd 1/9/2011 17:56 Página 1

"Obtivemos a redução da escala de serviço nas embarcações até 900m³"

(Alcir Albernoz, presidente do SINCOMAM, sobre ACT com a Bandeirantes)

Acordo com Bandeirantes encaminha formação conjunta de CDMs

O presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz, firmou pessoalmente o ACT fechado em julho com a Bandeirantes.

O dirigente comenta os consideráveis avanços do acordo, incluindo a disposição da empresa em colaborar com cursos para formar mão de obra:

– Obtivemos a redução da escala de serviço nas embarcações até 900m³ para 40 x 20, quarenta dias de embarque por vinte dias de folga, e reajuste remuneratório acima da inflação. Podemos destacar ainda que a empresa também se comprometeu em apoiar o Sindicato na formação de novos Condutores, refletindo desta forma o reconhecimento da empresa em relação ao trabalho que o SINCOMAM tem feito para qualificação de seus representados e a inclusão de novos profissionais no mercado para atender a demanda das empresas que atuam no segmento de dragagem.

Albernoz (esq.) fecha acordo com Ricardo Sudaiha, diretor da Bandeirantes

Abeam assina, mas ainda preocupa

Sobre o ACT firmado também em julho com a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo após um ano e três meses de espera, o presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz, diz que pelo menos é possível ver uma luz no fim do túnel:

– O bom senso prevaleceu, permitindo avanços e o reconhecimento pela qualificação e a grande responsabilidade dos CDMs nas embarcações, sejam elas de interior, de porto ou offshore, onde sempre estivemos prontos para cumprir com o nosso dever, de sermos bons profissionais em consonância com a nossa formação técnica. Roguemos que o bom senso continue prevalecendo para que os próximos acordos sejam feitos em menor espaço de tempo. O trabalhador não pode ficar à mercê de interpretações e dificuldades seguidas destinadas a desqualificar nossos pleitos.

Para o presidente do SINCOMAM, é preciso fazer distribuição de renda da classe que ajuda a fortalecer e enriquecer o armador filiado à Abeam.

– Não se faz justiça social pagando baixos salários. É necessário valorizar quem verdadeiramente bota a mão na graxa, e fazer isonomia de tratamento. Defendemos a proposta pela qual de uma categoria para outra deveria haver no máximo 15% de diferença para que todos se sentissem prestigiados e se envolvessem ainda mais com a empresa, e, com orgulho e satisfação, dizer: "Tenho o prazer em trabalhar em um grande grupo chamado Abeam."

Albernoz afirma que não se pode negar um avanço razoável, mas os CDMS ainda estão longe, segundo ele, de alcançar um Acordo Coletivo de Trabalho ideal.

– É preciso avançar ainda mais, pois o mercado em geral está competitivo, e a categoria bem qualificada certamente continuará a ser reconhecida pela maioria dos armadores. Hoje temos acordos assinados como nunca houve antes na história do SINCOMAM, o que certamente nos enche de orgulho em ver os CDMs sendo reconhecidos pelo profissionalismo e remunerados pelo elo que representam nessa corrente do homem do mar. Ao fazerem o reconhecimento de todos que levam a embarcação, estarão iniciando a tão almejada justiça social dentro do seio da família marítima. Oremos para que seja o início de uma nova era. Que o Senhor Deus nos abençoe!

VITÓRIA GERAL

Brasil organiza e vence Jogos Mundiais Militares

O Brasil é só orgulho depois de sediar a quinta edição dos Jogos Mundiais Militares, de 16 a 14 de julho, no Rio de Janeiro. Mais do que de terminar no topo do quadro geral de medalhas, o país mostrou a si mesmo e ao mundo do que é capaz. Mídia e a opinião pública já apostam numa boa organização da Copa 2014 e das Olimpíadas 2016.

A Cerimônia de Abertura, no Estádio Olímpico João Havelange, no Rio, já mostrava que os Jogos Mundiais Militares seriam um sucesso. Em campo, representantes de 114 países. Nas arquibancadas, 30 mil populares foram ao delírio quando Pelé, o Atleta do Século 20, acendeu a pira olímpica. A presidenta brasileira, Dilma Rousseff, desejou sorte a todos e declarou abertos os JMM.

O Brasil no pódio dos Jogos Mundiais Militares, no Rio, na Cerimônia de Encerramento

Reconhecimento

Ao todo, participaram mais de cinco mil atletas. Foram 194 finais das 20 modalidades em disputa, e um total de 1.421 medalhas. O Brasil fechou sua melhor participação na competição com 114 medalhas (45 de ouro, 33 de prata e 36 de bronze). Se o desempenho esportivo superou expectativas, o mesmo se pode dizer da organização, reconhecida por todas as autoridades do meio.

O vice-almirante Bernardo José Pierantoni Gambôa, presidente da Comissão Desportiva Militar Brasileira (CDMB) disse:

– Nós nos preparamos muito bem, treinando e disputando competições oficiais do CISM há dois anos.

O presidente do Conseil International du Sport Militaire (CISM), coronel Hamad Kalkaba Malboum, reconheceu a organização brasileira.

– O Brasil provou que está preparado para organizar grandes eventos. Foi um encontro do mais alto nível esportivo.

O ministro da Defesa, Nelson Jobim, despediu-se das delegações estrangeiras.

– É uma honra sediar uma competição dessa magnitude. Levem consigo boas recordações do Brasil.

A Cerimônia de Encerramento terminou com a passagem do fogo simbólico para a Coreia do Sul, que receberá a competição em 2015.

QUADRO DE MEDALHAS

Posição	CDM	Ouro				Prata				Bronze				Medalhas Totais				Posição por Total
		H	M	X	T	H	M	X	T	H	M	X	T	H	M	X	T	
1	BRA Brasil	25	14	6	45	10	18	5	33	17	16	3	36	52	48	14	114	1
2	CHN China	13	24	0	37	8	20	0	28	12	21	1	34	33	65	1	99	2
3	ITA Itália	8	6	0	14	8	5	0	13	12	12	0	24	28	23	0	51	3
4	POL Polônia	7	6	0	13	6	12	1	19	6	4	1	11	19	22	2	43	4
5	FRA França	6	3	2	11	2	1	0	3	1	1	1	3	9	5	3	17	8
6	KOR Coreia do Sul	8	0	0	8	6	0	0	6	7	1	0	8	21	1	0	22	6
7	PRK Coreia do Norte	0	7	0	7	1	1	0	2	2	1	0	3	3	9	0	12	10
8	KEN Quênia	3	3	0	6	4	1	0	5	4	1	0	5	11	5	0	16	9
9	GER Alemanha	3	2	0	5	13	6	0	19	6	5	0	11	22	13	0	35	5
10	UKR Ucrânia	2	2	1	5	1	3	0	4	2	7	0	9	5	12	1	18	7
11	IRI Irã	5	0	0	5	3	0	0	3	4	0	0	4	12	0	0	12	10
12	NOR Noruega	3	1	0	4	2	3	0	5	1	1	0	2	6	5	0	11	12
13	QAT Catar	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2	6	0	0	6	23
14	CHI Chile	0	0	2	2	0	0	4	4	0	0	2	2	0	0	8	8	19

pag_32-33-Entrevista Altme.Leal_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 21:04 Página 1

DPC em tempos de pré-sal

O titular da Diretoria de Portos e Costas da Marinha fala sobre as responsabilidades do órgão que dirige

Em 2012, estará completando 10 anos a Portaria nº 19, do Diretor-Geral de Navegação da Marinha. Naquele documento de 22 de novembro de 2002 eram renovadas as atividades da Diretoria de Portos e Costas. As atribuições da DPC mostram hoje, quando jazidas de óleo e gás brotam ao longo da costa, o acerto daquele ideário concebido há uma década.

O caráter dessa atualidade se evidencia na entrevista a seguir com o vice-almirante Leal Ferreira. No gabinete oficial de trabalho, no Rio de Janeiro, o diretor da DPC comentou sobre segurança do tráfego aquaviário e a tendência crescente de fiscalização operacional.

No capítulo do petróleo, ele fez um inventário dos resultados da prevenção ambiental, foi pragmático sobre soberania ao afirmar que "o País precisa ter garantia de posses" e minimizou a preocupação dos alarmistas do apagão marítimo, afirmando que o ensino profissional no Brasil tem apresentado "um dos melhores índices do mundo" para formar e qualificar mão de obra do setor. "O que não se pode deixar é que isso atrapalhe o pré-sal", frisa.

>>>

pag_34-35-Entrevista Almte.Leal_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 21:00 Página 1

Os cursos de formação de marítimos oferecidos pela DPC são suficientes para resolver uma alegada carência de mão de obra nas atividades crescentes da exploração petrolífera?

É bom esclarecer que as atividades de exploração e explotação de petróleo e gás natural demandam mão de obra especializada em inúmeras outras áreas profissionais. No nosso meio, os cursos de formação, adaptação, acesso e atualização têm sido ampliados a cada ano, permitindo colocar ou recolocar no mercado de trabalho um contigente apreciável de marítimos, oficiais e subalternos. Não há tanta escassez no Brasil, como apontam os alarmistas do "apagão marítimo", e nem equilíbrio entre oferta e procura de oficiais, como defendem os mais otimistas. O que não se pode deixar é que isso atrapalhe o pré-sal. Efetivamente, existe hoje carência de oficiais da Marinha Mercante, e isso é no mundo todo.

As projeções da IMO para 2015 indicam uma lacuna de 25 mil oficiais, ou 6% do total que se julga necessário. Para minimizar a falta de oficiais de Marinha Mercante brasileiros, a DPC, além de estar formando, hoje, um quantitativo seis vezes superior ao que formava em 2000, vem adotando uma série de outras medidas, algumas temporárias, como, por exemplo, permitir que Praticantes de Oficial de Náutica com mais de seis meses de embarque possam despachar como oficiais de quarto nas navegações de cabotagem e longo curso. O mercado, com os melhores salários e condições de trabalho, pode, sim, atrair oficiais inativos. Alguns deles se animam. É o que está acontecendo.

O SINCOMAM teria essa proposta, do aproveitamento de marítimos que deixam a carreira como uma saída para mercado de CDMs....

Neste ponto os sindicatos também são importantes, na medida em que nos fornecem informações. Da mesma forma que ocorre com os oficiais, uma adaptação de subalternos como sargentos da reserva da Marinha poderia suprir o mercado. Mas no que se refere a esse contingente, incluindo seções de convés, máquinas, saúde e câmara, a oferta é suficiente. Pelos dados levantados, em relação aos subalternos existe equilíbrio, que deve ser mantido a médio prazo.

Quais os dados da DPC sobre o atual contingente para o segmento?

São números difíceis de levantar devido à fragmentação do setor. Fizemos um censo aquaviário, mas observamos uma resistência do pessoal consultado em responder. Para os oficiais, embora existam hoje 5.348 brasileiros com certificados de competência em dia, a DPC estima que um pouco mais de quatro mil estejam regularmente tripulando embarcações mercantes nacionais, enquanto outros 500 trabalham a bordo de embarcações estrangeiras operando no Brasil. Com o propósito de levantar, tão exata quanto possível, a real situação de oferta e demanda de oficiais de Marinha Mercante no mercado brasileiro, assim como chegar a uma sistemática para mantê-las em equilíbrio, está sendo realizado um minucioso estudo com consultoria externa e com a participação da DPC, do Syndarma, do Sindmar e da Transpetro, com previsão de conclusão para setembro próximo. Uma das conclusões do trabalho será a real dimensão da carência de oficiais vivenciada hoje pelas empresas de navegação nacionais.

O contigenciamento de recursos do Orçamento da União 2011 atinge as projeções da DPC quanto à formação e qualificação dessa mão de obra?

Sem dúvida, mas nada que impeça vislumbrar uma compensação passível no próximo exercício, para o qual temos a esperança de contar com alguma folga orçamentária. Estamos acompanhando a definição de detalhes do orçamento, mas já sabemos que será preciso postergar alguns concursos públicos para professores de ensino profissional marítimo. Para atender aos PREPOM-2011 como um todo, incluindo aquaviários, portuários e atividades correlatas, os recursos alocados sofreram redução da ordem de 26% em relação ao planejado. Em termos práticos, porém, significa apenas uma redução de pouco mais de 5% em relação ao que aplicamos em 2010.

Como é lidar com um freio na formação e qualificação, especialmente num momento em que o crescimento está no mar?

Momentaneamente vamos priorizar áreas onde há carência de profissionais. Nesta transição orçamentária, o corte vai se concentrar nos cursos de formação inicial, até porque a carência é de pessoal mais qualificado. No caso específico do chamado Grupo Marítimos, logrou-se preservar o investimento nos cursos de formação de oficiais, como ASON/M e ACON/M, além das EFOMM, mas com um aumento expressivo das vagas oferecidas. Com isso, no futuro, quando o orçamento voltar ao normal, estaremos aptos a retomar com agilidade aquelas diretrizes. Passamos por uma situação difícil, mas tenho plena confiança de que em 2011 retomaremos nosso curso normal. Não fomos atingidos de morte.

"Não há tanta escassez no Brasil, como apontam os alarmistas do 'apagão marítimo', e nem equilíbrio entre oferta e procura de oficiais, como defendem os mais otimistas"

"Da mesma forma que ocorre com os oficiais, uma adaptação de subalternos como sargentos da reserva da Marinha poderia suprir o mercado"

É possível quantificar o resultado na área do Ensino Profissional Marítimo?

O Brasil forma um número consistente de marítimos há oito anos, sendo que nos últimos cinco dobramos os formandos. Em 2011, estaremos habilitando um contingente seis vezes maior que aquele de 2000. É um dos melhores índices do mundo. Em 2011, serão graduados 737 oficiais de Marinha Mercante, sem contar que o mercado deverá absorver ainda 100 inativos de volta à atividade embarcada. Em 2012 vamos formar 900 oficiais, e em 2015 atingiremos o equilíbrio. Tudo isso, convém salientar, buscando satisfazer a expectativa do mercado.

Em que estágio estamos no que se refere à segurança do tráfego aquaviário brasileiro?

A Marinha cumpre a Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, e, sob a supervisão funcional da Diretoria de Portos e Costas, faz essa execução legal através dos Distritos Navais e suas 60 Organizações Militares subordinadas. São 24 Capitanias dos Portos, 16 Delegacias e 20 Agências, distribuídas por todo o território nacional. No atual cenário, isso requer perícias técnicas em todas as embarcações nacionais e estrangeiras. O mesmo vale para as embarcações que operam com petróleo e derivados e em todas as plataformas em águas jurisdicionais brasileiras. E são atividades formalizadas por termos de cooperação firmados em parceria com a Agência Nacional do Petróleo.

>>>

pag_36-37-Entrevista Altme.Leal_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 21:03 Página 1

Quais são os critérios que norteiam essas perícias?

As perícias técnicas são realizadas em três modalidades. Uma é de verificação e regularização. É essa vistoria naval que avalia os requisitos de segurança dos diversos equipamentos, dispositivos, máquinas, casco, estrutura e estabilidade da embarcação ou plataforma, emitindo os diversos certificados correspondentes após a retirada das exigências. Sem esses certificados, normalmente válidos por cinco anos, as embarcações ou plataformas não podem operar. Existe também a perícia para se obter documentos específicos como, por exemplo, a Declaração de Conformidade de embarcação que transporta petróleo ou seus derivados e de operação de plataforma, válida por um ano. Sem essa documentação, a embarcação ou plataforma não pode operar. Isto representa que, pelo menos uma vez por ano, essas embarcações ou plataformas são periciadas nos requisitos de segurança conforme os certificados recebidos. Finalmente, temos as perícias de fiscalização, de inspeção naval, realizadas de modo aleatório, inopinado, a qualquer momento, sem aviso prévio, em qualquer embarcação ou plataforma, com o propósito de fiscalizar permanentemente os itens de segurança que permitiram o recebimento dos certificados e da Declaração de Conformidade.

É possível manter esse ritmo de fiscalização para acompanhar o crescimento do tráfego marítimo?

Sim. E a tendência é se intensificar ainda mais nos próximos anos, por tudo que o pré-sal representa. Em 2010, dos 950 inquéritos que abrimos, dois terços eram relativos a acidentes. Isso reflete a necessidade de mais fiscalização. Essa disposição da DPC eu já encontrei quando cheguei, e incentivei. Qualquer notícia que nos chega se transforma em inquérito. Temos resultados positivos, especialmente na área da Marinha Mercante e da Amazônia. Atualmente há inclusive inquéritos acompanhados por uma equipe paralela de peritos. É de se notar ainda que no apoio marítimo há um nível crescente de consciência e responsabilidade, até porque as empresas estão investindo. Um fato que preocupa no apoio marítimo é o transbordo de pessoal. Não é o ideal, por exemplo, o que acontece em Macaé, onde uma traineira desembarca pessoal em um rebocador. Isso indica que temos de criar novas normas e fiscalizar mais. Precisamos melhorar também nos setores de pesca e de esporte e recreio.

"A poluição por óleo é praticamente inexistente, num quadro bem diferente daquele de 15 ou 20 anos atrás. Percorre-se Vitória e Santos e não se vê óleo na água"

Na questão do meio ambiente, que iniciativas para preservação estão em vigor diante do crescimento da atividade extrativa de petróleo?

Neste ponto, a questão está bem encaminhada, pois envolve também a Petrobras, que está empenhada na prevenção. A Marinha trabalhou como órgão assessor do Ministério do Meio Ambiente na formulação do decreto do Plano Nacional de Contingência, que é um documento de forte conotação jurídica e ênfase numa política de intransigência. Na prática, isso acabou por reforçar nossa autoridade no laudo técnico e na cobrança de multas de alto valor. Quando um evento acontece em plataforma, nós estamos presentes rapidamente. Os benefícios já são visíveis. A poluição por óleo é praticamente inexistente, num quadro bem diferente daquele de 15 ou 20 anos atrás. Percorre-se Vitória e Santos e não se vê óleo na água. As inspeções nas casas de máquinas estão mais rigorosas. Na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, é raro alguém limpar porão. Isso tudo devido também ao melhor nível de mentalidade que o marítimo apresenta hoje. Essa consciência pode ser comparada àquela alcançada com o uso do cinto de segurança nos automóveis, um procedimento hoje adotado por todos, naturalmente.

O desastre ecológico dos EUA, no Golfo do México, em 2010, pode ajudar o Brasil a prevenir imprevistos como aquele?

Aquele acidente funcionou como um alerta, que incentivou a elaboração do Plano Nacional de Contingência, com a participação de vários Ministérios. Com relação ao Golfo do México, o Comandante da Marinha, atendendo convite da Petrobras, designou um Perito Inspetor Naval da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro para integrar a comitiva de especialistas daquela empresa. O grupo foi ao "Centro de Resposta à Crise", instalado nas dependências da British Petroleum, em Louisiana, e durante a visita foi possível ter a melhor noção das dimensões do acidente, inclusive com sobrevoo na área atingida. As observações *in loco* certamente contribuirão para evitar a ocorrência de acidentes semelhantes no Brasil.

"O país precisa ter garantia de posses e sua devida utilização com soberania. As ameaças aparecem de repente"

A posição estratégica privilegiada do Brasil com seguidas descobertas de poços petrolíferos sugere um realinhamento da Marinha no compromisso da Defesa Nacional?

Sim. Em decorrência do Termo de Cooperação assinado com a Agência Nacional do Petróleo, a Marinha desenvolveu um sistema de monitoramento e controle do tráfego marítimo nas áreas de petróleo e gás. Foram disponibilizados recursos como estrutura formal, pessoal capacitado, meios navais, aéreos e de comunicações na execução de Patrulhas Navais nas Bacias de Campos, Espírito Santo e Santos. Outra contribuição da Marinha é o aperfeiçoamento do Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio à Área do Petróleo (SIMMAP), que identifica e acompanha o tráfego daquela atividade ao rastrear as embarcações empregadas. Após estudos, o Brasil encaminhou à Organização Marítima Internacional proposta para criar uma área a ser evitada em Campos, que foi aprovada em 2007, possibilitando o incremento da segurança da navegação e da proteção ambiental naquela área.

Nesse contexto, qual é o papel específico da força naval?

A "bíblia" da Marinha é a Estratégia Nacional de Defesa, contida em decreto da Presidência da República de dezembro de 2008. Esse decreto pretende modernizar a estrutura nacional de defesa atuando em três eixos: reorganização das Forças Armadas, reestruturação da indústria brasileira de material de defesa e política de composição dos efetivos das Forças Armadas. O país precisa ter garantia de posses e sua devida utilização com soberania. As ameaças aparecem de repente. No caso da Marinha, o plano de aparelhamento levou em conta a necessidade de defesa e emprego da força naval, considerando o conhecimento acumulado no período dos últimos 30 anos. O desafio é aumentar o índice de nacionalização e desenvolvimento de tecnologia. Hoje está em andamento o Pro-Sub, projeto do submarino nuclear. Há outros casos encorajadores, como a Embraer, a Petrobras ou o ciclo de combustível nuclear que obtivemos. É uma mostra da capacidade de nossos técnicos e centros de pesquisa. "O Brasil não é viável sem o mar", dizia o almirante Paulo Moreira da Silva, oceanógrafo, um brilhante estudioso que foi Diretor do Instituto de Pesquisas da Marinha.

O titular da Diretoria de Postos e Costas cuida da supervisão funcional dos Distritos Navais e suas 60 Organizações Militares subordinadas: 24 Capitanias dos Portos, 16 Delegacias e 20 Agências, distribuídas por todo o território nacional

pag_38-39-Notícias_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 20:49 Página 1

FOTO AGÊNCIA PETROBRAS

Manutenção em alto mar

A Petrobras recebeu na Bacia de Campos mais uma plataforma de serviços de revitalização em navios de produção do tipo sonda. É a UMS Cidade de Quissamã, a terceira Unidade de Manutenção e Segurança, cuja utilização foi adotada pela estatal em 2006.

Com esta UMS, destinada à reforma do FPSO P-37, a Petrobras reforça as campanhas de manutenção iniciadas com a UMS Cidade de Armação dos Búzios, que já atuou nas plataformas de Garoupa, Pampo e Enchova.

No início de 2011, a UMS Cidade de Arraial do Cabo também chegou à Bacia de Campos para revitalizar a plataforma PCH-1, localizada no campo de Cherne.

A Unidade de Manutenção e Segurança (UMS) Cidade de Quissamã foi construída em 2005. Tem plataforma semissubmersível, pertence à Prosafe Offshore, opera com bandeira da Cingapura e tem comprimento total de 99 m e largura de 36m. A conexão da UMS Cidade de Quissamã ao FPSO P-37 ocorrerá por meio de uma passarela eletro-hidráulica, que opera com movimentos telescópicos.

Inaugurado o Porto de Itapoá-SC

O Porto de Itapoá-SC entrou em operação em 16 de junho, quando o Cap San Lorenzo, da Aliança Navegação e Logística, chegou do Caribe. O início operacional aconteceu seis meses após ser inaugurado. O atraso deu-se pelo atraso na rodovia SC-415, uma entrada independente para os caminhões, que só deve ser entregue no fim de 2011. Até lá, os caminhões transitarão dentro da área urbana de Itapoá, o que gerou desconforto entre os moradores.

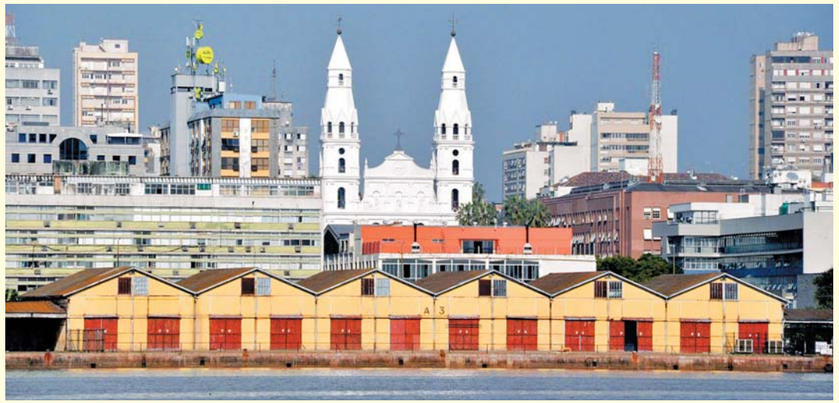
A Hamburg Süd detém 30% das ações por meio da subsidiária brasileira da Aliança. Os outros 70% são do consórcio Portinvest, formado pela BRZ Investimentos (40%) e pelo grupo Battistella (60%). O terminal privado é um investimento de R$ 475 milhões. Dispõe de quatro portêineres (guindastes que colocam o contêiner no navio) e 11 transtêineres (empilhadores de contêineres no pátio). Movidos a eletricidade, os aparelhos chineses prometem reduzir pela metade o tempo normal de embarque de cada contêiner - hoje o principal gargalo do Porto de Paranaguá.

FOTO DE NEIVA DALTROZO SECOM-SC

R$ 340 milhões para Rio Grande-RS

O governo gaúcho anuncia que o Porto de Rio Grande-RS terá R$ 340 milhões do PAC. O dinheiro será aplicado na reformulação do Porto Novo, uma área pública, incluindo construção de 1.125 metros de cais, dragagem para 16 metros de calado e obra na retroárea do cais em construção.

DIVULGAÇÃO



Sete BR atrai investidor privado

FOTO AGÊNCIA PETROBRAS

Da esquerda para direita: diretor de investimento do Funcef, Demóstenes Marques; presidente da Sete BR, João Carlos Ferraz; presidente da Petrobras, Sergio Gabrielli; diretor financeiro, Almir Barbassa, e diretor do Santander, Luiz Carlos da Silva Cantídio

Para dinamizar um mercado de bilhões de dólares aquecido pelo pré-sal, a Petrobras convenceu investidores privados a integrar a empresa Sete Brasil, destinada a gerir sondas e arrendá-las à própria estatal. Santander, Bradesco, BTG Pactual e Caixa Econômica Federal aderiram, além de Previ, Petros, Funcef, Valia e Lakeshore Financial Partners Participações. A Petrobras terá menos de 10% de participação, e a governança será proporcional à participação de cada sócio.

A perfuração de poços é um dos focos da Petrobras até 2020. A estatal calcula que precisará, até lá, de 54 sondas. Desse total, 28 serão feitas no Brasil.

O negócio parece ser bom: a Odebrecht Óleo e Gás, uma das principais prestadoras de serviços da Petrobras, comprou em junho por US$ 700 milhões uma sonda de perfuração e de um navio de produção e estocagem de petróleo. A OOG quer investir US$ 3,5 bilhões até 2013.

FOTOS DIVULGAÇÃO

Porto de Recife: R$ 21,8 milhões

A remodelação do Porto de Recife, com recursos do PAC visando a Copa de 2014, custará R$ 21,8 milhões. Os trabalhos devem começar em outubro e a recepção a turistas fica pronta em fevereiro de 2013. O terminal ocupará os armazéns 7 e 8. Terá restaurante, lanchonete, lojas e postos da Receita Federal, Polícia Federal e Anvisa.

Controle portuário eletrônico no PR

Apresentação do VTS no Conselho de Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina

Poderá ser implementado no Porto de Paranaguá-PR o sistema de controle eletrônico de navegação portuária. O VTS (Vessel Traffic Service), já usado no exterior, dá mais subsídios para a autoridade marítima verificar as condições de navegabilidade. O sistema foi apresentado em abril no Conselho de Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina.

Para o capitão dos Portos do Paraná, comandante José Henrique Corbage Rabello, o sistema tem benefícios. "Com ele, será possível trazer mais eficiência no controle das operações portuárias e aumentar a segurança na navegação, além de permitir que o Porto de Paranaguá possa atingir as metas de segurança de que precisa".

No Brasil, o VTS foi normatizado pela Marinha, através da Normam-26/DHN e pela Secretaria de Portos (SEP), através da Portaria SEP-PR nº 87.

pag_40-41-Notícias_pag-22.23- Livros.qxd 30/8/2011 20:52 Página 1

FOTO AGÊNCIA PETROBRAS

Reforço para a Bacia de Campos

Plataforma P-56 chega para produzir em Marlim Sul

A P-56 começa a produzir petróleo em agosto no Campo de Marlim Sul, na Bacia de Campos-RJ, a 120 km da costa, onde se juntará a outras quatro plataformas. Tem capacidade de produzir 100 mil barris de petróleo e 6 milhões de m³ por dia. Encomendada pela Petrobras à FSTP, consórcio integrado pelas empresas Kepel FELS e Technip, custou aproximadamente US$ 1,5 bilhão e gerou quatro mil empregos diretos e 12 mil indiretos.

O casco da nova plataforma é 100% brasileiro. Construído no BrasFELS, resultou da união dos blocos de aço fabricados pelo estaleiro e pela Nuclep, em Itaguaí.

DIVULGAÇÃO

Bernard nos mares do Sul

É o 2º rebocador de 16 previstos pela Tugbrasil

Está em operação desde junho no Porto do Rio Grande-RS o Bernard, novo rebocador da empresa Tugbrasil Apoio Portuário S.A. É o maior em tamanho e potência disponível no complexo portuário. Custou US$ 7 milhões, e foi construído pelo estaleiro Inace, de Fortaleza. Tem potência de 5.100 BHP e 62 toneladas de tração estática do guincho, além de sistema de combate a incêndio.

A gerente comercial da Tugbrasil, Paula Quirino, diz que a empresa tem um projeto de construção de 16 rebocadores. "Este é o segundo de uma grande série. Até 2015 estarão todos entregues e operando na costa brasileira", afirmou.

A empresa conta com o apoio do Fundo da Marinha Mercante, que financia 90% da construção. Em contrapartida, todos os rebocadores são construídos majoritariamente com recursos nacionais, estimulando a economia brasileira no longo prazo.

Bernard, o maior rebocador do segmento portuário no Brasil

FOTO AGÊNCIA PETROBRAS

Petroleiro da Transpetro lançado no Estaleiro Mauá

Rômulo de Almeida

É o 4º dos 41 navios do Promef

A Transpetro lançou ao mar em 30 de junho, no Estaleiro Mauá, em Niterói-RJ, o petroleiro Rômulo de Almeida. É a quarta embarcação do Programa de Modernização e Expansão da Frota da estatal. Antes, o Promef já tinha lançado os navios Celso Furtado, Sérgio Buarque de Holanda e João Cândido.

O Promef, que já contratou 41 embarcações com investimento total de R$ 9,6 bilhões, integra o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e marca o ressurgimento da indústria naval brasileira. Depois de uma crise de décadas, o País tem hoje a quarta maior carteira de encomendas de navios petroleiros do mundo. Com isso, o Brasil atingiu este ano a quinta posição no ranking das maiores encomendas de navios em geral, ultrapassando Índia e Vietnã. Os estaleiros brasileiros empregam hoje mais de 60 mil pessoas.

O navio Rômulo Almeida tem 183 metros de comprimento – o equivalente a um prédio de 60 andares –, 48,3 mil toneladas de porte bruto e um índice de nacionalização de 72%, acima do patamar mínimo estabelecido para o Promef, que é de 65%. Será usado para o transporte de derivados claros de petróleo, como gasolina e diesel.

O nome de batismo é uma homenagem ao político, economista e professor baiano que participou, nos anos 1950, da criação da Petrobras.

CARTAS

Parabéns a todos

Recebi a revista. Parabéns a todos vocês. Nós, CDMs, somos bem representados.

Luiz Mota

Divisor de águas

Prezado presidente Albernoz, expresso meu orgulho por poder participar desta categoria muito bem representada e liderada por aquele a quem tenho o prazer de chamar de amigo. Recebi o 1º número da nossa revista, muito bem elaborada e de excelente qualidade. Com certeza será guardada, pois a meu ver é uma edição histórica. Marco e divisor de águas. Confesso que enchi-me de orgulho. Meu amigo, apresento a sugestão para que seja criado um espaço para a participação dos leitores com opiniões, sugestões, perguntas e críticas, o que, acredito, atuará inclusive como balizador em muitos aspectos. Aproveito para sugerir ao amigo que estude a viabilização de um curso para bombeadores e também pergunto: nosso Sindicato não poderia firmar um convênio com uma instituição para que nós pudéssemos fazer, mediante um desconto, o curso EBSP (Especial Básico de Segurança em Plataforma)? Muitas frentes de trabalho têm sido abertas, mas sentimos falta deste curso exigido pela Petrobras para embarque em plataformas, FPSO, FSO. Meu pedido também deve-se ao fato de que muitos colegas se encontram em dificuldades financeiras momentâneas. Só me resta reiterar meus agradecimentos a você, amigo Albernoz, e à nossa laboriosa diretoria sindical e funcionários pelo trabalho maravilhoso à frente do nosso amado Sindicato, coroado com a mudança da nossa competência. Forte abraço.

João Carlos de Souza Figueira de Ornellas

CARTAS para Av. Presidente Vargas, 446/Grupo 2201/2207, CEP 20071-00, Rio de Janeiro, RJ.
E-mails para sincomam.acordos@terra.com.br

pag-DUPLA_para PDFs em baixa-08_pag-22.23- Livros.qxd 1/9/2011 13:37 Página 1

SINCOMAM X Elcano

* Alcir Albernoz

Vitória exemplar na Justiça e dignidade defendida

O SINCOMAM mais uma vez não deixou passar em branco a defesa dos direitos de seus associados. Através de uma batalha judicial que era travada desde março de 2005 na Justiça Trabalho, chegando ao Tribunal Superior do Trabalho, o SINCOMAM não permitiu que a empresa Elcano discriminasse nossos Condutores de Máquinas que tiveram suas gratificações de limpeza de porão e auxílio alimentação suprimidas sob a alegação de que tais benefícios não se estendiam aos CDMs.

O juiz de primeiro grau fundamentou sua decisão na quebra do princípio da igualdade, afirmando que "as diferenças de tratamentos só se justificam perante fatos e situações diferentes", o que não era o caso, pois nossos CDMs têm participação ímpar nas fainas de limpeza de porões, assumindo responsabilidades que vão muito além do que se consegue contemplar.

O valor apurado, para cada CDM envolvido na demanda, de início era em torno de R$ 20.400,00. Inconformada com o insucesso e sem ter como escapar do cumprimento da sentença, a Elcano impugnou nossos cálculos alegando que as gratificações devidas seriam contadas a partir da assinatura do ACT 2004-2005, ou seja, novembro de 2004, o que importaria num montante de R$ 6.000,00 para cada CDM.

Imediatamente, intentamos a medida judicial cabível, demonstrando que apesar do ACT 2004-2005 ter sua assinatura datada de novembro de 2004, os seus efeitos retroagiam a maio de 2004. Portanto, os cálculos que verdadeiramente primavam pela justiça deveriam ser feitos a partir de maio de 2004.

No último dia 28 de junho recebemos uma notificação na qual o Juiz da 54ª Vara do Trabalho determina o prazo de 48 horas para que a empresa Elcano complemente seu depósito totalizando um montante de R$ 223.110,54 (duzentos vinte três mil, cento e dez reais e cinquenta e sete centavos), o que dará direito a cada CDM, envolvido nesta ação, receber cerca de R$ 24.790,00 (vinte e quatro mil setecentos e noventa reais).

O SINCOMAM, como guardião dos interesses de seus representados, se sente honrado com mais essa conquista e com a consciência do dever cumprido com os nossos associados em não permitir discriminação, pois preferimos às lágrimas da derrota a vergonha de não ter lutado. Outrossim, o Sr DEUS mais uma vez foi conosco e nos concedeu a vitória e não permitiu que mais uma injustiça fosse cometida. Estamos atentos e não permitiremos e não nos curvaremos diante de quem quer que seja que tente espoliar o CDM, discriminando-o de todas as formas e maneiras, como se não fôssemos importantes nessa engrenagem dos que "levam o navio e não dos que o navio leva". Estaremos sempre na vanguarda, defendendo os interesses e buscando justiça social para os nossos representados. Nosso lema é "LUTAR SEMPRE".

* **Presidente do SINCOMAM**

AMPLIADA EQUIPE JURÍDICA PRÓPRIA

Em mais uma iniciativa para beneficiar o associado, o SINCOMAM ampliou o atendimento jurídico. Além do escritório de advocacia de suporte que o Sindicato mantém, novos profissionais foram contratados. Com isso, ao invés de três dias, o CDM sindicalizado com demanda agora tem cinco dias úteis da semana para se defender. Na foto, nossa equipe jurídica própria: o assessor Joclemy Ferreira Gama (esq.), a advogada Isabel Lontra e o estagiário Hamílton Werneck.

pag_SIMPLES_para PDFs em baixa-02_Layout 1 1/9/2011 13:22 Página 1

TRANSHIP
Transportes Marítimos Ltda

APOIO PORTUÁRIO, APOIO MARÍTIMO E NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM.

A **TRANSHIP** é uma empresa brasileira de navegação que acredita na qualificação técnica de sua equipe e no investimento em embarcações modernas para oferecer serviços de qualidade e com toda segurança.

VENHA TRABALHAR CONOSCO

Envie seu curriculo para
oportunidades@tstranship.com.br

SEGURANÇA · CREDIBILIDADE ·

Praça XV de Novembro, 34 • 5º andar
Centro • Rio de Janeiro • RJ • Brasil
CEP 20010-010 • Tel +55 21 2242-4242
www.tstranship.com.br

· EFICIÊNCIA · QUALIDADE