

SINCOMAM



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

ANO II - Nº 4 - ABRIL DE 2012



S.O.S. OCEANOS

Poluição ameaça mares do mundo



Vantagens marcam novos Acordos Coletivos de Trabalho

Departamento Jurídico dá vitórias a associados do SINCOMAM



**Sindicato
é para lutar**

Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins

www.sincomam.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 -
Grupos: 2201/ 2204/ 2206/ 2207 -
Centro - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20.071-000
Tel / Fax: (21) 2516-2143
E-mail: sincomam.ntg@terra.com.br

DELEGACIA DE SANTOS - SP

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

DELEGACIA DE MACAÉ - RJ

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

DELEGACIA DE SÃO LUÍS - MA

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

DIRETORIA EXECUTIVA

ALCIR DA COSTA ALBERNOZ - *Diretor Presidente*
NILTON MASCARENHAS - *Diretor Secretário*
HELIO LOPES DA COSTA - *Diretor Procurador*
JORGE FERREIRA PACHECO - *Diretor Administrativo*
ANTONIO DO CARMO - *Diretor Adjunto*
CARLOS JAIME MARTINS JÚNIOR - *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
JAIR DE OLIVEIRA
ANTÔNIO MARCOS CASTELO SOUZA SALGADO

CONSELHO FISCAL SUPLENTE

RUBILAR MONTEIRO DOS SANTOS
VILNEI SOUZA LIMA
RAIMUNDO NONATO DA SILVA

DELEGADOS JUNTO À FEDERAÇÃO

ALCIR DA COSTA ALBERNOZ
ELI MACEDO CAMPOS

DELEGADOS SUPLENTE JUNTO À FEDERAÇÃO

FRANCISCO DE ASSIS DOS SANTOS
JOSÉ BARBOSA DE SOUZA FILHO

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 MEC

Esta edição: 5 mil exemplares

CARTÃO DO PRESIDENTE

Os elos da corrente

O BRASIL de economia aberta deu mais um importante passo para proteger a indústria nacional ao tomar medidas como o crédito barato, redução de encargos e impostos mais altos sobre os importados. Tais medidas, anunciadas pela Presidente Dilma, reduzem o peso da folha de pagamento de 15 setores da economia nacional, entre eles confecções, calçados e autopeças. A contribuição de 20% ao INSS sobre os salários vai ser substituída pelo pagamento de 1 a 2% sobre o faturamento bruto das empresas, excluindo o que for exportado e mais R\$ 45 bilhões em financiamento serão oferecidos com prazos maiores e juros menores. É preciso proteger a nossa indústria, pois os outros países subsidiam até a agricultura, fazendo com que o agricultor tenha praticamente custo zero. A China trabalha com mão de obra escrava - 35 centavos por dia -, com o agravante de que seus produtos são de péssima qualidade. Impossível a indústria brasileira competir dessa maneira. Além do mais, levou nossos profissionais da indústria de sapatos para trabalharem consigo, ocasionando com isso o fechamento de várias fábricas no sul do BRASIL. Tais medidas chegaram atrasadas. Antes tarde do que nunca, mas para que o equilíbrio da arrecadação se mantivesse, foi preciso escalar alguém para ser o fiel da balança, papel que coube às "BEBIDAS FRIAS" - cervejas e refrigerantes - que terão aumento nos impostos para cobrir a perda na arrecadação no importe de R\$ 60 bilhões. Alguém tem que pagar a conta.



Alcir da
Costa
Albernoz

Entrando na nossa Seara, o SINCOMAM tem se esforçado em buscar parcerias a fim de aumentar o contingente de Condutores de Máquinas, formados para atender a enorme demanda do mercado cada vez maior e mais exigente. Ocorre que uma parcela dos ARMADORES não é sensível a dar estágio para aqueles que verdadeiramente "LEVAM O BARCO" e que precisam de no mínimo dois meses de embarque para serem habilitados como Condutores de Máquinas e dessa forma estarem prontos a assumir as responsabilidades inerentes à categoria. Se permanecerem neste rumo e não procurarem ampliar o ganho de visibilidade de seus radares, em breve o curso ACOM estará fadado à extinção, inviabilizado pela escassez de candidatos. A fórmula é muito simples: o candidato natural do ACOM é o CDM. Não havendo CDM não haverá curso ACOM, e não havendo ACOM a carência da categoria superior será ainda maior. Assim sendo, é preciso abrir espaço para os GRADUADOS estagiarem nas embarcações. Há de se convir que não se resolve uma problema criando outro ainda maior. Como entidade representativa desta importante categoria de profissionais, somos conscientes da enorme responsabilidade que nos é atribuída e temos buscado assumi-la com todo empenho e dedicação que a mesma exige, porém é preciso haver uma maior participação dos armadores privados na formação daqueles que fazem parte da base laboral que propulsionam a "EMBARCAÇÃO". Ficar viabilizando a manutenção de apenas um elo da amarra, esquecendo que sem os demais não há como levar o "BARCO", é contribuir para a concretização do apagão profético aos quatro cantos noticiados. Todos os "elos" da amarra são importantes e merecem espaço igual nas embarcações de toda FROTA MERCANTE.

Isto posto, esperamos que os ARMADORES se sensibilizem e abram espaço para estágio em igualdade para os CDMs, pois temos demonstrado, ao longo da história, dedicação, conhecimento, profissionalismo e capacidade de conduzir embarcações, principalmente nos momentos em que, por escassez de profissionais de outra categoria, nos é concedida licença superior para assumir suas atribuições, evitando dessa forma que a embarcação fique retida no porto por falta de tripulante. Não é justo que ignorem a importância ímpar do Condutor de Máquinas na Marinha Mercante brasileira. Há de se reconhecer a necessidade de se fazer uma só corrente, onde todos os elos, de forma harmônica e coesa com os ARMADORES, continuem a transportar as riquezas do BRASIL e que tenham, ao menos, o reconhecimento da importância do trabalho realizado que tem enriquecido a tantos sem terem o devido valor.

Que o bom senso prevaleça! Que o SENHOR DEUS nos abençoe!



20

ACTs: alta produtividade

O SINCOMAM fechou o primeiro quadrimestre de 2012 contabilizando 13 Acordos Coletivos de Trabalho firmados. Salários em alta, benefícios melhores e cargos mais bem remunerados, criados com o aumento de competência, são o resultado visível de uma gestão sindical comprometida.

11

SINCOMAM compra briga de associados

Departamento Jurídico do Sindicato garante a filiados vitórias em ações judiciais. Foram beneficiados inativos sob risco de prejuízo na aposentadoria, usuários de planos de saúde, mutuários da casa própria e clientes de empresas de telefonia.



8

SINCOMAM a bordo

Diretores do Sindicato começaram 2012 indo ao encontro de associados. Nas visitas em Santos-SP e Niterói-RJ, foram colhidas sugestões para pauta de negociações de Acordos Coletivos de Trabalho e novas filiações.



6

Sindicatos blindam CLT

Pressão patronal para flexibilizar a Consolidação das Leis do Trabalho dá origem a reação sindical pelo país. Lideranças trabalhistas já se movimentam. Na foto, o senador Paulo Paim (PT-RS) ladeado por Jorge Pacheco e Helio Costa, diretores do SINCOMAM, durante audiência pública.



7

Nova aliança

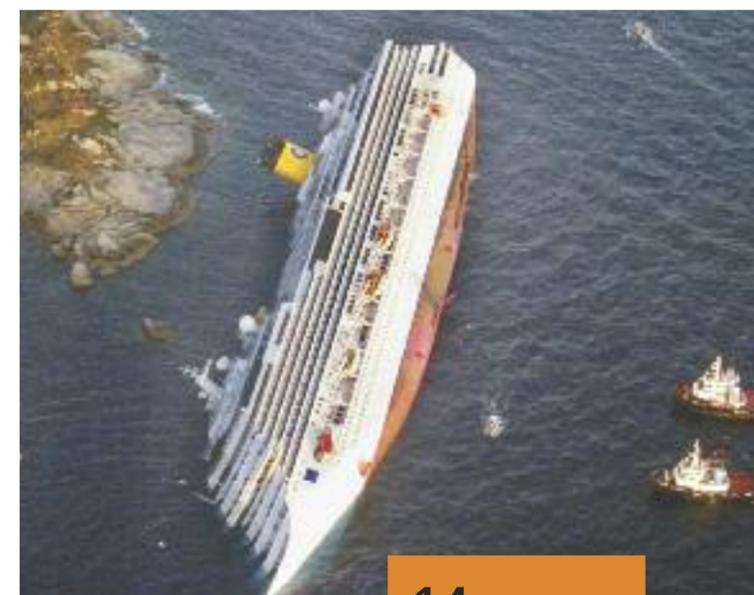
O SINCOMAM alinhou-se com a Central Sindical de Profissionais. O presidente do Sindicato, Alcir Albernoz (esquerda), assumiu em Guarulhos-SP como vice por ocasião de congresso extraordinário da CSP, que agora tem Antonio Neto (direita) na presidência.



30

Poluição crescente

Os seguidos derramamentos de óleo nos mares do mundo acenderam a luz de alerta em entidades como a IMO e a ONU. No Brasil, recentes vazamentos colocam a segurança do pré-sal em xeque.



14

Agonia sem fim

Seminaufragado em janeiro, o transatlântico Costa Concordia não tem data para ser retirado da costa italiana, onde encalhou. O pesadelo a conta-gotas traz descobertas de novos corpos, de detalhes escabrosos e saques ao gigante ferido de morte.

38

Patrulha marítima da FAB

A Aeronáutica está se reaparelhando para ajudar a garantir a soberania na costa e os investimentos no pré-sal. Aviãos como o P-3 AM Orion (foto), dotados de alta tecnologia e que podem carregar mísseis, vão sendo incorporados.



Em defesa da CLT

Campanha nacional por direitos trabalhistas



Sindicalistas lotaram plenário do TRT-RJ durante evento do Forum Sindical dos Trabalhadores em defesa da CLT

A luta pela manutenção das conquistas trabalhistas motivou encontro promovido no Rio de Janeiro, em março, pelo Forum Sindical dos Trabalhadores. Foi a Audiência Pública em Defesa da CLT, que lotou o Plenário do Tribunal Regional do Trabalho-RJ. Estiveram presentes dirigentes de centrais sindicais, de sindicatos, parlamentares e membros do Poder Judiciário. O SINCOMAM foi representado pelos diretores Jorge Pacheco e Hélio Costa.

O Forum Sindical dos Trabalhadores lançou em 2011 no Senado a Cam-

panha Nacional em Defesa da CLT, que está correndo Assembleias Legislativas, Câmaras de Vereadores e TRTs de Estados e Municípios do país.

No TRT do RJ, o senador Paulo Paim lembrou que a Carteira de Trabalho completa 80 anos em 2012 e que a CLT fará 70 anos em 2013. O parlamentar salientou que eventos como este são importantes porque detêm os ataques aos direitos previstos na Consolidação das Leis do Trabalho.

Lideranças progressistas decidiram cerrar fileiras contra projetos de lei prejudiciais aos trabalhadores,

como o PL 4330/04, em tramitação na Câmara de Deputados, regulamentando a terceirização, ou a Proposta de Emenda Constitucional 369/05, que tenta promover uma ampla reforma na legislação sindical.

Participantes do encontro lembraram também, por outro lado, que a defesa das conquistas trabalhistas tramita no Congresso através, por exemplo, da PEC que reduz a jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais e prevê aumento do adicional da hora extra trabalhada de 50% para 75%.

SINCOMAM, 85 anos

O SINCOMAM está a caminho do centenário. Fundado no Rio de Janeiro em 12 de março de 1927 como Sindicato dos Motoristas da Marinha Mercante, foi elevado a Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante.

A maior abrangência territorial é mais uma das

vitórias da atual administração, que, eleita em 1997, também saneou a entidade e devolveu a autoestima à categoria, novamente fortalecida.

A Diretoria do SINCOMAM se congratula com os associados e reitera o compromisso de luta visando novas conquistas.

SINCOMAM fecha com CSP

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Antonio Neto (de pé) é empossado presidente da CSP renovada



Albernoz discursa como vice da CSP

Alinhamento com a Central Sindical de Profissionais

O SINCOMAM filiou-se à Central Sindical de Profissionais, e o presidente do Sindicato, Alcir Albernoz, passou a ocupar uma das vice-presidências da CSP.

O novo presidente da Central é Antonio Neto, eleito em fevereiro durante congresso extraordinário da CSP, em Guarulhos-SP, ao qual estiveram presentes dirigentes sindicais de 23 estados brasileiros.

O presidente do SINCOMAM explica que a CSP representa uma renovação no panorama sindical e destacou algumas metas da Central a que o Sindicato se alinhou.

— As ideias do Neto para a CSP têm identificação com o SINCOMAM, sobretudo na manutenção da Consolidação das Leis Trabalhistas. Precisamos defender a CLT e impedir a tentativa do segmento patronal de flexibilizá-la. Fechamos também com outras propostas, como a jornada de 40 horas semanais, melhoria do sistema previdenciário e rendimento dos aposentados. Tudo isso para acelerar a distribuição de renda e ampliar a proteção ao trabalhador.



Neto (na mesa, à direita) é recebido no SINCOMAM por Albernoz (ao lado)

SINCOMAM no caminho

Dirigente da CSP esteve no Sindicato em campanha

Esses pontos levantados por Albernoz, ao fechar com a CSP, haviam sido defendidos por Antonio Neto em janeiro, na sede do SINCOMAM, no Rio de Janeiro, onde o dirigente se encontrou com dezenas de sindic-

listas fluminenses da capital e interior.

Na ocasião, o presidente do SINCOMAM deu boas vindas a todos e defendeu a distribuição de renda. Antonio Neto disse que esperava o apoio do RJ, ao fazer balanço nacional de adesões já consolidadas de vários sindicatos pelo país. Militantes locais estimaram ali que a CSP deveria ocupar em breve a quarta posição entre as centrais no Estado.

O CDM do século 21



Compenetrado e antenado, Daniel Silva tem perfil moderno

Ele parece corresponder à imagem do novo Conductor de Máquinas. Formou-se em 2008 pelo CIAGA, encaminhado pelo SINCOMAM, ao qual se filiou no início de 2010. Adepto da modernidade, participa de fóruns virtuais trocando experiências on line com colegas.

O CDM Daniel Ferreira da Silva recebeu a reportagem da Revista SINCOMAM a bordo do rebocador CNL Safira, da Wilson, Sons.

Ele está na empresa há um ano. Antes, fez praticagem na Transpetro e em seguida trabalhou na Aliança LC, Barcas S/A e ARG.

– Desde criança eu tinha vontade de trabalhar no mar. A porta de entrada foi o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, onde fiquei quatro anos como técnico. Para embarcar eu só tinha conhecimento da EFFOM, que aparece mais na mídia, mas que é uma qualificação para poucos. Um dia, um colega do AMRJ sugeriu que eu procurasse outros caminhos e me indicou o SINCOMAM, que me encaminhou para o CIAGA – detalha.

Aos 26 anos, entre as tarefas na praça de máquinas, Daniel fala sobre o segmento de

apoio portuário em que atua no momento.

– Como a empresa tem atuação na Baía de Guanabara, e moro no Rio, a proximidade de trabalhar perto de casa favorece. A escala é 3x2 e 2x3. Além do mais, temos na Wilson, Sons a chance de crescer profissionalmente, uma vez que a empresa contrata CDMs na função de chefe de máquinas.

Daniel diz que o companheirismo é um dos aprendizados colhidos na profissão. Além do relacionamento com colegas no dia a dia, ele mantém contatos nas redes sociais da internet, com foco nas informações técnicas.

Quem quiser fazer contato com Daniel Ferreira da Silva e fazer parte da comunidade virtual que ele frequenta, basta escrever para o seguinte endereço eletrônico: danielrock20@oi.com.br.



Rebocador CNL Safira, onde o CDM Daniel Silva conversou com a Revista SINCOMAM

Aonde o associado está

SINCOMAM colhe reivindicações e filiações em visitas a bordo

Diretores do SINCOMAM iniciaram o ano de 2012 trabalhando a bordo em cidades como Santos-SP e Niterói-RJ. Nas visitas a colegas embarcados, os dirigentes ouviram a categoria e divulgaram o Sindicato.

NITERÓI - O diretor presidente do SINCOMAM, Alcir Albernaz, e o diretor administrativo, Jorge Pacheco, estiveram na Ilha da Conceição, Niterói-RJ, onde atracam embarcações de diversas empresas.

A Tranship é uma delas, com vários associados. A visita a bordo serviu para consultar os CDMs sobre reivindicações visando montar a pauta de negociação para o próximo Acordo Coletivo de Trabalho com a empresa. Coroando o dia de trabalho na Tranship, o SINCOMAM colheu mais uma filiação.

Na Camorim, outra empresa da região, Albernaz e Pacheco foram recebidos por tripulantes de rebocadores, com quem conversaram acompanhados do CDM Abelardo Teixeira Filho, empregado da companhia e diretor suplente do SINCOMAM.

SANTOS - No porto do litoral paulista, profissionais da Smit receberam o diretor secretário do Sindicato, Nilton Mascarenhas, e o diretor procurador, Helio Costa. Em pauta, o desafio em defender a categoria na cidade onde a Delegacia do SINCOMAM poderia ser ocupada por um dirigente que substitua Carlos Alberto Martins, nosso diretor e delegado sindical daquela base, que faleceu em outubro de 2011.



Jorge Pacheco (de azul) entre profissionais da Tranship



Alcir Albernaz (ao centro) durante visita à Camorim



Nilton Mascarenhas (direita) em visita à Smit em Santos

DIVULGAÇÃO

Lei das águas



Antaq já fiscaliza e Petrobras é punida por embarque de risco no offshore

Primeira ação da nova Superintendência de Fiscalização da Antaq foi no Rio de Janeiro

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários aumentou seu raio de ação ao criar em janeiro a Superintendência de Fiscalização. Entre as atribuições estão sugerir penalidades e aplicá-las, consolidar o Plano Anual de Fiscalização e propor instauração de pro-

cesso administrativo contencioso.

A primeira ação da nova Superintendência aconteceu em fevereiro. Junto com a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, a Antaq inspecionou embarcações e terminais na Baía de Guanabara. Sem dar deta-

lhes, a Agência informou que os resultados foram positivos.

Risco no offshore

Outro órgão que aperta a fiscalização aquaviária é o Ministério Público do Trabalho. O MPT denun-

ciou a Petrobras pelas operações de embarque/desembarque em unidades de apoio marítimo que prestam serviços às 26 plataformas no litoral de Sergipe.

Constatou-se, entre outras irregularidades, que há risco de morte para trabalhadores obrigados a fazer 'pulo da corda' e 'cesto', prática esta que matou em dezembro um técnico de segurança que tentava embarcar na plataforma Ubarana, no RN.

O MPT ajuizou rapidamente e em janeiro a 3ª Vara do Trabalho de Sergipe determinou o fim imediato dos procedimentos de risco. A Petrobras recebeu prazo de oito a 180 dias para corrigir esta e outras práticas ilegais, sob pena de pagar multa diária de R\$ 1 mil por não cumprimento. A Justiça determinou também que os valores gerados pela punição sejam revertidos ao Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

DIVULGAÇÃO

Negócio suspeito

Desconfiança cerca venda da linha de barcas Rio-Niterói



Monopólio: empresa que explora a ponte assume barcas

Está mais uma vez na berlinda o sistema hidroviário Rio-Niterói, o mais tradicional serviço de transporte regular e empresarial do país.

No início de abril, o Grupo CCR – dono das concessões da Rodovia Presidente Dutra, que liga o Rio a São Paulo, e a própria Ponte Rio-Niterói – anunciou por R\$ 72 milhões a compra de 80% das ações do conglomerado JCA, composto por mais de 100 empresas de ônibus, que criou a Barcas S/A, atual

empresa responsável pela ligação, com dezenas de condutores empregados.

Privatizada em 1998 no auge do neoliberalismo, a exploração da travessia saiu do controle estadual do RJ, e é considerada um desastre pela sucessão de acidentes entre lanchas, péssimos serviços e tarifa cara.

O Ministério Público Estadual vai investigar a transação, considerada suspeita por ausência de licitação. A Assembleia Legislativa também resolveu questionar o negócio.

Proteção legal

Departamento Jurídico do Sindicato garante vitória para associados em demandas trabalhistas e de outras naturezas



A consolidação do Estado de Direito no país está diretamente ligada à ampliação da equipe jurídica do Sindicato. Assessorar judicialmente o associado em várias áreas representa mais uma etapa de reconstrução do SINCOMAM.

– O associado que sustenta sua entidade de classe deve ser amparado não só na seara trabalhista, mas também

O presidente do SINCOMAM, Alcir Albernaz, entre a estagiária Liliane de Oliveira Mont'Alverne e a advogada Michele Lobato Gonçalves. Na fila de trás, da esquerda para a direita os advogados Jocley Gama, Júlio Cezar Torquato, Hamilton Werneck e Alexandre Corrêa, além do estagiário Daniel Marques

em outras esferas, incluindo a proteção no âmbito do Direito do Consumidor. Trata-se de uma incontestável prestação de serviço do SINCOMAM – afirma o presidente do Sindicato, Alcir Albernaz.

Os resultados da equipe formada por cinco advogados e dois estagiários já começam a aparecer, como se vê nas causas ganhas descritas nas páginas seguintes. >>>

Causas ganhas pelo Departamento Jurídico do SINCOMAM

Aposentado x Petrobras

Recurso jurídico do SINCOMAM garante plano de saúde a associado, e empresa é punida por má-fé

Um associado do SINCOMAM, inativo da Petrobras, está ganhando a batalha jurídica para recuperar o direito ao plano de saúde da empresa para funcionários e aposentados. A mais recente decisão favorável ao filiado, de março, já é de instância superior, do Tribunal Superior do Trabalho (TST).

Neste caso, o Sindicato apurou denúncia de erro da Petrobras no Termo de Rescisão do Contrato de Trabalho (TRCT). O equívoco estava na qualificação, explica o presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz:

– A empresa insistia em registrar no Termo de Rescisão do Contrato de Trabalho (TRCT) que a dispensa ocorrera a pedido do empregado, o que não era verdade, conforme entendeu a Corte – frisa Albernoz.

A defesa do SINCOMAM foi aceita no seguinte despacho do TST: “Assim, percebe-se claramente que a rescisão do contrato de trabalho somente ocorreu

após a concessão da aposentadoria do trabalhador, sendo esta a justificativa para fins de homologação do TRCT. Marcar no TRCT a opção de ‘rescisão a pedido’ seria o mesmo que o autor pleiteasse a sua própria demissão, o que não é a verdade dos fatos”.

O TST ainda considerou os recursos interpostos pela Petrobras como “protelatórios, com o único interesse de atrasar o processo” e aplicou uma multa por “litigância de má-fé” de 20% sobre o valor da causa para a União e mais 21% sobre o valor da causa a favor do empregado.

– Estávamos certos em não aceitar a imposição da Petrobras em colocar o termo que poderia acarretar prejuízos irreparáveis aos associados, podendo constar na rescisão o termo “aposentadoria por tempo de serviço” ou “por tempo de contribuição” – completa Albernoz.

Desconto indevido

Associado zera cobrança em contracheque

Em ação proposta em face de erro da Fundação Petrobras de Seguridade Social (Petros),

o Departamento Jurídico do SINCOMAM conseguiu reverter os descontos que a entidade estava lançando indevidamente nos contracheques. A sentença que deu ganho de causa ao nosso associado merece destaque no trecho a seguir.

“(…) Diante do exposto, JULGO PROCEDENTE EM PARTE O PEDIDO, para determinar à ré que suspenda os descontos sobre o benefício previdenciário do autor, sob pena de multa do triplo do valor indevidamente cobrado, e que devolva ao autor o valor já dobrado de R\$ 3.179,34 (três mil cento e setenta e nove reais e trinta e quatro centavos), corrigido monetariamente a partir do desembolso(…)”.

A Petros recorreu da decisão e mais uma vez perdeu, em segunda instância, haja vista que foi mantida a sentença na íntegra.

Fim de abuso na telefonia

Associado consegue devolução de valor indevido

Em acordo judicial recentemente firmado com a Embratel conseguimos fazer valer o direito de um de nossos associados, que procurou o

Departamento Jurídico do SINCOMAM relatando cobranças indevidas em faturas das contas telefônicas. O associado havia até solicitado o cancelamento de sua linha, mas a Embratel não atendeu.

Assim, por força do acordo homologado judicialmente, o associado conseguiu o cancelamento da linha telefônica, bem como a devolução dos valores cobrados indevidamente em sua fatura. Objetivo 100% alcançado e mais uma vitória da organização sindical.

Plano de saúde

Beneficiado mais um associado aposentado

Frequentemente as empresas operadoras de planos de saúde conseguem uma forma de aumentar o valor das mensalidades, dificultando uma assistência médica satisfatória. Mas há como se proteger.

Em recente decisão, o 2º Juizado Especial Cível do Rio de Janeiro deu a um aposentado associado ao SINCOMAM, que contava com 12 anos de participação no plano de saúde, o direito de permanecer com o mesmo contrato da época em que ainda era empregado.

Sem a intervenção judicial

do SINCOMAM, os valores do plano de saúde do associado iriam aumentar de R\$ 600 para mais de R\$ 1.300 por mês. Além da manutenção do plano de saúde, nos moldes da época da contratação, o juiz ainda determinou uma indenização de R\$ 7.000 pelo cancelamento equivocado do plano.

Ao aposentado que contribuir para os planos de saúde, em decorrência de vínculo empregatício, pelo prazo mínimo de dez anos, é assegurado o direito de manutenção como beneficiário, nas mesmas condições de que gozava quando da vigência do contrato de trabalho, desde que assuma o seu pagamento integral.

Aposentados Petros

Processo em fase final no STF

Aposentados da Fundação Petrobras de Seguridade Social, associados ao SINCOMAM, obtiveram êxito no processo das Ações do Nível que envolve a Petrobras e a própria Petros.

Algumas dessas ações estão em fase final no Supremo Tribunal Federal. A expectativa é de que o STF confirme a Justiça do Trabalho como órgão competente para decisão final.

Casa própria a preço justo

Associado ganha ação revisional e reduz dívida

A Caixa Econômica Federal, através de seu Sistema Financeiro de Habitação, teve que compor acordo com um de nossos associados junto ao Tribunal Regional Federal. Trata-se de ação revisional dos valores das prestações da casa própria em que a CEF cobrava dívida de R\$ 610.129,22. O mutuário reconhecia R\$ 177.886,68.

No dia 27/03/2012, em audiência com intensa negociação entre os advogados do SINCOMAM e da CEF, conseguimos reduzir aquela dívida para apenas R\$ 32.712,89.

O acordo prevê pagamento de uma entrada de R\$ 8.000 e o saldo em 60 parcelas de R\$ 624,61 pelo sistema de amortização SACRE.

No primeiro ano, as parcelas serão de R\$ 624,61. No segundo, o valor mensal já reduz para R\$ 522,16, no terceiro já cai para R\$ 484,39 e assim sucessivamente até o último ano, quando as parcelas serão de R\$ 398,45.



Alô Companheiro!

Estamos inaugurando esta coluna com tiradas rápidas sobre os processos e procedimentos que estamos implementando, bem como batalhando junto às empresas visando melhorias na vida dos CDMs.

1 Conseguimos mais uma vitória junto a uma das empresas de navegação para mudar a escala de 2x1 (mais sacrificante) para 1x1 (mais benéfica). Além das melhorias nas condições de trabalho, o CDM vai poder ficar um pouco mais de tempo em casa. Para esta nova escala, a empresa vai ter que contratar mais CDMs, abrindo mais vagas no mercado!

2 Já temos um posicionamento sobre os descontos de imposto de renda sobre as férias indenizadas pagas no momento da rescisão. Conforme parecer da Secretaria da Receita Federal, pela Coordenação-Geral de Tributação, através da Solução de Divergência n.º 1 de 02/01/2009, as férias indenizadas, pagas no momento da rescisão contratual, são isentas de recolhimento de IRRF. É uma mordida a menos do Leão!

3 Estamos em negociação e já temos alguns processos ajuizados contra as empresas que insistem em descontar a etapa-rancho da remuneração do CDM quando este está embarcado. Entendemos que a remuneração não pode ser reduzida nesses períodos, e que a etapa deve ser paga todos os meses, sem qualquer desconto. Olho vivo!

UMA 6ª FEIRA 13 INTERMINÁVEL

Continua agonia do navio Costa Concordia, ferido de morte em dia fatídico

FOTO: REPRODUÇÃO



São várias as lições que se podem tirar do acidente em janeiro de 2012 no litoral da Itália com o navio de cruzeiro Costa Concordia, que transportava 3.216 passageiros e 1.013 tripulantes. Uma delas é a constatação, em tempos de internet, de que o mundo unido e globalizado rejeita descaso e quebra de leis.

Tanto é assim que o herói do episódio acabou sendo Gregorio De Falco, oficial de Marinha da Capitania dos Portos de Livorno. Intransigente com o abandono precipitado da embarcação pelo comandante Francesco Schettino enquanto milhares de passageiros e tripulantes tentavam se salvar, De Falco acabou se exasperando com o marinheiro indisciplinado: “Suba a bordo, c@#@£#%!”.

Este diálogo entre De Falco, em terra, e Schettino, a salvo numa lancha, acabou vazando para a internet, repercutindo nos quatro cantos do planeta.

O duro é que ainda teremos de conviver um bom tempo com esta lembrança. Pelo menos dez meses serão necessários para retirada do gigante do local do acidente, segundo as autoridades italianas. Certamente virão à tona novas imagens dramáticas do acidente e revelações inéditas. Tudo isso ao lado de uma demorada operação ambiental destinada a evitar o vazamento de 2.300 toneladas de óleo nos tanques do Costa Concordia.

Mais duro ainda é ter que reconhecer que nem toda tecnologia foi capaz de driblar a superstição: o casco que não quebrou a garrafa de champanhe na cerimônia de batismo foi o mesmo que se chocou contra o rochedo submerso naquela fria noite de uma sexta-feira 13 que parece não acabar.

No fechamento desta edição, em abril, os boletins das autoridades apontavam 28 mortos e quatro desaparecidos. >>>

FOTOS: REPRODUÇÕES



"Aquela rocha não estava nas cartas"

Preso, comandante tenta se defender do linchamento geral

O capitão Francesco Schettino se transformou em vilão de dimensões oceânicas. Preso logo após o naufrágio parcial do transatlântico Costa Concordia no litoral oeste da Itália, naquela sexta-feira, 13, de janeiro último, ele viu se abrir as portas do seu próprio inferno astral.

Primeiro: perdeu apoio da empresa Carnival, dona da frota Costa Crociere, que o considerou negligente. Segundo: foi indiciado por homicídio culposo múltiplo e abandono de navio. Virou uma espécie de Judas Iscariotis do mar, ao ser impietosamente apedrejado por ressentidos ex-colegas.

O irônico nesta tragédia é que ela começou justamente por um ato de extrema cortesia de Schettino.

Quando o Costa Concordia se aproximou da Toscana, o comandante resolveu reverenciar um tripulante. O homenageado foi Antonello Tievoli, chefe dos garçons, nascido na ilha de Giglio, que chegou a telefonar a parentes para avisar que o navio dele estava ali, pertinho. No afã de sobrevalorizar o afago, o capitão Schettino quis chegar ainda mais próximo. Foi o bastante.



O comandante sequer honrava a farda, acusam desafetos

A uns 150 metros da ilhota, o casco do gigante de 290 metros de comprimento e mais de 100 toneladas encontrou um rochedo submerso. O impacto, segundo sobreviventes, provo-

cou uma imediata pane elétrica e o Costa Concordia adernou a estibordo, fazendo água e espalhando terror entre os 3.216 passageiros e 1.013 tripulantes.

Ao ser preso, Schettino, 52 anos, alegou que "aquela rocha não estava indicada nas cartas", mas não adiantou. O empregador dele o desmentiu e os testemunhos convergiram em três pontos: mudança de trajetória para se exibir, demora para dar o alerta de evacuação e abandono precipitado do navio.

Enquanto cumpria os primeiros dias em prisão domiciliar, o comandante descobriu que fez inimigos na profissão. Os jornais italianos se superaram em publicar por dias seguidos opiniões nada edificantes.

Mario Palombo, um comandante de bordo aposentado da Costa Crociere, descreveu-o como "muito exuberante e imprudente". Outro oficial hoje inativo da mesma empresa, que não quis se identificar, disse que Schettino era um "insolente e um palhaço, que se fazia de esperto". Para um terceiro ex-colega, Schettino sequer honrava o uniforme de oficial, numa referência ao hábito de não abotoá-lo corretamente.



"Suba a bordo, c@®@£#%!"

Frase de oficial-herói que enquadrou comandante insubordinado vira bordão internacional

O mundo inteiro ouviu o ríspido diálogo por telefone entre o comandante do Costa Concordia, Francesco Schettino, e o oficial Gregorio De Falco, da Capitania dos Portos de Livorno, logo após o acidente.

O tom duro de um superior diante de um subordinado vacilante passou - mais que a impressão - a certeza de que De Falco estava coberto de razão, nas funções de guardião das leis marítimas. Relembre os principais trechos do diálogo, na transcrição a seguir.

De Falco: (...) volte ao navio, e me diga quantas pessoas estão lá (...) e qual o tipo de ajuda que eles precisam. Está claro? Escute, Schettino, talvez você tenha se salvado do mar, mas eu vou fazer você parecer muito mau. Eu vou fazer você pagar por isso. Droga, volte para bordo do navio!

Schettino: Eu estou em um barco salva vidas, estou aqui embaixo. Não vou a lugar algum. Estou aqui.

De Falco: Suba a bordo, c@®@£#%! Isso é uma ordem! (...) Agora eu estou dando as ordens. Volte para bordo. Isso está claro?

Schettino: Estou indo para bordo.
De Falco: Minha equipe de resgate

de Schettino que ele estava mentindo. "Abandonar é mais do que desertar, é trair o Código Marítimo", disse De Falco, pedindo que todos se esqueçam dele. "Não quero ser herói", disse.

Não adiantou. A frase com a ordem do herói ("Vada a bordo") virou bordão e estampou camisetas de populares indignados em vários países da Europa. >>>

está na proa. Vá! Já existem corpos, Schettino. Vá!

Schettino: Quantos corpos há lá?
De Falco: Eu não sei... Cristo, você devia ser quem me estaria dizendo isso!

Schettino: Você percebe que está escuro e nós não podemos enxergar nada?

De Falco: Então, o que você quer fazer? Está escuro e você quer ir pra sua casa? Vá para a proa do navio onde está a escada e me diga o que precisa ser feito, quantas pessoas estão lá e o que elas precisam! Agora!

Schettino: Ok, chefe.

De Falco: Vá imediatamente!

O comandante De Falco explicou depois ter percebido pela voz



Opinião pública homenageia o herói De Falco

Personagens à parte

É bem provável que a indústria do cinema retrate a tragédia do Costa Concordia. Mais que provável, quase certo, o roteiro deve incluir dois personagens no filme: um músico que desapareceu depois de ceder o lugar no bote salva-vidas a uma criança perdida na evacuação e uma jovem aeromoça que parece, segundo o jargão popular, ter entrado de gaiato no navio.

Músico que deu a vida por criança e loira misteriosa no imaginário popular

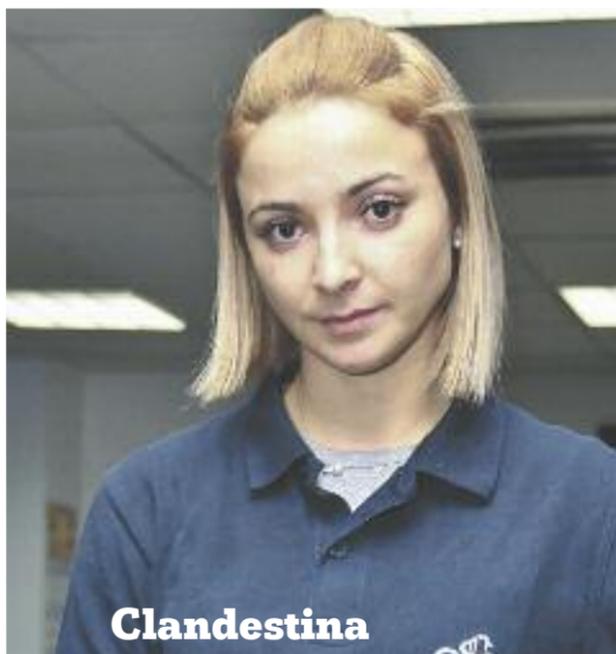


Herói desaparecido

Giuseppe sumiu após salvar criança

Fazia pouco mais de um mês que o baterista Giuseppe Girolamo, de 30 anos, natural de Bari, sul da Itália, conseguira o emprego para integrar a orquestra do Costa Concordia.

E ele estava tocando, segundo testemunhas, quando o casco do transatlântico se chocou contra a rocha submersa. O pânico que se instalou a bordo na sequência gerou atropelos e atos impensados. Porém, na chamada hora do *cada um por si*, Girolamo, já de coleto e instalado no bote de sobrevivência, percebeu uma criança chorando. Um colega do músico viu quando o baterista trocou de lugar com o pequeno indefeso, que, felizmente, escapou. Já o nome de Giuseppe Girolamo acabou entrando para a lista dos desaparecidos.



Clandestina

Dominika entrou de gaiato no navio

Os primeiros passageiros salvos da tragédia desembarcaram de madrugada na ilha de Giglio levantando mais uma acusação contra Francesco Schettino. Ele teria perdido o controle do navio por causa de uma loira misteriosa.

O mistério terminou seis dias depois, quando a TV da Moldávia, uma ex-república soviética, exibiu a jovem Dominika Cermotan, 25 anos. Na entrevista, ela negou que estivesse jantando com Schettino no instante do acidente. "No momento do choque havia alguns oficiais em nossa mesa. Mas é mentira que o comandante estivesse conosco", explicou.

Dominika só não explicou como estava a bordo sem que o nome dela estivesse na lista de passageiros, fato que abriu mais uma investigação sobre o Costa Concordia.



Sekimizu: início de mandato com batismo duro

Prova de fogo

Um 'abacaxi' para novo secretário-geral da IMO

O acidente com o Costa Concordia representa a primeira pedra no caminho do novo secretário-geral da IMO (Organização Marítima Internacional), subordinada às Nações Unidas.

Koji Sekimizu assumiu o posto no dia 1º de janeiro de 2012 e logo se viu diante de críticas às regras de segurança para navios de cruzeiro, que não estariam acompanhando o ritmo de crescimento desta importante atividade turística.

"Devemos considerar seriamente as lições a serem aprendidas e, se necessário, reexaminar as regulamentações sobre a segurança dos navios grandes de passageiros", afirmou.

O turismo a bordo na Europa experimentava forte crescimento pelo menos até 2010, antes do repique da crise internacional. Naquele ano, o mercado europeu registrou um recorde, quando foi superada a barreira anual de cinco milhões de passageiros de cruzeiro.

Brasileiros se salvam todos

Família retorna três dias depois

Entre as 4.229 pessoas que estavam a bordo do Costa Concordia no dia do acidente, 53 eram brasileiros, sendo 47 passageiros e seis tripulantes, segundo o Itamaraty. Todos se salvaram.

A família do engenheiro civil João Squeff estava de volta ao Brasil três dias depois da tragédia. Ele, a mulher e o casal de filhos deram um rápido depoimento no desembarque, no aeroporto de Brasília.

O casal contou que ainda teve tempo para sair com os filhos Ayke, de 18 anos, e Krystal, de 12, após juntar algumas roupas, um pouco de dinheiro e o cartão de crédito.



Família Squeff de volta ao Brasil

FOTOS: REPRODUÇÕES



Sob nuvens negras

Um navio marcado do início ao fim

Céu carregado no caminho do Costa Concordia

O Costa Concordia teve a construção finalizada em 2006. Num episódio de mau agouro, em sua cerimônia de batismo no estaleiro Fincantieri-Cantieri Navali Italiani, a garrafa de champanha lançada contra o casco não se quebrou.

Agora mortalmente encalhado, o inoperante colosso deve representar um dos prêmios de seguros mais custosos da história, cerca de US\$ 750 milhões, segundo cálculos das seguradoras envolvidas.

Para piorar, criou em torno de si uma área de risco para saques ao tesouro guardado no interior semissubmerso. Joias, dinheiro e demais pertences de passageiros passaram a ser alvo da cobiça de ladrões organizados, ávidos também por valiosas antiguidades e objetos de valor que eram vendidos no shopping interno do navio. A ameaça levou a Guarda Costeira italiana a estabelecer vigilância 24 horas no entorno do gigante ferido de morte.

ACTs janeiro-abril

Em 13 Acordos desde o início de 2012, novas melhorias trabalhistas

Apoiada por um Departamento Jurídico reforçado, a Diretoria do SINCOMAM apresenta um balanço francamente positivo para os Acordos Coletivos de Trabalho do primeiro quadrimestre. O nível salarial subiu após negociações que também resultaram em gratificações, reforço em soldadas-bases, melhora no pagamento de diárias em viagens ao exterior e extensão de benefícios como vale-alimentação de maior valor para o segmento de apoio portuário.

Destaque também para a criação, no ACT da Tranship, do cargo de subchefe de máquinas. A novidade confirma a abertura de novos postos de trabalho para os CDMs depois que a Diretoria de Portos e Costas emitiu, há dois anos, a Normam 13. Bandeira do SINCOMAM, a norma, do aumento de competência, permite guarnecer embarcações de potência variada com condutores habilitados.



Presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz (direita), firma ACT com Transpetro: melhoria do plano de saúde e nas diárias ao exterior

Tranship

O acordo 2012-2013 entre SINCOMAM e Tranship apresenta como destaque a abrangência, agora unificando apoio marítimo e apoio portuário.

O ponto mais importante é a criação do cargo de subchefe de máquinas. A conquista é um dos primeiros resultados práticos do aumento de competência para condutores guarnecerem embarcações com até 3.000 kW no apoio marítimo, autorização expressa pela Diretoria de Portos e Costas na Normam 13, de 22 dezembro de 2010.

O SINCOMAM e a Tranship acordaram ainda um reajuste salarial de 7,5%, acompanhado de uma elevação substancial no vale-alimentação, agora estabelecido em R\$ 305, valor estendido tanto aos profissionais de apoio marítimo quanto de apoio portuário.



Assessor jurídico do SINCOMAM, Joclemy Gama (direita), e representante da Tranship

Muliceiro

Empresa também atuante no apoio marítimo e apoio portuário, a Muliceiro assinou com uma reposição salarial de 10% para profissionais dos

dois segmentos.

Outro ponto relevante é a elevação do vale-alimentação de R\$ 160 para R\$ 335, patamar superior ao valor praticado no segmento portuário. É mais um avanço, abrindo perspectivas de melhorar junto a outras empresas este benefício defendido pelo SINCOMAM.

Transpetro

O ACT firmado com a Transpetro, vigência 2011-2013, definiu uma reposição salarial de 6,97%, além de três conquistas importantes.

Uma delas é a criação de uma comissão formada por dirigentes do SINCOMAM e da empresa. O grupo ficará encarregado de acompanhar o andamento do acordo, podendo sugerir aditivos visando correção de rumos.

Outro item a ressaltar é a extensão aos CDMs do plano de saúde AMS, do Sistema Petrobras, oferecido até agora apenas aos empregados em terra. Reivindicação antiga dos quadros de mar da Transpetro, o benefício agora estendido não tem limitações de cobertura para o empregado em atividades nas regiões Norte e Nordeste, por exemplo, e é mais efeti-

vo nos reembolsos e procedimentos médicos especiais.

A terceira conquista é a obtenção de uma nova forma de recebimento de diárias em viagens ao exterior. Antes, esse direito só era contabilizado quando o navio chegava ao porto de destino. Agora, a diária passa a contar quando a embarcação deixa o terminal brasileiro e só cessa quando o CDM desembarca, na volta ao país.

Pink Flix

A Empresa aceitou pagar Auxílio Escolar de R\$ 150 em janeiro, fevereiro e março por cada dependente, inclusive o próprio empregado, desde que o beneficiário estivesse matriculado em instituição de ensino privada, cursando os níveis fundamental ou médio ou superior.

Elcano

Também houve avanços na negociação fechada pelo SINCOMAM com a Elcano Granéis Líquidos e Elcano Granéis Sólidos para o período 2012-2013.

No capítulo da reposição salarial, os profissionais da Elcano Granéis Líquidos conquistaram 7%, e os da Elcano Granéis Sólidos, 10%.

Importante ganho conseguido pelo Sindicato no documento firmado com a Elcano Granéis Líquidos foi a implementação da Gratificação de Oficina, até então paga apenas pela Elcano Granéis Sólidos.

O êxito do Sindicato valoriza os condutores embarcados em navios de transporte químico, incluindo gaseiros, recompensando CDMs que atuam como mecânicos e são responsáveis por equipamentos de manutenção de bordo. >>>



Diretor-procurador do SINCOMAM, Helio Costa (centro), na assinatura com a Barcas S/A

Barcas S/A

A negociação do ACT 2012-2013 aconteceu em meio ao noticiário desfavorável devido à sucessão de pequenos acidentes nas linhas de transporte de passageiros no Rio de Janeiro. Outro fator prejudicial foi a troca de donos da empresa, confirmada em abril quando a concessionária CCR comprou do grupo JCA 80% do controle acionário da Barcas S/A.

Diante da incerteza financeira alegada pelo empregador, o reajuste salarial provisório no período 2012-2013 é de 5,60%, ficando acertada para meados de 2012 uma avaliação revisional do índice.

Mas houve avanços nas negociações com o fechamento do ACT 2009-2010, pendente desde o impasse surgido há mais de um

ano, quando o SINCOMAM reivindicou um reajuste salarial maior dado pela empresa a outra categoria. O acerto recente resultou em reposição compensatória de 6,43% sobre os salários de novembro de 2011.

ETC

A exploração do pré-sal está trazendo como reflexo ao mercado um maior número de FPSO (Floating Production, Storage and Offloading), embarcações usadas em ambiente de offshore para perfuração e armazenamento de óleo.

O Acordo 2012-2013 com a ETC é o primeiro firmado pelo SINCOMAM neste segmento ora explorado apenas pela Petrobras.

A estatal dispõe desse tipo de navio e vem terceirizando a gestão

operacional e de pessoal marítimo junto a poucas empresas, também proprietárias de FPSO.

O ACT inédito tem a importância de criar no SINCOMAM uma cultura negocial diferente, surgida com a dinâmica do mercado.



Diretor administrativo do SINCOMAM, Jorge Pacheco (direita), firma ACT com Asso Marítima

Log In

O índice de reajuste salarial no ACT 2012-2013 é de 10,82%, considerados os itens que compõem a remuneração profissional.

- Conquista digna de registro foi a redução em 50% na diferença que havia entre condutores e outra categoria. Este impasse, motivo de reivindicações do Sindicato, pôde ser superado após uma negociação que terminou com a melhoria na Gratificação por Tarefa Realizada, benefício interno - comentou o presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz, ao fechar o Acordo.

Asso Marítima

O SINCOMAM voltou a fechar Acordo Coletivo de Trabalho com a empresa, que tornou a contratar condutores após lacuna de um ano. Por isso, o ACT vale para o período 2011-2013. O salário acordado está dentro da média do mercado.

Vanguarda jurídica na esfera sindical

* JOCLEMY GAMA

A existência de um Departamento Jurídico próprio do SINCOMAM é hoje uma alavanca que tem permitido à categoria avançar com o devido respaldo técnico-jurídico em todo e qualquer ato, além de prestar ao associado assessoria e patrocínio em quase todas as ações judiciais.



Dentro do Departamento Jurídico, numa atitude de vanguarda, foi criada em 2011 a Seção de Acordos Coletivos com a missão de apresentar redações mais técnicas para salvaguardar os reais interesses da categoria; textos que apresentassem mais clareza em sua interpretação e por fim que todas as cláusulas que compõem cada ACT fossem fundamentadas nas fontes do Direito, evitando dessa forma Instrumentos Coletivos de Trabalho ineficazes. Nenhuma Proposta de Acordo ou Pauta de Reivindicações de nossos representados é enviada às Empresas sem a devida fundamentação legal.

Ao nos depararmos com propostas onde suas redações colocam em risco os direitos que foram histórica e arduamente conquistados por nossos companheiros, imediatamente assumimos a posição de combate, pois a ordem é filtrar todos os expurgos que ameacem os direitos de nossos representados.

Talvez sejamos o Sindicato que mais solicitou mediação do Ministério do Trabalho e Emprego nos dois últimos anos. Isso reflete o quanto se tem lutado pelos interesses da categoria de Condutores de Máquinas da Marinha Mercante. No mesmo período do ano passado não tínhamos atingido a terça parte deste número. Nossa meta é adentrarmos o ano de 2013 com todos os nossos ACTs em dia. Liderança sem visão é como nau sem direção que navega o tempo todo para chegar a lugar nenhum.

Com essa nova postura, já contabilizávamos neste início de 2012 a assinatura de diversos Acordos Coletivos de Trabalho (Teekay, Barcas, Elcano Granéis Sólidos, Elcano Granéis Líquidos, ETC, Companhia Norsul, Tranship, Asso Marítima, Mulceiro Apoio Portuário, Mulceiro Apoio Marítimo, Pink Flix e Log-In). Estavam encaminhados e em fase de negociações os acordos com Logstar, Golar e Flumar.

Conclamamos os leitores associados e representados que visitem a sede de nosso Sindicato. Os companheiros irão encontrar profissionais capacitados a prestar-lhes informações de seus interesses e deixá-los a par do que tem sido combatido em prol da categoria. Aguardamos sua visita.

* Assessor Jurídico do SINCOMAM

SOLUÇÕES LOCAIS

São Paulo assume com outros estados investimentos em hidrovias retiradas do PAC

O que era para ser uma Primavera de Hidrovias, com investimentos de R\$ 2,7 bilhões do PAC em rios navegáveis, acabou se transformando em sonho de uma noite de verão. Daquele total anunciado em 2011, sobraram para a navegação interior R\$ 334 milhões após os cortes do Orçamento da União de 2012.

"O pacote de obras e investimentos não se confirmou e o setor sentiu muito", reconhece Adalberto Tokarski, superintendente de navegação interior da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Sem verbas federais, resta às hidrovias esperar por iniciativas de estatais como a Petrobras e Transpetro, da iniciativa privada ou de governos estaduais. >>>



SP vê potencial econômico na Tietê-Paraná

Pontes da Hidrovia Tietê-Paraná: obras prioritárias

Com a retirada de recursos do PAC para a navegação interior, os olhos se voltam especialmente para São Paulo, que mantém o cronograma de investimentos de R\$ 1,5 bilhão para a hidrovia Tietê-Paraná, anunciado em setembro de 2011 em conjunto com o governo federal. O anúncio foi feito pelo governador Geraldo Alckmin, que se comprometeu em aplicar R\$ 600 milhões, e pela presidenta Dilma Rousseff, cuja contrapartida federal é de R\$ 900 milhões. O desembolso será em prestações, até 2014.

Vários motivos parecem ter pesado na insistência do investimento da Tietê-Paraná. O principal deles seria o transporte vital de etanol do Centro-Oeste para o Sudeste, usando 2,4 mil quilômetros navegáveis comuns a cinco estados brasileiros (GO, MG, MS, PR e SP).

A isso se soma ainda a participação da Transpetro, que espera começar a receber agora em 2012 parte da encomenda de 20 comboios de navegação que fez ao Estaleiro Rio Tietê,

de Araçatuba-SP, com entrega estimada para março de 2014. Cada comboio é composto por um empurrador e quatro barcaças de carga. Quando a encomenda total de R\$ 430 milhões for entregue – previsão para julho de 2015 –, a Tietê-Paraná dobrará a frota. A Transpetro conta com a projeção e os lucros de que o volume anual transportável na hidrovia chegue a quatro bilhões de litros.

Obras em pontes

A primeira fase do investimento, este ano, será de preparação da Tietê-Paraná, incluindo obras básicas, projetos e estudos para licenciamento ambiental. A Diretoria do Departamento Hidroviário da Secretaria estadual de Logística e Transportes de São Paulo informou em janeiro que 2012 vai ser dedicado à dragagem de canais e obras em eclusas, mas sobretudo ao afastamento de pilares de

pontes. Este procedimento visa permitir a passagem de composições maiores sem que elas precisem interromper a operação.

Atualmente, por conta desse pouco espaço, o comboio de quatro barcaças é obrigado a se dividir em dois: o empurrador atravessa por baixo da ponte com metade da carga, larga o carregamento e retorna para buscar o restante. Cada operação dessas chega a durar duas horas e meia.

Mesmo que tenha fôlego, o empreendimento vai precisar de mais gás. Na segunda fase, de 2015 a 2018, será a vez de obras caras e complexas, como a duplicação de eclusas. Se o cronograma for cumprido sem percalços, a Tietê-Paraná triplicará a capacidade atual da movimentação do trecho paulista, que é de seis milhões de toneladas.



Bahia e Mato Grosso do Sul investem

A Bahia conheceu recentemente a importância da navegação interior. Foi em 2010, quando a atividade comercial do beneficiamento de caroço de algodão esteve a ponto de entrar em colapso. Atividade vital para a economia da Bacia do Rio São Francisco [mapa abaixo] e também do Estado, a produção quase teve de ser totalmente interrompida devido ao assoreamento.

A estiagem ocorrida entre agosto e novembro e a consequente formação de bancos de areia haviam tornado praticamente inavessíveis três passagens do canal Ibotirama-Juazeiro, de 610 km, o único trecho comercialmente viável dos 1,3 mil km da Hidrovia do São Francisco. A situação criou apreensão entre os produtores de grãos e os profissionais dos três comboios fluviais capazes de transportar 3,5 mil toneladas de carga.

Ao governo baiano só restou a alternativa de autorizar a dragagem emergencial de 50 mil metros cúbicos de areia. A operação começou em setembro de 2011 e terminou em dezembro, permitindo o escoamento da safra de grãos que ocorre entre maio e março do ano seguinte.



Hidrovia Ibotirama-Juazeiro: importância para economia baiana

Parceria MS-Argentina

A intenção de investir em hidrovias avança também no Centro-Oeste. O governador do Mato Grosso do Sul, André Puccinelli, esteve em janeiro na Argentina para conhecer a experiência do país vizinho no setor de transporte fluvial.

O interesse é a Hidrovia do Rio Paraguai, que corta o MS numa extensão de quase 800 km. Puccinelli viajou acompanhado de empresários locais. Os argentinos poderiam ser parceiros no empreendimento brasileiro.



Hidrovia do Rio Paraguai na mira do governo do Mato Grosso do Sul



BRASIL

Primeira viagem: Celso Furtado sai do Rio em novembro rumo ao Ceará, onde atracou em dezembro no Porto de Mucuri

Celso Furtado já navega

Entrou em operação no fim de 2011 o petroleiro Celso Furtado. Dos quatro navios já recebidos, de um total de 49, pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) da Transpetro, o Celso Furtado é o primeiro a navegar comercialmente.

Construído pelo Estaleiro Mauá, do Rio de Janeiro, o navio foi de vez ao mar em novembro, numa solenidade com a presença da presidenta Dilma Rousseff, após ser lançado em 2010.

A primeira viagem do navio, ini-

Frota renovada pela Transpetro começa a operar

ciada no Rio no fim de novembro, terminou no início de dezembro em Mucuri-CE, onde descarregou 10 milhões de litros de diesel e nove milhões de litros de gasolina produzidos em refinarias de São Paulo.

José Alencar

O petroleiro José Alencar, quarto e último navio encomendado através do Promef pela Transpetro ao Estaleiro Mauá, do Rio de Janeiro, foi lançado ao mar também no fim de 2011. Após descer do dique em dezembro,

a embarcação foi encaminhada para acabamentos finais antes de ser entregue em definitivo.

Outros três navios do Promef que já tocaram o mar e entraram em finalização são o Sérgio Buarque de Holanda e Rômulo Almeida, ambos no Estaleiro Mauá, em Niterói, e João Cândido, no Estaleiro Atlântico Sul, no Recife.

Das 49 embarcações projetadas nas duas primeiras fases do programa, 41 já foram encomendadas, com investimento de R\$ 9,6 bilhões. As últimas oito dependem de licitação.



Rômulo Almeida, João Cândido e Sérgio Buarque de Holanda: próximas atrações

FOTOS AGÊNCIA PETROBRAS



José de Alencar foi ao mar em dezembro para ser finalizado

QUEM PAGA A CONTA?

Mundo se assombra com repetição de desastres ambientais nos mares, e Brasil é denunciado por estrangeiros

A preservação do meio ambiente marítimo está na ordem mundial do dia. Os crescentes desastres ecológicos nos sete mares despertaram nas autoridades do planeta o sentimento de que, mais que nunca, é preciso agir rápido.

Para o Brasil atual, da exploração petrolífera, o desafio é ainda maior, sobretudo depois de duas denúncias internacionais feitas no fim de 2011. Numa delas, o Greenpeace divulgou que, com o pré-sal, o país vai se transformar no terceiro maior poluente do mundo. Na outra denúncia, a Associação Internacional dos Produtores de Óleo e Gás acusou o Brasil de ter dobrado, em 2010, o volume de óleo derramado.

Nossa responsabilidade aumentou em fevereiro, quando recebemos a confirmação de que o país vai sediar o Dia Mundial do Meio Ambiente da ONU, em 5 de junho. >>>

O mar da Bacia de Campos manchado pelo acidente da Chevron no Campo do Frade, em foto de Rogério Santana (Governo RJ)

EUA poluem em casa e no Brasil

A ambição pelo petróleo do mundo cobra preço aos norte-americanos

O mundo, que já se globalizava no fim do século 20, começou a se assustar com os vazamentos no mar em 1989. Naquele ano, em 24 de março, o casco do petroleiro Exxon Valdez se chocou contra recifes do mar do Alasca, nos Estados Unidos. Foram derramados 11 milhões de galões de óleo, atingindo 1.200 km² de uma área com abundante vida selvagem. Morreram 250 mil aves marinhas e quase três mil lontras. O custo de limpeza ficou em torno de US\$ 2,1 bilhões, e, até hoje, as áreas atingidas ainda apresentam traços de contaminação.

Neste início do século 21, os EUA protagonizaram também o pri-



Homem em meio à lama e petróleo no Alasca (EUA), no desastre provocado em 1989 pelo navio Exxon Valdez (detalhe)



meiro megadesastre ambiental marítimo. Aconteceu em abril de 2010. Uma falha numa sonda de exploração da British Petroleum no fundo

do mar do Golfo do México provocou vazamento de cinco milhões de barris, ou 780 milhões de litros, segundo o governo norte-americano. Morreram pelo menos seis mil aves e 600 tartarugas.

Chevron (EUA) polui Campos-RJ

Em 2011, novos golpes. Primeiro com o vazamento em agosto numa plataforma da Shell nas águas britânicas do Mar do Norte acabou abafado. A quantidade de óleo derramado não foi informada mas a empresa anunciou que o reservatório estava sendo fechado. O pior do ano passado, porém, estava reservado para o Brasil. Em novembro, chegava a vez do país sofrer.

Uma exploração desastrosa da petroleira Chevron no Campo do Frade abriu uma fenda no assoalho oceânico da Bacia de Campos-RJ. A empresa norte-americana relutou nos primeiros dias em admitir um acidente importante, estimando inicialmente um escapamento de 18 barris.

De saída, porém, a Agência Nacional de Petróleo avaliou o vazamento em 3,3 mil barris. Dias depois, a Chevron reconheceu que a dispersão chegou a 2,4 mil barris,



O presidente dos EUA, Barack Obama, foi conferir pessoalmente numa praia os estragos no Golfo do México em 2010 (foto acima)

sanou o problema, mas começou a ser seguidamente multada. O Ibmav lavrou dois autos de infração – derramamento de óleo e não cumprimento de cláusulas do licenciamento – de R\$ 50 milhões e R\$ 10 milhões, respectivamente. A ANP também aplicou multas iniciais de R\$ 150 milhões, mesmo valor cobrado pelo Estado do Rio de Janeiro. O Ministério Público de Campos-RJ, mais rigoroso, exige nada menos que R\$ 20 bilhões em ação civil pública por danos ambientais e sociais.

O inferno dos exploradores continuou quando a Polícia Federal indiciou o presidente da companhia no Brasil, George Buck, e mais 17 executivos da Chevron e também da Transocean, dona da sonda que perfurava o poço que vazou. É de se notar que a Transocean também esteve envolvida no desastre de 2010 no Golfo do México. O delegado federal encarregado do caso justificou o indiciamento afirmando que as empresas usaram "práticas temerárias" e causaram danos ambientais, além de sonegar informações aos investigadores e entregar documentos falsos à polícia.



Presidente da Chevron indiciado no Brasil

Para piorar a situação, surgiu em março um novo vazamento da Chevron no Campo do Frade.

A empresa foi acusada de empregar pressão em demasia para furar o assoalho da Bacia de Campos no mesmo ponto do acidente de novembro. A petroleira norte-americana negou, tentando com isso desfazer qualquer possível relação entre os dois vazamentos.

Para dirimir dúvidas, amostras de ambas ocorrências foram encaminhadas para exame técnico. O objetivo era determinar se o petróleo referente ao vazamento de novembro tem a mesma natureza do óleo colhido em março.

Seja como for, a situação dos executivos da empresa se complicou ainda mais. O Ministério Público Federal também entrou no circuito responsabilizando os acusados de afetar todo o ecossistema marítimo - podendo levar à extinção de espécies - e causar impactos às atividades econômicas da região, além de danos ao patrimônio da União.

Por fim, a pedido do MPF, a Justiça confiscou os passaportes dos indiciados, que ficaram, assim, proibidos de deixar o Brasil. >>>

Mares do mundo

Preocupação global em 2011 nas reuniões da IMO e da ONU

A necessidade de proteger oceanos agora é pauta obrigatória dos principais encontros de entidades marítimas e ambientais do mundo. Foi assim ao longo de 2011 em eventos como a reunião da IMO (Organização Marítima Internacional), em Londres, e a Conferência de Durban, na África do Sul.

No simpósio da IMO, que a capital britânica sediou em julho, os países concordaram em limitar as emissões de gases das grandes embarcações construídas a partir de 2013. Com isso, ano que vem entra em vigência o acordo que obriga à redução do consumo de energia em navios com mais de 400 toneladas.

Para o Brasil, China e outras nações emergentes, no entanto, o novo regulamento só será exigido a partir de 2019. Observadores advertiram, porém, que isso traz o risco de armadores optarem por registrar navios nesses países para driblar a norma.

O ano ecológico de 2011 foi encerrado de forma otimista em dezembro na África do Sul, com a Conferência de Durban, promovida pela ONU para discutir alterações climáticas. Participaram 194 países. Finalmente Estados Unidos, China e Índia concordaram, mesmo de forma vaga, em cortar emissões de poluentes.

No setor marítimo, porém, houve avanços. Como um segmento à parte,



Reunião 2011 da IMO em Londres: união contra a degradação dos mares



Conferência 2011 da ONU em Durban

a Câmara Internacional da Marinha Mercante (ICS), que representa 80% da frota mercante mundial, divulgou na cidade sul-africana uma declaração pedindo medidas que estimulem embarcações a reduzir as emissões

de gases poluentes. A ideia é criar um imposto sobre o CO₂ emitido pelos navios, destinando US\$ 100 bilhões a partir de 2020 para ajudar os países mais pobres a enfrentar o aquecimento global.

Nova Zelândia: o fim do Rena

Cargueiro se parte em dois e vaza após três meses de suspense

É a "pior catástrofe ecológica marítima" da Nova Zelândia, declarou o ministro do Meio Ambiente daquele país da Oceania ainda em outubro do ano passado, logo após o cargueiro Rena encalhar num recife do litoral norte.

Depois de três meses, ainda preso, o navio não suportou mais uma tempestade no mar e, em janeiro, se partiu em dois.

Com bandeira liberiana e 47 mil toneladas, o Rena carregava 1.733 mil toneladas de óleo, das quais 350 vazaram, matando duas mil aves e contaminando diversas praias.

Ainda foi possível bombear mil toneladas de óleo para fora do navio, mas o Rena perdeu entre 200 e 300 contêineres dos 830 que transportava. O capitão e outros oficiais da tripulação foram indiciados pelo acidente.



Rasgo no casco do Rena levou ao naufrágio e vazamento de óleo

FOTOS: REPRODUÇÃO

Brasil se mexe devagar

Poderes republicanos debatem novas normas e leis ambientais

Enquanto o mundo discute a proteção marinha, o Brasil também procura caminhos. Proposições com esta finalidade correm no Legislativo e Executivo.

Diante dos recentes vazamentos, a Agência Nacional do Petróleo decidiu retomar estudos que impõem novas exigências às empresas que queiram perfurar poços exploratórios. A ANP já mostrou que vai endurecer as normas ao negar solicitação da Chevron para explorar outra área do Campo do Frade. Motivo explícito: negligência.

No Legislativo, os debates ambientais, mesmo que lentamente, também

estão na ordem do dia. Corre em várias comissões da Câmara o Projeto de Lei 7006/10, que proíbe o trânsito em águas territoriais e em portos brasileiros de embarcação que utilize combustível marítimo com mais de mil partes por milhão de enxofre.

Por razões econômicas, o projeto foi rejeitado unanimemente na primeira apreciação, ocorrida ainda em outubro de 2010 na Comissão de Viação e Transportes. Prevalceu o voto da relatoria, segundo o qual a adoção de combustível mais limpo "resultaria em maiores custos, tanto no que se refere ao consumo de combustível como pela necessidade de adaptação dos motores para operar apenas com combustível destilado".



Congresso e os combustíveis marítimos poluentes

Lentidão

Mais de um ano depois, em dezembro de 2011, a matéria estava Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. O último estágio previsto para apreciação da matéria seria a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Nosso dever de casa

Escolhido pela ONU para sediar o Dia Mundial do Meio Ambiente de 2012, Brasil teve vazamentos em janeiro e fevereiro

Foi no mínimo constrangedor o início do ano para um Brasil que pretende se afirmar como nação ambiental e petrolífera.

Na África, em fevereiro, o diretor do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, Achim Steiner, confirmava a indicação do Brasil como sede das comemorações da ONU para o Dia Mundial do Meio Ambiente. Nossa ministra do setor, Izabella Teixeira, ficou lisonjeada ao receber pessoalmente a notícia no Quênia. No fundo, porém, o pensamento dela estava na avalanche de notícias sobre os vazamentos de óleo em sequência no RJ, SP e RS

Bacia de Santos-SP

O mais volumoso aconteceu em 31 de janeiro. Foi no campo Carioca Nordeste, da Bacia de Santos, a 300 km da costa de São Paulo. A quantidade vazada foi estimada em 160 barris, o equivalente a 25 mil litros.

Segundo a Petrobras, responsável pela exploração na área, houve um rompimento na coluna de produção do navio-plataforma FPWSO Dynamic Producer. No mesmo dia do problema, a estatal



FPWSO Dynamic Producer: 25 mil litros vazados

FOTOS: REPRODUÇÃO

anunciou o fechamento do poço ao qual estava ligada a embarcação. Rápida também foi a ação conjunta do Ibama e Agência Nacional do Petróleo, que na manhã seguinte ao vazamento já estavam a bordo investigando. Da mesma forma, a Marinha deslocou navio e helicóptero de apoio à observação. No terceiro dia, a Petrobras, após empregar seis embarcações para fazer a dispersão mecânica do vazamento em mar com jatos d'água, comunicou que já não havia mancha de óleo, e a Marinha confirmou a limpeza em nota à imprensa.

Bacia de Campos-RJ

Se janeiro terminou mal, fevereiro começou com mais uma dor de cabeça para a Petrobras, por conta de 30 barris de óleo que vazaram de uma tubulação da plataforma P-43, localizada no campo de Barracuda, na Bacia de Campos, a 95 quilôme-

tros da costa fluminense. Da mesma forma que ocorrera na Bacia de Santos, duas semanas antes, o vazamento foi controlado em três dias, com utilização de cinco embarcações mobilizadas pela estatal, e como no acidente na costa de SP, o vazamento não chegou à orla do RJ.

Transpetro vaza no Sul

Tramandaí-RS não teve a mesma sorte e acabou invadida por uma onda negra quando, em 26 de janeiro, um acidente da Transpetro provocou vazamento de 1,2 mil litros de óleo no mar.

O material escapou da monoboia do Terminal de Osório, durante uma operação de descarga de um navio. A praia de Tramandaí, uma das atrações turísticas da região, foi atingida. O governo gaúcho interditou a área sábado e domingo, prejudicando o fim de semana de 350 mil banhistas.



Praia de Tramandaí-RS após acidente da Transpetro

Desde o início, a Polícia Federal e o Ibama desconfiaram de que o vazamento tenha sido maior do que o anunciado pela Transpetro. Por isso, o inquérito policial foi prorrogado por mais 30 dias e o órgão ambiental considerou multar a Transpetro em R\$ 50 milhões.

FOTOS: DIVULGAÇÃO

Um grande salto nos embarques de grãos com novo terminal

Devem começar até agosto, no Porto de Itaqui, em São Luís-MA, as obras do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), que tem previsão de entrar em operação em 2013. O contrato para o investimento foi finalmente assinado em fevereiro entre o governo maranhense e as empresas arrendatárias.

As vencedoras da licitação foram NovaAgri, Glencore, Consórcio Crescimento e CGG Trading, esta última controlada pela empresa têxtil Coteminas, do ex-vice-presidente da República José Alencar.

Juntas, as ganhadoras do certame ofereceram R\$ 143,1 milhões pelo direito de explorar o terminal por um período de 25 anos, renováveis por mais 25. Estima-se que as com-



Tegram, enfim realidade no Maranhão



Porto de Itaqui, em S. Luís, acima, à espera do Tegram

Assinatura do contrato de concessão por 25 anos

mento da safra agrícola produzida na área de influência do Porto do Itaqui - Piauí, Tocantins, Mato Grosso e do Sul do Pará.

Embarcando produtos puxados pela soja, o novo terminal deve incrementar a movimentação de grãos, saltando imediatamente de 2,5 milhões de toneladas de grãos para 7,5 milhões de toneladas, e, em dez anos, para 50 milhões de toneladas.

panhias, juntas, injetem R\$ 322 milhões na construção da infraestrutura.

O Porto de Itaqui movimenta cerca de 12,5 mi-

lhões de toneladas de cargas por ano, com grande participação de derivados de petróleo e metais. O Tegram vai atuar no escoamento

DIVULGAÇÃO



120 anos Porto de Santos comemora data

Cerimônia da Codesp nos 120 anos do Porto de Santos

O Porto de Santos completou 120 anos em 2 de fevereiro de 2012. A Companhia Docas do Estado de São Paulo organizou solenidade comemorativa.

Cerca de 100 pessoas compareceram à cerimônia, que contou com a presença das mais importantes autoridades e representantes da comunidade portuária santista. Para marcar o centenário, a Codesp lançou um livro e um museu virtual [<http://documentocultural->

[santos.ning.com](http://documentocultural-santos.ning.com)] contando a história documentada do porto e sua região. Destaque para depoimentos de trabalhadores portuários.

Inaugurado em 1892 com 260 m de cais construído e a atracação do cargueiro Nasmith, da armadora Lamport & Holt, hoje o Porto de Santos tem cerca de 14 quilômetros de cais, e responde por 25% da balança comercial brasileira, escoando US\$ 118 bilhões.

SOBERANIA AR-MAR

Aeronáutica se reequipa para proteger riquezas marítimas



Assim como a Marinha e o Exército, a Aeronáutica está se preparando para aumentar a defesa do Brasil a caminho de se tornar uma potência em produção de petróleo. O Estado Maior das Forças Armadas acaba de confirmar a intenção de agir forte na defesa da soberania. Na FAB, esse investimento já é visível com a modernização das aeronaves destinadas à patrulha marítima.

>>>

O avião P-3A Orion acompanha um cargueiro. Ele é um dos nove modelos dotados de mísseis à disposição da FAB no patrulhamento do litoral

Blindar o Brasil em 20 anos

Estado Maior das Forças Armadas projeta defesa

A defesa da Amazônia e da Amazônia Azul – que compreende as águas jurisdicionais brasileiras – serão a prioridade militar nas duas próximas décadas. A previsão foi feita em Brasília pelo chefe do Estado Maior Conjunto das Forças Armadas, general José Carlos de Nardi, durante o 2º Seminário Estratégia Nacional de Defesa. O encontro, em fevereiro na Câmara dos Deputados, teve a iniciativa da Frente Parlamentar de Defesa Nacional. A Agência Câmara de Notícias deu destaque ao evento.

O chefe do Estado Maior, além de citar uma coordenação entre as três forças, referiu-se especialmente à participação da Força Aérea nas operações de vigilância de fronteiras. Segundo o general Nardi, existe a previsão de deslocar caças para a região amazônica. Há também a expectativa da Embraer produzir aviões KC 390, prováveis substitutos dos tradicionais Hércules, para transporte de tropas e cargas com a necessária mobilidade.

O general adiantou ainda que, no caso do Exército, haverá menor concentração de brigadas no Sudeste e no Sul, dada a prioridade das fronteiras. Na Marinha, acrescentou, a Estratégia Nacional de Defesa conta com a construção de submarinos, a modernização do poder naval, o monitoramento das águas de interesse do Brasil e a implantação da 2ª Esquadra no Norte e no Nordeste.



Seminário em fevereiro revelou estratégias

P-3AM Orion



Bandeirante P-95

Guardiões dos (m)ares

Orion, Bandeirulha, mísseis e tecnologia

Equipamentos de ponta estão presentes nos dois tipos de aviões usados pela FAB em operações conjuntas com a Marinha no patrulhamento das riquezas marítimas.

O modelo Bandeirante Patrulha, ou 'Bandeirulha' é um deles. Construído pela Embraer, tem registro de dois lotes entregues à FAB: o primeiro, com 12 unidades, entre 1977 e 1979, e o segundo, com oito, em 1989. Aparelhado com potente radar colocado no nariz, tem pontos "duros" sob as asas para foguetes.

Outro modelo é o P-3A Orion, fabricado pela Lockheed (EUA). Nove deles estão sendo modernizados no exterior. Três já foram recebidos, o último em fevereiro. Carrega sensores e mísseis capazes de afundar submarinos ou navios de guerra além do alcance visual. Na defesa do meio ambiente, identifica derramamento de óleo por rastros na superfície do mar e, desta forma, chega à embarcação responsável, mesmo muitas horas depois da abertura dos tanques.

"Conscientes na defesa de nossas riquezas"

Como a Aeronáutica atua no patrulhamento da costa junto com a Marinha

A Revista SINCOMAM encerra nesta edição o ciclo de entrevistas sobre soberania e pré-sal com oficiais das mais altas patentes das três Forças Armadas.

A série começou com o almirante Leal Ferreira, ex-titular da Diretoria de Portos e Costas da Marinha. Na sequência, ouvimos o general Marco Aurélio Costa Vieira, diretor de Educação Superior Militar do Exército. Agora é a vez da Aeronáutica.

O entrevistado é o brigadeiro do ar José Alberto de Mattos, comandante da Segunda Força Aérea. Do Rio de Janeiro, a II FAE controla bases de patrulha marítima e de apoio à Marinha em unidades situadas nas regiões Norte, Nordeste e Sul. Ele fala sobre o papel da FAB no monitoramento do litoral para defesa do petróleo, controle ambiental e fiscalização da pesca.

Como se dá o patrulhamento da costa brasileira?

Marinha e FAB realizam exercícios rotineiros através da Operação Atlântico, que reúne navios de cinco Distritos Navais e, em conjunto com a FAB, verifica coerência das rotas ou mesmo infrações relacionadas à pesca ilegal e agressões ao meio ambiente. No que tange à Força Aérea, atuam Unidades Aéreas sediadas em Florianópolis, Belém e Salvador, comandadas pela Segunda Força Aérea, no Rio de Janeiro. Cerca de 600 militares de nossa FAB estão envolvidos nessa prática.

Que dificuldades são observadas na vigilância do litoral do país, agora supervalorizado pelo pré-sal?

Antes mesmo do pré-sal, nossas preocupações já estavam voltadas para a proteção de nosso intenso tráfego mercante, responsável por cerca de 95% do comércio exterior do país. Quando associamos preocupações antigas com a expectativa de alcançarmos o patamar de sexta potência em produção de petróleo, enxergamos mais claramente o que temos pela frente.

Os aviões disponíveis são satisfatórios para cobrir o extenso litoral brasileiro ou há intenção de se adotar, como no Exército, grupos de deslocamento rápido?

As aeronaves de patrulha, P-3AM e P-95, atendem perfeitamente às necessidades. Num cenário de procedi-

na própria essência das forças aéreas.

É satisfatório o preparo de nossos pilotos de patrulha marítima?

Uma missão de patrulha conta com vários especialistas a bordo. O controle dos diversos sensores e sistemas, a supervisão e o processo de tomada de decisão são desempenhados por oficiais graduados em voo. A formação é longa. Inicia-se em simuladores para os pilotos e para os demais operadores. São sessões exaustivas em treinadores táticos e simuladores de missões em anos e anos de estudos. Neste momento, a partir do enorme salto operacional decorrente da incorporação dos P-3AM, que contam com a mais moderna eletrônica e que se constitui numa das mais avançadas aeronaves de patrulha do mundo, nossos tripulantes têm sido capacitados em exercícios na Marinha ameri-



mento ostensivo, normalmente se utilizam os Bandeirulhas, como são chamados carinhosamente os Bandeirantes P-95. Já em áreas mais distantes, a opção é o P-3AM, que tem autonomia de até 19 horas de voo. Isto representa poder voar até 1.500 milhas náuticas, permanecer até três horas voando sobre um objetivo. As bases distribuídas por todo o nosso litoral podem apoiar as aeronaves P-95 e P-3AM em toda essa área. Ou seja, o princípio dos "grupos de deslocamento rápido" está

cana e em sistemas de missão na Espanha. Tudo se faz necessário para o pleno domínio da nova plataforma, na vasta gama de conhecimentos na chamada área da guerra eletrônica. A FAB viu, recentemente, um grande incremento em sua capacidade de defender o país. Novos vetores foram incorporados ao acervo, gerando maior capacidade operacional e a convicção de estarmos no caminho certo, sempre conscientes de nosso papel na defesa de nossas riquezas.

Superporto em Maricá-RJ

Terminal poderia gerir 40% do petróleo do país

Foi apresentada em janeiro a proposta da construção do Terminal Ponta Negra, em Maricá-RJ, na Região dos Lagos fluminense. É mais um projeto ligado à exploração do petróleo na costa. Chamado de Porto do Pré-Sal, o investimento é uma iniciativa da DTA Engenharia, responsável pelo planejamento de mais de 30 obras do gênero no Brasil e exterior.

Concretizado, será um dos maiores portos do país. O custo de R\$ 5,4 bilhões destina-se a criar condições do terminal receber, armazenar e classificar 850 mil barris de petróleo por dia, o equivalente a 40% da atual produção nacional.

DIVULGAÇÃO



A localização é de apenas 30 km do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro

A DTA Engenharia, que comprou o terreno e garante ter proposta de parceiros privados e públicos, como o BNDES, segundo afirma, e o apoio do governo do RJ.

Órgãos ambientalistas fluminenses já sinalizam que a licença obrigatória

não seria problema. Uma das vantagens ambientais do projeto, inclusive, poderia ser a preservação ecológica da região de Angra dos Reis-RJ com a possível redução das operações do Terminal da Baía da Ilha Grande (Tebig), a estrutura

do tipo mais usada pela Petrobras no Estado.

Os donos do projeto citam ainda outro ponto favorável, como a profundidade local da lâmina d'água, de 50 metros, eliminando o alto custo de dragagem.

Natal sem porto novo

Falta de estudos e projetos adia modernização de terminal

O governo do Rio Grande do Norte reagiu com naturalidade à notícia do adiamento na ampliação do Porto de Natal. As obras no terminal, orçadas em R\$ 2 bilhões, foram sacrificadas devido ao corte de verba federal do Plano Plurianual 2012/2015.

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte admitiu que não havia estudos nem projetos prontos para a ampliação pretendida na margem esquerda do Rio Potengi, oposta ao local onde funciona o atual porto. A Codern anunciou porém que vai apresentar um novo pleito com a intenção de inaugurar o novo terminal até 2015.

O corte total de recursos para o Plano Plurianual 2012/2015 foi de R\$ 35,7 bilhões.

DIVULGAÇÃO



Ampliação do Porto de Natal tem novo prazo: 2015

Vale vende 19 navios

Empresa reavalia operação no longo curso

A Vale continuará a vender em 2012 os navios de longo curso, medida que teve início em dezembro por iniciativa do atual presidente da empresa, Murilo Ferreira.

A decisão de se desfazer da frota foi tomada depois que Pequim começou a criar barreiras para embarcações da empresa nos portos chineses. Outro motivo foi o desastre no fim de 2011 com o supernavio Vale Beijing, de propriedade da coreana STX

DIVULGAÇÃO



Acidente com Vale Beijing no Maranhão pesou

Pan Ocean, que teve um dos tanques de lastro rachado na costa do Maranhão quando fazia a primeira viagem. A embarcação foi preparada em

águas territoriais brasileiras antes de seguir viagem para reparos finais no exterior.

A Vale já vendeu a armadores asiáticos quatro

das 19 embarcações de longo curso adquiridos junto a estaleiros coreanos e chineses. Os 15 restantes serão igualmente negociados.

Tsunami, 1 ano depois

Japão quer navio como memorial da tragédia

A prefeitura de Kesennuma avalia a possibilidade de manter a seco, no meio da área urbana, o pesqueiro Kyotoku Maru. Ele foi um dos 16 navios de grande porte arrastados 500 metros terra firme adentro, no maremoto seguido de tsunami que, em março de 2011, matou cerca de 20

mil japoneses. Na sequência, a usina atômica de Fukushima foi atingida, provocando uma tragédia nuclear devido à radiação liberada.

Kesennuma pertence à província de Myiagi, nordeste do Japão, e as autoridades locais consideravam em março conservar no local o Kyotoku Maru, de 300 toneladas, e transformá-lo em memorial para lembrar às gerações futuras o poder na natureza.

DIVULGAÇÃO



O pesqueiro Kyotoku Maru seria um memorial a seco

FOTOS: MARINHA DO BRASIL



Legado marítimo

O vice-almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira deixou a Diretoria de Portos e Costas da Marinha para assumir em abril o cargo de Comandante-em-Chefe da Esquadra. Para os condutores de máquinas, a gestão do oficial na DPC permitiu avanços à categoria. O aumento da competência, um deles, abriu o leque de embarcações tripuláveis por CDMs e gerou mais emprego.

Também foi um período em que se aprofundou o incentivo à qualificação, com apoio da DPC aos Cursos de Adaptação para Aquaviários (CAAQ), ministrados pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA).

A entrevista a seguir é uma homenagem do Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante. Em meio a homenagens da comunidade marítima, o vice-almirante Leal Ferreira fez um balanço da gestão de dois anos à frente da DPC e falou da expectativa de cumprir as solicitações que terá como Comandante-em-Chefe da Esquadra.

Vice-almirante Leal Ferreira assume como Comandante-em-Chefe da Esquadra no porta-aviões São Paulo com um desfile da tropa e aeronaves

Diretor da DPC que incentivou qualificação de CDMs, almirante Leal Ferreira assume as funções de Comandante-em-Chefe da Esquadra

Para o SINCOMAM, um dos legados de sua gestão na DPC foi a área de ensino. Em tempos de globalização, como o Sr. avalia a relação da autoridade marítima brasileira com a Convenção internacional STWC [Standards of Training and Certification Watchkeeping Convention]?

A formação do marítimo mudou sensivelmente nesses dois anos, pois a STWC passou a fazer mais exigências dos padrões internacionais de treinamento para emitir certificados de qualificação para funções a bordo e ao serviço de quarto nos navios. O impacto é grande, com mudanças profundas e importantes no conteúdo dos cursos, maiores do que imaginávamos. As novas exigências também acontecem neste momento em que descobrimos o pré-sal. Deparamo-nos de repente com uma demanda de enormes proporções e falta de mão de obra. A resposta da DPC pode ser mostrada em números. Enquanto em 2000 formamos 90 praticantes de oficiais, em 2012 estaremos habilitando 950.

Pode-se dizer que houve maior integração da comunidade marítima nesse processo?

Acredito que sim. Aceitamos novos paradigmas, abrindo espaço para acelerar essa formação profissional com a participação de sindicatos e companhias de navegação. É claro que não há unanimidade, mas trabalhamos tentando uma posição de equilíbrio, com reavaliações constantes.

Na entrevista à Revista SINCOMAM, ano passado, o Sr. se mostrava preocupado com o risco no transbordo de profissionais em Macaé...

A insegurança observada no offshore em Macaé, com traineiras transportando mão de obra para embarcações de apoio marítimo, bem maiores, ainda é uma preocupação. Macaé tem condições marítimas e operacionais próprias, diferentes de outros pontos que também merecem uma normatização mais eficiente. Ainda não avançamos em todos os aspectos que gostaríamos, mas o assunto segue na pauta da DPC, que prepara uma alteração na Normam correspondente, visando coibir esse tipo de prática.

Como o Sr. deixa a DPC na área de segurança do tráfego?

Muitas ações foram tomadas. O incremento das operações no offshore e o aumento no número de plataformas de petróleo ensejou outras providências, como a instituição de uma Normam exclusiva para helipontos. Nas atividades pesqueiras, em que o número de acidentes atinge níveis acima do desejável, trabalhamos em parceria com o Ministério da Pesca e o Ministério da Educação e Cultura em busca de soluções inovadoras. As atividades de mergulho também preocupam; uma nova Normam foi editada, mas verifica-se a necessidade de aprimorar a mentalidade de segurança para reverter as estatísticas. Acompanhando o crescimento das atividades de esporte e recreio, em especial dos jet skis, instituímos a obrigatoriedade de experiência prática ou de cursos de habilitação. Apesar do aumento considerável do número de embarcações nesta categoria, os acidentes não cresceram na mesma proporção. Pelo contrário, estão diminuindo.

Tudo isso é uma grande novidade, com offshore, mergulho, indústria pesqueira e embarcações de lazer crescendo...

O Brasil está redescobrando o mar. As rodovias não permitiram nosso desenvolvimento marítimo por um bom período. Na minha geração, houve um certo esquecimento dessa vocação.

O Sr. acredita que essa relação mais próxima do país com o mar veio para ficar?

O Brasil vai prosperar se souber explorar o mar corretamente. A população vê a importância do mar na prospecção de petróleo, oportunidade que surgiu num momento em que o país se ressentia de uma falta generalizada de profissionais e navios. E nessa redescoberta do mar, o brasileiro mostra-se, acertadamente, mais intolerante com agressões ao meio ambiente e com acidentes.

Uma crítica que surgiu depois do recente vazamento de petróleo no poço da Chevron em Campos-RJ foi a de que temos instrumentos punitivos, mas não preventivos...

Sobre a prevenção da poluição hídrica, há muita ação preventiva com resultados positivos. Por exemplo, até o acidente da Chevron, no fim de 2011, tínhamos notificado vazamentos de apenas 12 mil litros de óleo ao longo do ano. Se for considerado que esse volume era comum há 20 ou 30 anos apenas numa noite na Baía de Guanabara, com esgotamentos de porões, percebe-se o quanto já se conseguiu avançar.

O Sr. sente-se satisfeito com o trabalho à frente da DPC?

Satisfação é um sentimento que você nunca tem. O que move o mundo é a insatisfação, é a busca de procurar o melhor. Após dois anos e dez dias à frente da DPC posso dizer que tive experiências positivas. O contato com a comunidade marítima é uma delas. Gostei muito de ter sido DPC.

Como o Sr. recebeu a missão de assumir o cargo de Comandante-em-Chefe da Esquadra?

É o sonho de todo oficial da Mari-

inha. Minha carreira está marcada sobretudo pelas fragatas e contra-torpedeiros que tripulei.

A vigilância da soberania a que o Sr. se referiu anterior à Revista SINCOMAM será maior nas suas novas funções?

Minha obrigação é prontificar nossos meios, para as necessidades, quando elas acontecerem. O país tem água, terra e alimentos como poucos. E vários projetos energéticos, com o pré-sal à frente. Precisamos estar prontos para usar nosso poder naval, que inclui, por alto, um porta-aviões, 14 fragatas e corvetas, cinco submarinos e a previsão de recebermos outros cinco em 10 anos. Há o projeto do submarino nuclear. Nossa força armada tem cerca de 20 aviões e 50 helicópteros. Poucos países têm porta-aviões, o que nos permite uma capacitação importante. A Marinha do Brasil hoje atua no cenário internacional. A Fragata União, que integra as Forças de Paz da ONU no Líbano, está no Mediterrâneo. É o navio de comando e controle, o Capitânia daquela força naval multinacional. Temos uma fragata e um submarino nos EUA em operação de treinamento. E cabe à nossa Marinha, com nossas embarcações, garantir o abastecimento das forças de paz no Haiti. O Brasil em crescimento certamente deverá atuar em demandas de nível maior. À Esquadra cabe estar pronta para cumprir as tarefas que lhe forem determinadas.



Nos últimos dias à frente da Diretoria de Portos e Costas: despachos com auxiliares mais próximos e homenagens

Troca de comando no CIAGA e DPC

FOTOS: DIVULGAÇÃO

A Diretoria do SINCOMAM esteve presente, em abril, à solenidade de troca de comando do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. O almirante Rodolfo Frederico Dibo transmitiu o cargo ao almirante Carlos Frederico Carneiro Primo em cerimônia na sede do CIAGA, no Rio de Janeiro.

Os diretores do Sindicato prestigiaram ainda, em maio, também no CIAGA, a posse do novo titular da Diretoria e Portos e Costas da Marinha, vice-almirante Ilques Barbosa Junior. Ele recebeu o cargo do vice-almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, que assumiu o cargo de Comandante-em-Chefe da Esquadra.



O vice-almirante Ilques Barbosa Junior, empossado diretor da DPC

O novo comandante do CIAGA, almirante Primo, recebe os cumprimentos do presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz

1 bilhão de toneladas

Portos brasileiros perto da marca histórica

Apesar da crise, os portos brasileiros devem movimentar em 2012, pela primeira vez em sua história, o volume de um bilhão de toneladas de carga. Isto corresponderá a um aumento de 12,3% em cima de 2011, de acordo com estimativas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

DIVULGAÇÃO



Cabedelo-PB liderou crescimento em 2011

Nordeste 'explode'

Os números mais expressivos de 2011 são do Porto de Cabedelo-PB, que teve um crescimento de 27,97% em 2011 em relação a 2010. Ano passado foram 1,7 milhão de tone-

ladas. Em 2010 o número foi de 1,3 milhão. Matérias-primas importadas para a indústria cimenteira paraibana lideraram.

Outro porto do Nordeste que tem o que comemorar é Pecém-CE, comum

aumento de 17% no faturamento em 2011 frente a 2010. O total movimentado no terminal em 2011 chegou a 3,3 milhões de toneladas contra 3,2 milhões de toneladas em 2010, informou a Cearaportos.

Sul acompanha

No Sul, o crescimento em 2011 também foi importante. O Porto do Rio Grande-RS registrou crescimento de 9,9% - 27,7 milhões de toneladas em 2011 frente às 23,8 milhões de toneladas em 2010.

No Paraná, Antonina e Paranaguá tiveram em 2011 movimento de 41 milhões de toneladas, 8% mais que 2010.

CONVÊNIO SINCOMAM

RIO DE JANEIRO

ACADEMIAS

Hercus Gym Club - 20% de desconto. Tel: (21) 2516-5006.

Ginasticlube - 20% de desconto. Tel: (21) 2252-0192.

AUTO-ESCOLA

Family - 15% no pagamento à vista e de 10% de desconto em pagamentos parcelados. Tel: (21) 2524-4774

COLÉGIOS

Castelo Branco - 15% de desconto. Tel: (21) 2406-7700.

Colégio Técnico Nossa Senhora das Graças - 3,5% de desconto em todos os cursos. Tel: (21) 2260-6088. **Escola Técnica Electra** - 12% a 28% de desconto nos Cursos Técnicos e 20% nos Cursos Profissionalizantes e de Especialização. Unidades: Maracanã (21) 2158-1899 / Centro (21) 2518-3344 / Madureira (21) 3833-7180 / Alcântara (21) 3712-0016 / Campo Grande (21) 2413-1274.

Ícaro - Desconto de até 18%. Tel: (21) (21) 2447-4439 / 2254-9994.

Intellectus - Descontos de 10% nas mensalidades do Colégio e 20% nas mensalidades do Curso pré-vestibular, além de mais 10% sempre que o pagamento das mensalidades efetuadas até o dia 5 de cada mês. Tel: Vila Isabel: (21) 2570-1249 / Meier: (21) 2229-9250 / Tijuca: (21) 2570-5761 / Freguesia: (21) 2456-6124.

Liceu de Artes e Ofícios - 40% a 50% de desconto nos Cursos de Educação Infantil, Curso de Alfabetização, Ensino Integral (do maternal à 4 série do ensino fundamental), Ensino Fundamental, Ensino Médio, Ensino Médio Técnico: Publicidade ou Informática. Tel: (21) 2277-7600.

Miguel Couto - Descontos de até 20%. Tel: (21) 3234-6133 / 3546-8212.

São Francisco de Assis - 20% de desconto. Tel: (21) 3337-2467 / 3421-4050.

Rezende Rammel - 15% de desconto. Tel: (21) 2597-1247.

Rio Petro - 60% de desconto. Tel: (22) 2764-3639 / 2771-0837.

Colégio Realengo - Desconto nos cursos de Creche até Pós-Médio. Tel: (21) 3159-1249.

Cetec-Lagos - 15% de desconto nos cursos de nível técnico e curso de NR10. Tel: (22) 2630-4460.

CETEF - 30% de desconto nos cursos técnicos e 20% de desconto nos cursos profissionalizantes. Tel.: (21) 2606-2308 / (21) 3707-6668.

CURSOS DE INGLÊS

CCAA - 40% somente no primeiro período e 15% nos outros períodos. Tel: (21) 2589-5533.

C.C. Americano - 70% de desconto. Tel.: (21) 2208-9698.

Feedback - 20% de desconto nas parcelas posteriores a 1 sobre os valores de tabela plena para grupo com carga horária de até 26h mensais. 0,5% de desconto na aquisição de 25h / aulas individuais, dupla ou trio. Tel: (21) 2516-2350.

Fisk - 20% nas turmas regulares; 10% nas turmas promocionais. Tel: (21) 2412-1626.

IBEU - Desconto de 37,23% nas aulas em horário promocional, 10% para aula aos sábados e 5% para aulas nos demais dias. Tel: (21) 3816-9494.

SKILL - 40% de desconto na unidade Centro, 15% de desconto nas demais unidades. Tel: (21) 2224-1000/2221-7868

CURSOS DE INFORMÁTICA

JFW - 10% de desconto. Tel: 2702-6969 / 2406-9600 / 3408-9100.

Microlins - No Centro: 50% de desconto na matrícula e 40% de desconto na mensalidade. Tel: (21) 2220-0770. Unidades: Piabetá, Caxias, Bonsucesso, Madureira e São Gonçalo, desconto de 36,37%. Itaboraí: desconto de 35%. Tel: (21) 2635-3388. Cabo Frio: 50% de desconto. Tel: (22) 2647-0127. Itaguaí: 40% de desconto (21) 2687-7659.

SOS Computadores - 10% de desconto. Tel: (21) 2544-6421.

FACULDADES

Abeu - Abatimento nas mensalidades da educação

infantil aos cursos de graduação e 10% (dez por cento) nos cursos de pós-graduação. Tel: (21) 2104-0450.

Candido Mendes - 30% de desconto nos cursos de Direito e Administração e 20% nos cursos sequenciais. Instituto a Vez do Mestre - 10%. Tel: 0800 282-5353. Castelo Branco - Desconto a partir de 20%. Tel: (21) 3216-7700.

Celso Lisboa - 20% de desconto nos cursos de graduação, licenciaturas e superiores profissionais de Tecnologia. Tel: (21) 2501-4722.

Estácio de Sá - Desconto de até 50% dependendo do curso, campus e turno escolhidos pelo aluno. Tel: (21) 3231-0000.

Gama Filho - 25% de desconto nos cursos de Graduação e 15% nos cursos de extensão e de pós-graduação. Tel: (21) 0800 606-9999.

Instituto A Vez do Mestre - 10% de desconto nos cursos de graduação e pós-graduação. Tel: 2531-1382 / 2531-0037.

Faculdade Bethencourt da Silva - 20% (vinte por cento) de desconto nos cursos: Bacharelado em Administração - Bacharelado em Ciências Contábeis - Licenciatura em Eletrônica - Licenciatura em Construção Civil. Tel: (21) 2277-7600.

Faculdades Integradas de Jacarepaguá - FIJ - 40% (Quarenta por cento). Tel: (21) 3392-6646.

Moraes Junior - 10% de desconto. Telefone: (21) 2169-8200.

Faculdade São José - Oferece desconto nos cursos de graduação. Tel: (21) 3159-1249.

SUESC - Desconto de até 25%. Tel: (21) 3077-0539.

Uni La Salle - Descontos de até 20%. Tel: (21) 2199-6600.

Unicarioca - Desconto de até 50%. Tel: 2563-1900.

Universidade Santa Úrsula - Descontos de até 50%. Informações pelos telefones: (21) 2554-2500 / 2554-2521.

Universidade UNISUAM - 20% nos cursos de graduação e 25% para beneficiários que já possuem diploma de nível superior. Tel: (21) 3882-9703.

Veiga de Almeida - 20% de desconto. Tel: (21) 2574-8888.

FARMÁCIAS

Farmácia de Manipulação Bio Ativa - 15% de desconto no pagamento à vista e 10% de desconto no pagamento com cartão (sem parcelamento). Filiais: Centro Tel: (21) 2224-6486. Madureira Tel: (21) 2489-6141. Tijuca Tel: (21) 2284-9324.

LAZER

Hotel Mandrágora - Búzios - 35% de desconto nos períodos de baixa temporada (01/03 até 15/12 exceto férias de julho e feriados), 15% de desconto nos períodos de alta temporada (de 16/12 a 18/02). Telefone: (22) 2623-1348.

Hotel Recanto - Penedo - 10% de desconto para uma pessoa ou casais e 15% para grupos, nos períodos de alta e baixa temporada. Tel: (24) 3351-1253.

Pousada Itaúna Inn - 10% de desconto. Tel: (22) 2651-1257 / 9938-3071.

Pousada Arcádia - Baixa temporada: 20% de desconto sexta a domingo e 30% nos demais dias. Alta temporada: 10% sexta a domingo e 15% nos demais dias. Tel: (24) 2220-4850.

Pousada Água Marinha - 5% de desconto na alta temporada e 10% de desconto na baixa temporada. Tel: (22) 2645-6555 / 2643-8446 / 2643-8447.

Rio's Nice Hotel - 50% de desconto de acordo com o apartamento ocupado. Tel: (21) 3970-9100.

SESI - Desconto de 10% nas consultas médicas e 30% de desconto nas mensalidades. Tel: 0800-231231.

Hotel Búzios Ariau - 20% nas diárias, este benefício não inclui pacotes em datas especiais. Tel: (22) 2633-1073.

Hotel Monte Alegre - 40% nas diárias. Este benefício não inclui pacotes em datas especiais. Tel: (21) 2277-7300.

RESTAURANTES

Restaurante Áurea - 10% de desconto no peso da refeição de 11:00h às 14:00h e após as 14:00h o desconto será de 18%. Tels.: (21) 2233-3196.

Restaurante Verde Town - 10% de desconto no peso da refeição até as 14:00 horas. Após este horário prevalece a promoção vigente no período. Tels.: (21) 2233-8543 / 2237-8676.

Restaurante Casarão - 10% de desconto no peso da

refeição. Tels.: (21) 2223-6475.

NORDESTE E ES

COLÉGIOS

Escola Batista Ludovicense / MA - 20% de desconto sob o valor normal das mensalidades de todos os cursos oferecidos. Tel: (98) 3232-6470.

Santa Teresa / MA - 30% de desconto na Educação Infantil e no Ensino Fundamental do 1 ao 5 ano, 25% no Ensino Fundamental do 6 ao 9 ano, 15% no Ensino Médio na 1 e 2 série, 10% no Ensino Médio na 3 série. Tel: (98) 3231-5288 / (98) 3232-3707.

CURSOS DE INGLÊS

CCAA / Alagoinhas BA - 40% de desconto para alunos novos e 15% nos outros períodos. Tel.: (75) 3422-4017.

ICBEU / MA - 20% de desconto. Tel: (98) 3213-6850.

FACULDADES

Fanor / Faculdade Nordeste - Descontos de até 30% dependendo do curso escolhido. Tel: (85) 3052-4848.

FARN - Descontos de 10% (dez por cento) a 25% (vinte e cinco por cento) para os cursos de Graduação e 20% (vinte por cento) para todos os cursos de Pós - Graduação. Tel: (84) 3215-2917.

FTC - Faculdade de Tecnologia e Ciências (IMES) - BA - Descontos que variam de 10% a 20% sobre o valor das mensalidades dos cursos de Graduação, Pós Graduação. Tel: (71) 3281-8000.

Maurício de Nassau - Recife - 10% nos cursos oferecidos, nas Pós-Graduações "realizados e certificados" e BJ Colégio e Cursos. Tel: (81) 3413-4611.

LAZER

Alnorte - Desconto de 20%. Tel: (84) 9991-9690 / 3615-1717.

SESC - ES - Taxa de Inscrição anual (paga no ato da matrícula), R\$20,00 para titular e R\$ 7,00 para dependente. Tel: (27) 3232-3131.

SESI - MA - Desconto de 10% nas consultas médicas e 30% de desconto nas mensalidades. Tel: (98) 3212-1822 / 3212-1862 / 3212-1821

SANTOS

LAZER

Grupo ALC - 3% Cruzeiro Marítimo; 3% Pacote Nacional e Internacional; 3% Locação de Veículos; 10% Seguro Viagem; 10% Assessoria Consular para visto e documentação. Tels.: (11) 3228-0524 / 3337-0507.

Brasil Futebol Clube - Desconto de 20%. Tel: (13) 3236-4566.

ENSINO

CCAA (Boqueirão) - A partir de 20% de desconto. Tel: (13) 3234-9669.

CCBEU - 30% de desconto. Tel: (13) 4009-3293.

Colégio Laly - 20% de desconto. Tel: (13) 3358-2842 / 3358-2042.

Colégio Notre Dame - 10% de desconto. Tel: (13) 3468 - 6228.

Escola Politecnica Treinasse - Descontos de até 20%. Tel: (13) 3232-9273 / 3013-2445.

Paulistec - Mensalidades de R\$ 420,00 (pode parcelar). Tel: (13) 3219-2490.

San Petro - 60% de desconto. Tel: (13) 3223-2414.

Colégio Santa Cecília - 25% para a Educação Infantil e para o 5 ano do Ensino Fundamental e 20% do 6 ao 9 ano do Ensino Fundamental e para o Ensino Médio. Tel: (13) 3202-7105 / 3202-7135.

FACULDADES

Fundação Lusíadas - Desconto de até 20%. Tel: (13) 3202.4500 / 3202.4600 / 3202.4601.

Universitas - Desconto de até 40%. Telefone: (13) 3261-5767.

UNISANTA - A Universidade oferece desconto nos cursos de graduação e de pós-graduação. Tel: (13) 3202-7100.

CURSOS DE INFORMÁTICA

Microlins Boqueirão - 10% de desconto. Tel: (13) 3223-8189.

Tecnoponta Treinamentos - Descontos de até 25%. Tel: (13) 2104-4777.



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 currículo 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**