



CABOTAGEM

Crescimento econômico empurra segmento



TRANSPETRO

Empresa investe em mão de obra

CRIME NOS PORTOS

Ceará contra roubo de contêineres

ELCANO

CONTRIBUINDO PARA O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL



EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.

Rio de Janeiro: Praia de Botafogo, 440 - 12º Andar.
Tel.: (21) 2123-9800

Pará: Travessa Antonio Jacinto, 21 Qd317 It 05
Vila dos Cabanos - Barcarena
Tel.: (91) 3754-3825

CARTÃO do PRESIDENTE

Sinal de alerta

O fim de 2012 traz incertezas, depois de uma década de crescimento para o País. Em tempos globalizados, a crise econômica que se instalou nos EUA, Europa e Ásia começa a bater na porta do Brasil. No fechamento desta edição, o PIB do 3º trimestre avançava apenas 0,6%. Naquele mesmo instante,

grandes empresas que puxam a economia brasileira refaziam as contas. Era o caso da Petrobras e da Vale, de grande influência na navegação mercante.

No caso da estatal do petróleo, no início de dezembro a empresa anunciava redução de US\$ 1,6 bilhão nos investimentos no período 2012-2016. Na sequência, a Vale, maior produtora mundial de minério de ferro, decidiu encolher para US\$ 16,6 bilhões o investimento para 2013. São 24% a menos do que a mineradora injetou em 2012, reflexo direto da queda de encomendas da China, o maior cliente.

A Europa, empobrecida, cortou encomendas de produtos agropecuários. Os fretes caíram. Há cerca de três anos um contêiner de 40 pés com frango exportado do Brasil para a Europa valia cerca de US\$ 2,7 mil. No início de 2012, o armador fazia esse frete por US\$ 2 mil, segundo informes publicados na mídia. No caso do mesmo contêiner embarcado para a Ásia, a cotação caiu de aproximados US\$ 4 mil para cerca de US\$ 2,7 mil. Ainda no começo deste ano, grandes cargueiros que podem transportar a granel minério de ferro ou cereais aceitavam taxas de fretamento de US\$ 15 mil por dia. Em semanas, segundo corretores e proprietários, a taxa em vigor baixava na ocasião para US\$ 6 mil.

Tudo isso certamente é um baque para nossa Marinha Mercante, que precisa do comércio exterior para seguir crescendo. Infelizmente, o mercado interno, que seguiu as bases do crescimento econômico nas versões recentes da crise internacional, parece insuficiente para aguentar o tranco globalizado, apesar de algumas boas notícias.

O segmento marítimo brasileiro apresenta expansão, conforme mostramos neste número da Revista SINCOMAM em matéria sobre a evolução da cabotagem. Uma empresa citada na referida reportagem, inclusive, anunciou após o fechamento desta edição que já estuda investir R\$ 1,4 bilhão em 2014, incluindo a construção de sete navios. "O cenário é muito positivo", afirmou o diretor-presidente da companhia. A esse quadro favorável somam-se as encomendas da construção naval. É pouco, no entanto, se lembrarmos que a atividade mercante, como sempre, se caracteriza pelo caráter global que empurra a economia mundial.

É preciso que as autoridades dos países situados no olho do furacão encontrem uma saída. Entre a estagnação observada em outros continentes e o otimismo em nosso segmento interno, é hora de ligar o sinal de alerta.

Que o Sr. DEUS nos abençoe



Alcir da Costa
Alberniz

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.macaee@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

SUMÁRIO

ANO II - Nº 6 - DEZEMBRO - 2012

24

Pelo melhor acordo

Apesar do endurecimento de algumas empresas, é positivo o saldo dos Acordos Coletivos de Trabalho firmados pelo SINCOMAM no período agosto-outubro. Destaque para a negociação madura com a Brabunker, representada pela Diretora de RH, Ana Beatriz Tartuete (à direita na foto, ao lado da coordenadora do Departamento Jurídico do Sindicato, Ana Cristina Batista).



32

Norte e Nordeste puxam cabotagem

Crescimento econômico nas regiões antes atrasadas exige novos modais para distribuição de bens de consumo. Zona Franca de Manaus tem navios como desafogo de estoque. Empresas de longo curso e cabotagem se expandem para ampliar oferta.



39

SINCOMAM abre caminhos no Maranhão

Atuação do Sindicato em São Luís ganha reconhecimento dos empregadores. Assembleia inédita e fiscalização de Acordo Coletivo de Trabalho estão na pauta da Delegacia do SINCOMAM no Maranhão, onde o delegado Jorge Pacheco (na foto, de azul) administra aquela unidade com apoio do auxiliar administrativo Samuel Soares (de branco).



40

Academia Marítima da Transpetro

O debate sobre a qualificação de mão de obra toma conta do segmento marítimo. A Revista SINCOMAM entrevistou o capitão de longo curso José Menezes Filho (foto). Gerente executivo de Recursos Humanos do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro, ele fala sobre a Academia Marítima da estatal, criada para suprir a carência de profissionais no mercado.



8

Mudança na central sindical do SINCOMAM

A Central Sindical de Profissionais (CSP), à qual o SINCOMAM é filiado, aprovou em assembleia alterações nos estatutos. Representado por diretores, o Sindicato aprovou as mudanças, entre as quais a troca do nome para Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB).



10 Ensino marítimo

O novo Comandante do CIAGA, Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo, recebeu a reportagem da Revista SINCOMAM. Ele fez uma avaliação dos primeiros meses no cargo e dos desafios na função.



31

Imprensa ouve SINCOMAM em Macaé

Reportagem gravada pelo SBT sobre as atividades no offshore do petróleo ouviu o delegado do SINCOMAM em Macaé-RJ, Antonio do Carmo.



7

Dia Marítimo Mundial

Solenidade no CIAGA levou principais autoridades marítimas ao Rio, em 2012. SINCOMAM esteve presente. Mensagem da IMO lembrou os 100 anos do naufrágio do Titanic e pediu mais segurança da navegação, em especial no transporte de passageiros.



Plano quinquenal da Petrobras



A presidenta da Petrobras, Maria das Graças Foster, na audiência pública da Câmara

Estatual reservou US\$ 236,5 bilhões para o período 2012-2016

O Plano de Negócios e Gestão da Petrobras para o exercício quinquenal foi anunciado à sociedade e depois levado ao Congresso Nacional, em Brasília. Na Câmara, o PNG 2012-2016 da estatal esteve no foco em setembro durante audiência pública conjunta das comissões de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) e de Minas e Energia (CME).

A presidenta da Petrobras, Maria das Graças Foster, informou que o investimento total no período será de US\$ 236,5 bilhões. A previsão é injetar US\$ 131,6 bilhões na área de Exploração e Produção, US\$ 13,5 bilhões em Gás e Energia, US\$ 10,7 bilhões na área Internacional, US\$ 3,3 bilhões em Distribuição e US\$ 2,5 bilhões em Biocombustíveis.

Atualmente, as reservas provadas da Petrobras são de 15,7 bilhões de barris de óleo, enquanto os volumes potencialmente recuperáveis chegam a 15,8 bilhões, presumindo um potencial de reservas de 31,5 bilhões de barris.

Os trabalhadores e a Petrobras

Sindicatos querem segurança e mão de obra nacional

O SINCOMAM compareceu à palestra da Petrobras em que a estatal apresentou a sindicatos o Plano de Negócios e Gestão 2012-2016. O encontro aconteceu no final de agosto no edifício sede da Petrobras, no Rio de Janeiro.

O Sindicato foi representado pelo diretor Jorge Pacheco e por dois profissionais do Departamento Jurídico, Hamilton Werneck e Alexandre Correa, que produziu um documento com um relato da palestra, com ênfase no interesse dos trabalhadores ligados à Petrobras.

— Cabe destacar que a plateia era notadamente formada por sindicatos, entre eles o dos petroleiros e outras representações de marítimos. Houve uma nítida preocupação trabalhadores em preservar a mão de obra nacional, a quantidade e qualidade das manutenções preventivas e os regimes de trabalho dos empregados — salientou Correa.

O advogado do SINCOMAM

acrescentou que uma insatisfação dos sindicatos é com o aumento do afretamento de embarcações estrangeiras em detrimento dos contratos nacionais, que mantêm o dinheiro no Brasil, e não no exterior.

— Os sindicalistas manifestaram preocupação com a quantidade de terceirizações em atividades-fim da Petrobras, apontando um risco para os trabalhadores brasileiros — relatou Alexandre Correa.



Alexandre Correa, advogado do SINCOMAM: sindicatos deram recado



O diretor Nilton Mascarenhas (esquerda) e o presidente Alcir Albernoz representaram o SINCOMAM na solenidade do CIAGA

Dia Marítimo Mundial 2012

O comandante da Marinha, almirante Julio Soares de Moura Neto, presidiu em 26 de setembro a comemoração do Dia Marítimo Mundial 2012 organizada no CIAGA – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro.

O SINCOMAM foi representado na solenidade pelo presidente Alcir Albernoz e pelo diretor secretário Nilton Mascarenhas.

Segurança, meta mundial

Respeitado no Brasil e no mundo, o Dia Marítimo Mundial tem como elemento de integração global a mensagem da IMO (Organização Marítima Internacional), da ONU. O texto de 2012, assinado pelo secretário-geral Koji Sekimizu, é inspirado no centenário do naufrágio do cruzeiro britânico Titanic, em 14/4/1912, “transformado, em poucas horas, de o navio mais celebrado do mundo, em um nome para sempre associado a desastre”.

Coube ao comandante José Menezes Filho, representando o Centro de Capitães da Marinha Mercante, a leitura da mensagem da IMO que conclama

IMO lembra os 100 anos do naufrágio do Titanic para pedir mais segurança da navegação, e DPC mantém ensino profissional marítimo entre prioridades

ainda a comunidade marítima mundial a “aumentar e melhorar a segurança da navegação, em especial aquela que envolve o transporte de passageiros”.

Na Ordem do Dia, o titular da Diretoria de Portos e Costas da Marinha, almirante Ilques Barbosa Junior, destacou os desafios de monitorar as atividades de exploração marítima do petróleo e a expansão da navegação de longo curso, cabotagem e offshore.

Sindicatos e mão de obra

Para o SINCOMAM, a mensagem do diretor da DPC foi positiva ao manter como prioridade a formação de mão de obra, tarefa da comunidade marítima em que os sindicatos estão inseridos, na visão da DPC.

— Para bem apoiar o desenvolvimento nacional, mantemos as balizas do pleno atendimento das atribuições da Autoridade Marítima, quais sejam: a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar, a preservação ambiental, o ordenamento do tráfego aquaviário e o ensino profissional marítimo. Para fortalecer a excelência alcançada, ampliaremos em breve as parcerias existentes com importantes lideranças empresariais, armadores, sindicatos e empresas — disse o almirante Ilques Barbosa Junior na Ordem do Dia.



Almirante Julio Soares de Moura Neto, comandante da Marinha



O presidente da CSB, Antonio Neto (de paletó), ladeado pelos diretores do SINCOMAM Helio Costa, Jorge Pacheco e Antonio do Carmo

CSP agora é CSB

SINCOMAM apoia mudanças e rebatismo para a Central dos Sindicatos Brasileiros

Os diretores do SINCOMAM Helio Costa (primeiro plano) e Antonio do Carmo na plenária da assembleia

U ma Assembleia Geral

Extraordinária promoveu alterações nos estatutos da Central Sindical de Profissionais (CSP), que agora passa a se chamar Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB).

Com a presença e o voto dos diretores delegados Helio Costa, Jorge Pacheco e Antonio do Carmo, o SINCOMAM aprovou, junto com outras entidades sindicais filiadas, as modificações em pauta.

Motivos

A assembleia aconteceu em 27 de setembro, na sede do Sindicato dos Trabalhadores de Tecnologia da Informação do Estado de São Paulo (Sindpd), na capital paulista. A mudança do nome aconteceu por dois motivos principais. Primeiro, para se distinguir de outra central sindical



que ostenta a mesma sigla (CSP). E segundo, para reforçar a importância do fortalecimento dos sindicatos.

Central apartidária

Desde o início da reestruturação da central, os representantes da CSB se empenham em oferecer uma alternativa para o movimento sindical brasileiro. Uma opção apartidária que tenha os sindicatos e os interesses dos trabalhadores como prioridade.

– Queremos sindicatos fortes. Esta é uma central na qual os sindicatos têm voto e presença. Os sindicatos devem ser protagonistas. São eles que formam as federações, as confederações e as centrais – afirmou Antonio Neto, presidente da CSB, durante o encontro.

Antes do término da assembleia, a CSB, em meteórica expansão de dez meses, registra 312 entidades sindicais filiadas e outras 34 em processo de validação. Já eram 20 as federações cadastradas na central.



Ensino profissionalizante

FOTO LEONARDO PRADO / AGÊNCIA CÂMARA

Comissão da Câmara debate novo modelo

Está em atividade na Câmara dos Deputados a comissão especial criada em maio para estudar a reformulação do ensino médio com debates em vários Estados.

Uma sessão em setembro na própria Casa contou com a participação do especialista em Educação Cláudio de Moura Castro, autor de mais de 30 livros sobre o tema.

Segundo ele, o ensino técnico é elitista porque as escolas profissionalizantes atraem alunos com maior renda pelo alto nível de ensino.

– O resultado disso é uma grande concorrência pelas vagas, que são disputadas por exames, os chamados vestibulinhos. Obviamente quem passa é quem teve uma experiência educacional mais



Cláudio de Moura Castro (esquerda): elitismo

rica, em geral aqueles com maior renda – alertou.

Para ele, essa realidade prejudica ainda a política de formação de mão de obra especializada, já que a grande maioria dos alunos dos institutos técnicos planeja prestar o vestibular e entrar na universidade.

Já o coordenador da

Frente Parlamentar da Educação, deputado Alex Canziani, entende que as políticas de ensino técnico recentes têm mudado essa realidade.

– Houve uma expansão e a interiorização do ensino técnico, que antes se concentrava nas capitais. Com isso, as pessoas que buscam

efetivamente o ensino técnico para exercerem a profissão têm tido mais oportunidades. O gargalo da educação brasileira é o ensino médio. Temos de discutir qual ensino médio queremos porque infelizmente o modelo que adotamos há muito anos não tem sido exitoso – avalia o deputado do PR.

DIVULGAÇÃO



Porto de Itajaí-SC ainda se recupera dos estragos da chuva de 2011

Enchentes como a de 2008 (foto) têm sido frequentes em Itajaí-SC

Começaram em setembro no Porto de Itajaí-SC, exatamente um ano após a enchente de 2011, as obras de recuperação dos estragos.

A APM Terminals, arrendatária do local, anunciou que vai gastar R\$ 85 milhões na reforma do berço de atracação nº 1, com reforço do cais no fundo do rio para evitar erosão e proteger a estrutura em caso de uma nova enchente.

O ano de 2011 marcou a segunda grande enchente em Itajaí nos últimos anos. A anterior havia sido em 2008.

De vento em popa

O contra-almirante Carlos Frederico Carneiro Primo ocupa, desde abril de 2012, o cargo de Comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, ao lado do Centro de Instrução Braz de Aguiar (CIA-BA), um dos principais órgãos de ensino profissional marítimo do País.

Ciente da importância do CIAGA no presente e no futuro da vida de milhares de brasileiros que se inscrevem nos cursos EFOMM para oficiais e PREPOM para subalternos da Marinha Mercante ("Por ano, temos 10 mil candidatos inscritos em mais de 300 turmas"), ele recebeu em novembro a Revista SINCOMAM e fez uma espécie de balanço da gestão que ainda não completou um ano.

A conversa girou em torno de temas atuais, entre eles o alegado 'apagão' de marítimos que não sai da pauta, mas o almirante Primo mostrou-se também preocupado em melhorar o conforto dos alunos no CIAGA e estancar a evasão de professores, atraídos por salários maiores da iniciativa privada ou próximos da aposentadoria. Estabelecer novas parcerias para acompanhar as necessidades do mercado marítimo em expansão é outra prioridade.

A importância do Curso de Aperfeiçoamento para Aquaviários (CAAQ-I-MM), destinado a condutores de máquinas, também mereceu comentários. Os dois cursos extra-CIAGA em 2012 - um ministrado com o apoio da Transpetro desde setembro e outro a partir de dezembro - são o retrato da demanda por parte da estatal e pela valorização do Sindicato da categoria em qualificar pessoal, resumiu o almirante Primo.

>>>

Novo Comandante do CIAGA quer responder às exigências da expansão naval com melhores instalações e parcerias no segmento marítimo



► Neste curto período em que o Sr. está no cargo houve alteração nas metas que tinha ao assumir?

Cada Comandante que chega dá ênfase a determinados aspectos. Na organização geral não há o que mudar. Recebi o cargo com a intenção de empreender duas vertentes iniciais. Uma delas é aprimorar as condições de habitabilidade do CIAGA, com atenção para aspectos necessários aos alunos no que diz respeito a pernoite, alimentação, infraestrutura médica e a parte de educação física, que influi diretamente na saúde. Outra prioridade de nossa gestão será a qualificação do corpo docente, através de possíveis parcerias com órgãos próximos, como as sociedades acadêmicas representadas por universidades e os cursos técnicos, no que temos sido inteiramente apoiados pela Diretoria de Portos e Costas (DPC). Mais adiante, a intenção é estreitar relações com nações de reconhecida tradição marítima.

► Há um projeto para ampliar os alojamentos do CIAGA?

A licitação que o CIAGA havia aberto para modernização dos alojamentos teve seu curso interrompido em 2009 e 2010 por uma empresa participante do processo. Em 2011, rompeu-se o contrato visando uma nova rodada licitatória, que já se encontra em andamento, com previsão de concluirmos essa modernização até o fim de 2013, perfazendo 60 camarotes da EFOMM. Considerando que são 12 vagas por unidade, teremos 720 leitos para os alunos dos cursos de oficiais. Com isso, as 200 vagas de camarotes destinados ao PREPOM, atualmente ocupadas por alunos da EFOMM estarão, ao fim dessas obras, liberadas para os aquaviários. Paralelamente, a médio prazo, pensamos em aumentar a capacidade dos camarotes, que passariam a abrigar 990 alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante

CARREIRA

Guarda-Marinha	14/12/1982
Segundo-Tenente	17/12/1983
Primeiro-Tenente	25/12/1985
Capitão-Tenente	25/12/1988
Capitão-de-Corveta	25/12/1994
Capitão-de-Fragata	31/09/2000
Capitão-de-Mar-e-Guerra	30/04/2006
Contra-Almirante	31/03/2011

Não tivemos alterações de 2009 para cá. No entanto, continuamos ativos, formando por ano cerca de 600 Oficiais de Náutica e Máquinas, considerados os cursos da EFOMM, ASOM/N, ACOM/N, ATNO e ATOM. Ao todo, são mais de 200 turmas por ano, destinadas tanto a oficiais quanto ao pessoal subalterno. O CIAGA tem estado presente ainda na formação de contra-mestres. Da mesma forma, os CAAQs, que são os cursos de aperfeiçoamento de aquaviários, continuam na grade do CIAGA, ministrados anualmente, sendo um para marinheiros de convés e outro para os condutores de máquinas. Ao todo, o CIAGA forma 5 mil alunos por ano.

► Como o Sr. avalia a oferta de cursos extras do CAAQ para condutores de máquinas?

São duas situações, presentes em 2012, quando tivemos dois cursos extras do CAAQ. Em ambos os casos, essa necessidade foi ditada pela demanda. Primeiro, a Transpetro tomou a iniciativa, pois a empresa precisa desse profissional nos seus quadros, e organizou um CAAQ de setembro de 2012 até março de 2013. No outro caso, o SINCOMAM teve patrocínio para iniciar uma turma CAAQ em dezembro de 2012, com previsão de término para junho de 2013. Trata-se de uma iniciativa do SINCOMAM, que tem interesse na qualificação dessa categoria. É sempre importante destacar que um curso CAAQ tem um custo relativamente alto, e que por isso só é possível promovê-lo com patrocínio.

► A carência de professores é um dos motivos dessa dificuldade para os CAAQs e outros cursos?

Sim. O mercado está aquecido, e os

(EFOMM) e cerca de 200 do Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM).

► Em 2009, uma reportagem da Revista SINCOMAM sobre o CIAGA noticiou o contingenciamento de verbas federais em vários setores, e os cursos de formação marítima foram afetados. Houve alguma mudança?



O novo Comandante do CIAGA, Almirante Primo, em despacho com o superintendente de Ensino do CIAGA, almirante Marco Antônio Falcão, à esquerda

profissionais que podem atuar como professores e instrutores encontram-se empregados na iniciativa privada com bons salários. Isso não acontece somente no Brasil. Nos Estados Unidos, a Marinha enfrenta essa mesma dificuldade até com alguma frequência. Por aqui, entre 1998 e 2000, quando o Brasil não tinha uma economia aquecida como atualmente, havia filas de profissionais no CIAGA querendo uma vaga de professor ou instrutor.

► Esperar pela concretização da prioridade anunciada pelo governo na área de educação e qualificação é uma saída?

É uma das esperanças. Há previsão de um concurso público para provimento de cargos de magistério num futuro próximo. Contamos com isso, até porque aqui no CIAGA temos um quadro de 150 professores e instrutores, servidores da União e contratados, para a EFOMM e PREPOM, mas nossa necessidade é de mais 126 nomes e temos de trabalhar ainda com a projeção de aposentadorias. Em nosso quadro docente, cerca de 30% tem

mais de 50 anos de idade, e 15% estariam em condições de se aposentar dentro de cinco anos. É com este horizonte a curto e médio prazo que lidamos. E não podemos esquecer do pessoal de apoio, os servidores civis da União, do qual também precisamos. Em comparação com os civis que tínhamos em 1998, dispomos hoje apenas de um terço daquele contingente.

► Qual a sua impressão sobre o mercado de trabalho para o marítimo neste momento de demanda em alta determinada pela exploração de petróleo em poços submarinos?

Eu ainda não disponho de dados para dizer que tenho uma opinião concreta. O que posso comentar no momento é uma percepção pessoal, com base em conversas e em alguns documentos da Diretoria de Portos e Costas que já li. Neste sentido, observei que, para níveis iniciais de carreira, a situação dos oficiais está próximo ao ponto de equilíbrio. E haveria subalternos acima das necessida-

des. Não podendo esquecer que temos que continuar a expandir a formação de pessoal, a fim de acompanhar o crescimento da indústria e não venha a ocorrer a falta deste profissional no futuro. De qualquer forma, noto que precisamos trabalhar a capacitação e a qualificação, criando atrativos para manter o profissional a bordo.

► Apesar do aumento da relação profissional entre embarcados brasileiros e estrangeiros, ainda se observa uma certa resistência do profissional mais antigo daqui em aceitar o Inglês como idioma. Como o Sr. avalia essa reação?

Se o Brasil quer ser grande, precisa saber como as nações-potência funcionam. Nossa adaptação nesta realidade é estrutural. Quando os novos alunos procuram o CIAGA, eles já têm alguma noção de Inglês e sabem que é uma necessidade. Aqui dentro nós temos o dever de estar integrados. O mundo é assim, e o Inglês é uma ferramenta fundamental.

CURSOS

Escola Naval
Graduação em Ciências Navais - Escola Naval
Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais
Básico - Escola de Guerra Naval
Expedito de Tática Acima d'Água para Oficiais
Curso de Segurança de Voo
Curso Superior - Escola de Guerra Naval
Altos Estudos d Política e Estratégia Marítimas - Escola de Guerra Naval
Comando e Estado-Maior - Escola de Guerra Naval

CONDECORAÇÕES

Medalha Ordem do Mérito Naval (Oficial)
Medalha Militar de Ouro
Medalha Mérito Tamandaré
Medalha Mérito Marinheiro (3 Âncoras)

CEARÁ CONTRA O CRIME

Terminal de Pecém aposta em equipamentos e tecnologia para deter contrabando e roubos de contêineres

A última grande operação nacional contra sonegação fiscal, em novembro de 2011 [leia *box na página 16*], durou apenas um dia, mas terminou com mais de mil denunciados entre pessoas físicas e jurídicas, suspeitas de lesar os cofres públicos em R\$ 1,5 bilhão.

Dos 16 estados investigados, apenas três (AP, MS e MG) não dispõem de terminais marítimos. Os demais (RJ, SP, ES, CE, PR, PE, SC, RN, PB, AM, PA, SE e BA) são vítimas em potencial desse tipo de crime e também de roubos portuários, sobretudo violação de contêineres.

O Terminal Portuário de Pecém, no Ceará, reagiu. Implantou scanners em postos rodoviários fiscais que dão acesso ao porto e nas próprias instalações portuárias. >>>

Contêineres no Porto de Pecém, CE:
cargas vulneráveis a ações criminosas



Progresso traz criminalidade

A vigilância se tornou necessária no Ceará devido ao crescimento da criminalidade no terminal de Pecém, inaugurado em março de 2012, no município de São Gonçalo do Amarante, a 55 km de Fortaleza.

O porto cresceu, mas está enfrentando, nesse décimo ano de operações, os efeitos colaterais do progresso. O roubo de cargas parece ser o principal deles. Por isso, a

CearáPortos, estatal administradora de Pecém, encomendou scanners para acabar com seguidas violações de contêineres.

Scanners são aparelhos que permitem visualizar – num monitor de TV e através de uma espécie de raio X – o que se encontra dentro de um recipiente fechado.

Caso de polícia

Roubos de contêineres viraram caso de polícia no Ceará. Em agosto, a GAC Importação e Exportação denunciou que desde 2010 pelo menos cinco guarda-volumes, com produtos importados pela empresa, haviam sido violados.

Ouvido pelo Diário do Nordeste, de Fortaleza, o diretor da GAC, Paulo Elias, denunciou:

– Temos fotografias mostrando tudo. Quando o contêiner foi aberto, havia mercadorias faltando, caixas desarrumadas e algumas rasgadas. No fim, havia 14 caixas de bebidas importadas totalmente vazias e mais sete não encontradas. No total, 21 caixas violadas ou furtadas – acusou.



Scanner móvel em Pecém permite visualizar interior de contêiner sem abri-lo

Sonegação impune

Procurador lamenta ineficácia de fiscalização e multas

Em novembro de 2011, a guerra ao contrabando deflagrou em 16 estados e no Distrito Federal uma operação conjunta de representações regionais do Ministério Público e secretarias estaduais de Fazenda.

A operação pôs fim a sete meses de investigações contra a sonegação fiscal. As suspeitas de uma evasão fiscal de R\$ 1,5 bilhão levaram quase 500 empresas e mais de 760 pessoas a serem denunciadas e multadas de R\$ 16,4 bilhões. Seria uma maneira de recompor o Erário.

Seria, lamenta o procurador-geral da Paraíba, Osvaldo Trigueiro do Vale Filho. O paraibano também preside o Grupo Nacional de Combate às Organizações



Procurador Vale Filho: devolução desigual aos cofres públicos

Criminosas – vinculado ao Conselho Nacional de Procuradores-Gerais –, que liderou a operação.

– O retorno dos tributos sonegados é muito tímido. Menos de 10% do total devido voltam para os cofres públicos – calcula Vale Filho.



Posto fiscal de Tianguá: scanner fixo na via terrestre que leva a Pecém

Pecém será cercado

A desconfiança é geral. Para se ter uma ideia da situação, o Porto de Pecém acumulava, já em maio, 13 contêineres suspeitos vindos do exterior, retidos por determinação da Polícia Federal.

O governo do Ceará investiu quase R\$ 40 milhões na compra de seis scanners, fixos ou móveis, instalados em pontos estratégicos no interior e na orla do Estado. Os scanners estão sendo distribuídos em postos rodoviários fiscais de Tianguá, Penaforte e Crato, que formam uma espécie de cinturão fiscal em torno de Pecém. Na orla, os equipamentos ficarão no



Litoral cearense: scanners instalados em Pecém e Aracati

próprio terminal e também em Aracati. Por esses locais passam mais de 70% das mercadorias que circulam pelo Estado.

As obras de instalação estão em andamento. A previsão é de que agora, no fim de 2012, todos equipamentos estejam funcionando.



Uísque como alvo

Em apenas 4 horas, 250 garrafas roubadas em contêineres

Os ladrões têm predileção por bebidas finas. Uísque, em especial, conforme denúncia da GAC. A empresa se queixa de que, numa ação dos bandidos, teve roubadas mais de 250 garrafas em apenas quatro horas. Um prejuízo de R\$ 15 mil, considerando-se cada garrafa a R\$ 60.

Segurança portuária

Vigilância aumenta após atentados de 11/9

O rigor no combate ao contrabando e ao roubo portuário começa a aumentar no Brasil e no exterior.

Nos EUA, o governo determinou recentemente que 100% dos contêineres marítimos de importação sejam escaneados nos portos de origem. No Brasil, uma portaria da Receita Federal de 2010 obriga, até dezembro de 2012, o uso de scanners em alfândegas.

11 de setembro

No Brasil, entre as inúmeras organizações portuárias, funciona a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), vinculada à Secretaria Nacional de Segurança Pública.

Em janeiro de 2012, a Conportos divulgou os critérios para auditorias em terminais marítimos. As regras se baseiam no Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code).

Criado pela Organização Marítima Internacional (IMO), o ISPS Code é voltado para adequação e planos de segurança das instalações portuárias, envolvendo a avaliação dos controles de acesso terrestre de pessoas, cargas e veículos, além de maior controle sobre o material transportado nos navios.

O ISPS Code está em vigência desde 2004, em decorrência dos atentados terroristas nos Estados Unidos, em 11 de setembro de 2001.

JUIZADOS ESPECIAIS CÍVEIS

Uma Rápida Abordagem

ANA CRISTINA ALVAREZ *

O processo judicial, como o direito em geral, é um instrumento da vida real, e como tal deve ser tratado e vivido. Nosso dia a dia nos impõe inúmeros compromissos, que geram conflitos de interesses e muitos desses conflitos acabam por nos levar a procurar a justiça para solução dos mesmos. Esperamos e precisamos encontrar uma justiça pedestre, uma justiça companheira cotidiana dos homens e nem sempre é isso que encontramos.

Dentro deste contexto, na organização da Poder Judiciário brasileiro, sugeriram com a Lei 9.099/95 os Juizados Especiais Cíveis. Eles são órgãos da Justiça ordinária que têm por fim a conciliação, o processamento, o julgamento e execução de causas de menor complexidade, especialmente as que não excedam 40 vezes o valor do salário mínimo. Tais causas são em número significativo, o que leva os Juizados a uma marcha processual nem sempre desejada.

Os Juizados Especiais se caracterizam pela prevalência dos princípios da oralidade, simplicidade, informalidade, economia processual, celeridade e conciliação. Com a aplicação de tais princípios, espera-se que o indivíduo possa levar o seu conflito ao Estado-Juiz para obter a solução de seu problema.

Com os Juizados, uma série de direitos no campo individual, que não seriam reclamados, passou a ser, especialmente porque a lei 9.099 dispensa o pagamento de custas judiciais para o ajuizamento da ação e a participação de advogado nas causas cujo valor não ultrapasse 20 salários mínimos.

Entretanto, apesar do estabelecimento de regras e princípios facilitadores do acesso à Justiça, aquele que ajuíza a ação não pode faltar às audiências marcadas, na medida em que sua ausência leva ao arquivamento do processo e à cobrança de custas judiciais, cujo valor é elevado.

Outrossim, o conhecimento do processo e de suas

regras fará com que o processo não sofra retardos e incertezas, na medida em que os meios e os instrumentos estarão sendo corretamente utilizados. Em consequência, a atuação do advogado é importante.

Ao lado disso, o julgador deve desempenhar o papel de buscar a verdade, possibilitando a produção das provas necessárias para tal fim. Com isto, poderá julgar com mais segurança e justiça. Neste aspecto, em demandas de natureza consumerista, poderá o julgador inclusive indicar a parte a quem incumbirá o ônus de provar determinado fato.

Os resultados positivos alcançados nos Juizados Especiais podem ser sentidos pelo número de demandas que são levadas a eles rotineiramente. Tal fato por si só aponta para o sucesso desse tipo de solução encontrada para dar resposta aos litígios. Entretanto, há necessidade de se fazer com que a marcha processual leve menos tempo, pois Justiça lenta não é justiça.

DESAPOSENTAÇÃO

Muitos aposentados que retornaram ao mercado de trabalho buscam o Poder Judiciário para renunciar ao benefício antigo e recalcular o valor para uma nova aposentadoria.

A desaposentação ainda é objeto de divergência entre os julgadores, não podendo ser descartado o risco do juízo determinar a devolução dos valores recebidos. Em vista disso, é prudente se aguardar a definição da matéria por Brasília para depois se ajuizarem as ações buscando o aumento do valor da aposentadoria, que terá como limite o teto previdenciário. Assim que a matéria seja definida pelo Judiciário, avisaremos aos associados.

ALTO ÍNDICE

O Departamento Jurídico do SINCOMAM fechou o ano com 74% de êxito nos processos finalizados em 2012.

* Coordenadora do Departamento Jurídico do SINCOMAM

Sustentável

como deve ser

Pensar sustentável é mais do que um compromisso, é nossa vocação. Por isso, ao longo de 9 anos, buscamos diariamente métodos eficazes para atender as necessidades dos nossos clientes, respeitando suas diretrizes, políticas socioambientais, sua marca e o meio ambiente. Afinal, nosso compromisso é ser sustentável.

- + GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS
- + SERVIÇOS GERAIS
- + MANUTENÇÃO INDUSTRIAL



Avenida da História, 20, quadra 01, Cohafuma,
São Luís/MA - CEP: 65074-795
maxtec.servicos@uol.com.br
(98) 3233-6918 | 3235-2772 | 3235-2463



Um por todos e todos por um **ESTALEIRO**

Alagoas mobiliza políticos e população para garantir construção naval e 50 mil empregos na pequena e paradisíaca Coruripe

A praia de Coruripe-AL:
paraíso deve dar lugar a estaleiro



Manifestações populares e em Brasília pelo estaleiro em AL

A chamada República das Alagoas mostrou em 2012 que continua viva. O termo que faz referência às poderosas famílias que comandam há décadas o terceiro Estado mais pobre do Brasil voltou à evidência por uma causa aparentemente nobre: a luta pela instalação do Estaleiro Eisa.

A história começou em junho, quando o Ibama vetou a construção daquele que pretende ser o terceiro maior estaleiro do mundo. O relatório ambiental indicava que a implantação causaria o desaparecimento de praticamente toda a praia de Coruripe, município do litoral alagoano escolhido para receber o empreendimento de R\$ 2 bilhões e criar 50 mil empregos diretos e indiretos.

Caranguejos x empregos

A reação tímida começou em Maceió. Um secretário estadual estranhou que o relatório do Ibama justificasse o veto alegando que a construção destruiria 70 hectares de mangue.

– Se não houve impedimento a um estaleiro de Pernambuco onde sumiram mais de mil hectares, houve discriminação – acusou o secretário.

A partir daí, a pressão só aumentou. A irritação chegou à Assembleia Legislativa de Alagoas, onde um parlamentar protestou afirmando que, se o estaleiro prejudicaria “meia dúzia de caranguejos, vai beneficiar milhares de alagoanos”.

Para piorar a situação do Ibama, uma nota divulgada pelo próprio órgão admitia que o relató-



A pequena Coruripe em foto de satélite e o projeto do estaleiro



rio “não trouxe as análises ambientais apropriadas”.

O caldo engrossou

Parece ter sido a senha para o caldo alagoano engrossar de vez. A partir daí juntaram-se à luta praticamente todos os moradores de Coruripe e entorno. Manifestações como audiências públicas e atos de protesto se multiplicaram na pequena cidade litorânea, exigindo o estaleiro.

Para piorar a situação do Ibama, aglutinou-se ainda toda a bancada alagoana no Congresso Nacional. Por duas vezes no início de julho o senador Renan Calheiros ocupou a tribuna da Casa. Reclamou de “preconceito e má vontade” contra o Estado e anunciou que iria bater na porta da ministra do Meio Ambiente, Izabella Teixeira.

A pressão funcionou. Ainda em julho, a frente alagoana era recebida no Ministério. Ao fim do encontro, estava aliviada a grande frente alagoana, formada pelo governador Teotônio Vilela, os senadores Renan Calheiros, Fernando Collor e Bene-



dito de Lira, acompanhados dos deputados federais do Estado.

Pressão no gabinete

A ministra Izabella Teixeira, segundo a Agência Alagoas, afirmou que o parecer do Ibama não era definitivo.

– O diálogo está aberto, mantido. Os estudos ambientais pedidos pelo Ibama serão apresentados para viabilizar um entendimento em torno da proposta de licenciamento – afirmou ela.

– Estamos muito satisfeitos com o resultado da reunião e com a participação dos três senadores e dos depu-

FOTOS DE JOSÉ CRUZ-ABR / DIVULGAÇÃO



A bancada alagoana e o governador do Estado com a ministra

Audiências públicas e pressão popular exigem estaleiro

“Alagoas tem, sim, o direito de receber investimentos, para melhorar as condições de vida, gerar renda e emprego”

(Senador Renan Calheiros)

tados alagoanos, que têm atuado em defesa dos interesses do Estado – resumiu o governador.

– Foi o melhor encontro que tivemos. Vimos que as portas estão abertas e que todos os envolvidos na questão estão dispostos a negociar e a encontrar a melhor solução – disse o senador Benedito de Lira.

– Provavelmente vamos ter uma decisão final desse problema todo que movimenta o Estado e que cria uma enorme expectativa porque Alagoas tem, sim, o direito de receber investimentos, para melhorar as condições de vida, gerar renda e emprego – arrematou Renan Calheiros.



Desafios a vencer

Acordos coletivos vitoriosos, mesmo com difíceis negociações

Isonomia salarial. Este é um dos vários ganhos dos Acordos Coletivos de Trabalho firmados pelo SINCOMAM nos meses de agosto, setembro e outubro de 2012.

A equiparação de vencimentos vem com outras conquistas nos ACTs da Elcano e Flumar, mas esta última se equivocou ao propor desconto da etapa para condutores embarcados. O Sindicato pediu dissídio.

Negociações espinhosas exigiram vigilância do SINCOMAM. O saldo é favorável. Acordos mais justos surgiram de relações com empresas como Brasbunker, Camorim e Sobrare.

>>>

O presidente do SINCOMAM, Alcir Albernaz, na mesa entre Cleise Ribeiro Franco e Kjell Vassdal, da Flumar

Repartir o bolo é possível

Avanços obtidos no ACT firmado com a Brasbunker, que pensa em qualificar mão de obra com desoneração do governo

O ACT 2012-2014 firmado em setembro com a Brasbunker mostra que quando uma área econômica vai de vento em popa, como a atividade marítima, capital e trabalho podem ser parceiros.

O acordo proporcionou ganho real de salários com o índice acima do INPC de fevereiro, a data-base. Uma cláusula prevê para fevereiro de 2013 uma revisão nos itens econômicos. Outro avanço assegurado aos CDMs da Brasbunker é a gratificação de chefia, novo abono salarial mensal pago mediante avaliação profissional constante.

Completando a cesta de conquistas, ficou acordada uma atualização acima da média do segmento de apoio portuário no valor do auxílio-alimentação.

Após a assinatura do acordo, a diretora de RH da Brasbunker, Ana Beatriz

Tartuce, disse que a empresa quer consolidar a cultura interna de incentivar a qualificação profissional. Segundo ela, há uma expectativa favorável quanto à nova política de desoneração do governo. O alívio de impostos, completou, deve ajudar as companhias a desenvolver iniciativas de capacitação de funcionários.

Acordo com Camorim também proporciona ganho real

Os ACTs (2012-2013) para os setores de apoio marítimo e apoio portuário assinados com a Camorim também beneficiam os CDMs da empresa com ganho real de salários pela aplicação de um índice superior ao INPC do mês da data-base, fevereiro.

O acordo também repõe o poder de compra do vale-alimentação, acompanhando a média no segmento.



Ana Cristina Baptista, coordenadora do Departamento Jurídico do SINCOMAM (esq.), e Ana Beatriz Tartuce, diretora de RH da Brasbunker



O diretor executivo da Internav, almirante Euclides Janot (esquerda), e o presidente do SINCOMAM, Alcir Albernaz, selam o acordo

Avanços na Internav

Nova empresa de apoio marítimo

Completando dois anos de atividade no segmento de apoio marítimo, a Internav assinou o segundo Acordo Coletivo de Trabalho com o SINCOMAM. Com vigência no período 2012-2013, o documento apresenta evolução diante do ACT anterior.

No acordo firmado agora

em outubro, Sindicato e empresa acordaram uma reposição salarial acima do INPC da data-base, em agosto. Outro avanço está no vale-alimentação, cláusula social em que o índice negociado de dois dígitos aproxima o valor do benefício ao praticado no segmento de apoio marítimo.



Isonomias na Elcano

Ana Cristina Baptista, coordenadora do Departamento Jurídico do SINCOMAM, e o comandante Cesar Castro, diretor de RH da Elcano

Após extensa e intensa negociação, foi assinado em setembro o ACT 2012-2013 com a Elcano, empresa de longo curso e cabotagem com duas categorias de embarcações – graneis líquidos e graneis sólidos.

O documento contempla avanços para os profissionais embarcados em qualquer navio. Para CDMs tripulantes em embarcação de granel líquido – químico ou gaseiro –, o acordo prevê reajuste salarial superior para embarcados em segmento gaseiro, aproximando o vencimento destes profissionais ao dos colegas em navio químico. Nos dois casos, a reposição supera o INPC de abril, data-base.

Outra conquista no capítulo da isonomia na Elcano é a extensão da gratificação de oficina para os CDMs

bombeadores. Até então percebido apenas pelos CDMs mecânicos da empresa, o benefício calculado por um percentual sobre a soldada-base agora vale para todos condutores, incluindo os desembarcados.

Ainda no ACT 2012-2013 da Elcano, cabe destacar o reajuste para o auxílio-alimentação recebido em duas formas – cartão corporativo e em espécie. Em ambas as situações houve reajuste.

Para os CDMs em navios de granel sólido da Elcano, a reposição salarial também fica acima do INPC de abril (data-base). A correspondente atualização monetária para o vale-alimentação já entrou em vigência.

Vantagens no Ceará

CDMs da Sobrare têm o melhor índice do ano

Merece destaque o acordo fechado pelo SINCOMAM representando os CDMs embarcados na filial Sobrare do Ceará, empresa que atua também em outras regiões do país no segmento de apoio portuário.

Com data-base em fevereiro, o ACT na vigência 2012-2014, firmado em agosto, garantiu ganho real aos condutores com o reajuste salarial de

dois dígitos percentuais, o melhor índice negociado este ano pelo SINCOMAM.

Outra vantagem econômica é uma nova cláusula, inserida neste acordo, criando uma gratificação de função para os CDMs.

Ainda pelo documento firmado, Sindicato e empresa voltam a se reunir em janeiro de 2013 para uma revisão salarial.

Luta por isonomia e impasse na Flumar

Alteração de fevereiro para setembro da data-base do ACT 2010-2012 da Flumar gerou negociação à parte. O Sindicato havia conseguido reposições compensatórias pela mudança, mas um impasse surgiu com uma cláusula descontando o valor da etapa do período embarcado.

A divergência se manteve, e o SINCOMAM recorreu à Justiça pedindo dissídio porque a supressão afeta direitos trabalhistas, como horas-extras, por exemplo.

Em audiência de conciliação, as partes concordaram em assinar o aditivo ao ACT 2010-2012, ficando sub judice a cláusula da etapa. Enquanto isso, a Flumar remunera por suas convicções.

Onde foi possível chegar a um consenso, houve conquista de isonomia salarial. O aditivo ao acordo 2010-2012, firmado em setembro, inclui reajustes levemente diferenciados entre CDMs bombeadores e mecânicos, em benefício destes. Com isso, corrige-se uma defasagem entre profissionais que, apesar de funções diferentes, têm responsabilidades e riscos iguais.

O aditivo garantiu também reposição no vale-alimentação da Flumar, que se situa na média do setor de longo curso e cabotagem.

Mesmo aguardando o desfecho judicial sobre a etapa no ACT 2010-2012, SINCOMAM e empresa já negociam o próximo acordo, de 2012-2013. > >



BARCAS: CDMs rejeitam 1ª proposta

Os condutores de máquinas da CCR BARCAS rejeitaram a primeira proposta visando o ACT 2013-2014. A rejeição aconteceu em setembro, durante assembleia na sede do SINCOMAM, no Rio de Janeiro.

A empresa CCR BARCAS assumiu em 2012 o controle acionário do serviço de transporte de passageiros no Rio de Janeiro, que engloba as linhas Rio-Niterói e outros trajetos na Baía de Guanabara – Praça XV-Paquetá, Praça XV-Cocotá, Praça XV-Charitas – além das ligações para a Ilha Grande a partir de Mangaratiba e Angra dos Reis, no litoral sul do Estado do Rio de Janeiro.

Longo curso e cabotagem

Duras negociações e avanços contidos

O SINCOMAM firmou em outubro Acordos Coletivos de Trabalho com três empresas do segmento de longo curso e cabotagem – Pancoast, Norsul e Aliança.

Entre os três, o melhor ACT é o da Pancoast, embora ainda relativo ao período 2011-2012. No documento, os CDMs da empresa garantiram reposição salarial e reajuste do vale-alimentação acima do INPC de outubro, mês da data-base.

Com a Norsul, o Acordo 2012-2103 prevê aumento um pouco acima do INPC da data-base, agosto, e índice de dois dígitos na recomposição do poder de compra do vale-alimentação.

Com a Aliança, as difíceis negociações para o ACT 2012-2103 terminaram com aplicação do INPC no reajuste salarial de março, data-base. O reajuste do vale-alimentação, no entanto, ficou em dois dígitos, superando o índice oficial, que foi também a base da reposição do auxílio-escola, importante cláusula social já existente na relação com a Aliança.



Marcos Antônio, gerente da Aliança, à esquerda, e Alcir Albernoz, presidente do SINCOMAM



Onildo Costa, diretor financeiro da Pancoast, à esquerda, e Helio Costa, diretor procurador do SINCOMAM



Claudia Bomtempo, superintendente de RH da Norsul, à esquerda, e Helio Costa, diretor procurador do SINCOMAM

ACTs 2012

Confira os níveis de reposição salarial e conquistas para os Condutores de Máquinas nos Acordos Coletivos de Trabalho fechados este ano pelo SINCOMAM com mais de 30 empresas.

TRANSPETRO

ACT (vigência) 2011-2013
Reposição Acima INPC
Conquistas Pl. Saúde
Petrobras, diárias exterior, adicional PLR

TRANSHIP

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima INPC
Conquistas cargo subchefe de máquinas, vale-alimentação unificado

MULICEIRO

ACT (vigência) 2011-2013
Reposição Acima INPC
Conquistas cargo subchefe de máquinas, vale-alimentação acima do mercado

ELCANO (GRANEL LIQUIDO)

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima INPC
Conquistas Gratificação de oficina estendida

ELCANO (GRANEL LIQUIDO)

ACT (vigência) 2011-2012
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

ELCANO (GRANEL SÓLIDO)

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

ELCANO (GRANEL SÓLIDO)

ACT (vigência) 2011-2012
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

BARCAS I

ACT (vigência) 2009-2010
Reposição Acima do INPC
Conquistas Compensação salarial

BARCAS II

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Índice provisório
Conquistas Acordo revisão salarial

ETC

ACT (vigência) 2011-2012
Reposição INPC
Conquistas Piso acima do mercado

NORSUL

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vantagem incorporada à soldada-base

ASSO MARÍTIMA

ACT (vigência) 2011-2013
Reposição INPC
Conquistas Novas contratações

LOG-IN

ACT (vigência) 2011-2012
Reposição Acima do INPC
Conquistas Avanços por isonomia salarial

VESSEL LOG / NTL

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas Isonomia salarial

PINK FLIX

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas Auxílio-educação

SAVEIROS CAMUYRANO

ACT (vigência) 2012-2014
Reposição INPC
Conquistas Revisão salarial e vale-alimentação

SULNORTE

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas Reajuste no vale-alimentação

H. DANTAS

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

GOLAR

ACT (vigência) jan-dez 2012
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

MAROIL

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

MERCOSUL LINE

ACT (vigência) 2011-2012
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação + bônus

MERCOSUL LINE

ACT (vigência) 2010-2011
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

INTERNACIONAL - MA (FERRYBOAT)

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

INTERNACIONAL - MA (CRBSM/SMIT)

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas Vale-alimentação acima INPC

FLUMAR

ACT (vigência) 2010-2012
Reposição Compensação alteração data-base
Conquistas Isonomia

BRASBUNKER

ACT (vigência) 2012-2014
Reposição Acima do INPC c/ revisão
Conquistas vale-alimentação acima média mercado, grat. chefia

CAMORIM (Apoio Marítimo)

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação na média mercado

CAMORIM (Apoio Portuário)

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação na média mercado

SOBRARE (CE) (Apoio Portuário)

ACT (vigência) 2012-2014
Reposição Acima do INPC c/ revisão
Conquistas Gratificação de função

PANCOAST

ACT (vigência) 2011-2012
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC

NORSUL

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC

ALIANÇA

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC + auxílio-escola

INTERNAV

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC

IBERÁ

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC

VDB

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC

LIBRA

ACT (vigência) 2011-2012
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC

MAXTEC - MA (CONFERENTES/OP. PORTUÁRIOS)

ACT (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC

BANDEIRANTES DRAGAGEM

ACT (vigência) 2011-2012
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC + mudança no regime de embarque.

ESSENCIAL - MA

ACT AMARRADORES (vigência) 2012-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas vale-alimentação acima INPC

GUINMAR

ACT (vigência) 2011-2013
Reposição Acima do INPC
Conquistas diária de embarque + adicional de embarque e gratificação por reboque

Guinmar negocia aditivo

No fechamento desta edição, SINCOMAM e Guinmar abriram negociações para atualizar as cláusulas econômicas do ACT 2011-2013, cujo texto prevê a reavaliação da

remuneração dos CDMs da empresa sobre a data-base, novembro.

Nova empresa no segmento de apoio portuário, a Guinmar entrou no mercado com salários nivelados por cima e oferecendo vantagens como diárias e gratificações.

Pré-sal para todos

Empresas de construção civil migram para setor do petróleo



Construir plataformas de petróleo para alugá-las à Petrobras é seguramente um bom negócio. Que o digam construtoras Mendes Júnior e Andrade Gutierrez.

A mineira Mendes Júnior, cujos negócios com petróleo já representam 70% das receitas, espera definir em 2013 o local do futuro estaleiro. Com previsão de investir até R\$ 1 bilhão, a procura é por uma área de 400 mil m² no RJ, ES, PE ou RS.

Outro peso-pesado que está entrando para o setor é o grupo Andrade Gutierrez. A empresa baiana comprou 60% da Aratu Óleo e Gás, que tem uma área de 130 mil m², com 216 mil m² de retroárea em Candeias, município da grande Salvador. Ali, a Andrade Gutierrez quer implantar uma fábrica de módulos de plataformas.

Vale vende frota para se capitalizar e endurece com sindicatos

A Vale do Rio Doce deu mais um passo para se desfazer da frota de navios. A decisão do desmonte havia sido tomada ano passado, quando a empresa anunciou que iria se dedicar mais à mineração.

Em agosto, a Vale vendeu, por US\$ 600 milhões, dez mineraleiros à turca Polaris Shipping. A companhia brasileira vai utilizá-los através de contratos de aluguel firmados com a compradora, concentrando-se em projetos de grande porte, como a mineração na Serra Sul, no Pará, que vai exigir investimentos de quase US\$ 20 bilhões.

Comenta-se ainda que a Vale precisa resolver polêmicas tributárias no Brasil, avaliadas em R\$ 40 bilhões, além de pendências também na Suíça.

Com isso, a Vale endureceu com os sindicatos de trabalhadores. Acordos coletivos com reposições salariais consideradas boas – 8,5% em 2011 e 8% em 2012 – serão reavaliados juntamente com benefícios como o sistema de participação de resultados.

DIVULGAÇÃO



Turma do CAAQ-I-MM 2012

Log-In aproveita CDMs do CAAQ 2012

A Log-In contratou três estagiários da turma de CDMs graduada em julho pelo Curso de Aperfeiçoamento para Aquaviários (CAAQ-I-MM), promovido pelo CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha).

A Log-In planeja a construção de cinco navios porta-contêineres e dois navios graneleiros. Estes, segundo a empresa, vão atender o contrato com a Alunorte no transporte de cabotagem de bauxita a granel.

DELEGACIAS SINCOMAM

Macaé-RJ

Av. Rui Barbosa, nº 698, sala 301

Tel: (22) 2762-5227

E-mail: sincomam.macaee@terra.com.br



Presidenta da OAB-Macaé recebe delegado do SINCOMAM

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Andrea Meirelles e Antonio do Carmo

O delegado do SINCOMAM em Macaé-RJ fez visita de cortesia à presidente da representação regional da Ordem dos Advogados do Brasil, Andrea Meirelles.

O delegado Antonio do Carmo, que também é diretor sindical, fez à titular da OAB-Macaé um relato das atividades do SINCOMAM na região



O delegado do SINCOMAM em Macaé, Antonio do Carmo, entre a repórter Monique Gonçalves e o cinegrafista Flávio Redingles após a entrevista

SINCOMAM na TV

Reportagem sobre offshore ouviu sindicatos

A Rede RJ News produziu reportagem sobre as atividades offshore para o programa Plataforma, exibido em Macaé-RJ e região pelo SBT.

Entre os sindicatos ouvidos, o SINCOMAM foi um dos escolhidos. O diretor e delegado em Macaé, Antonio do Carmo, destacou o trabalho de nossa representação estabelecida no norte fluminense, onde fica a Baía de Campos, de forte atuação de embarcados.

– Num dos pontos da entrevista, salientamos que o SINCOMAM é às vezes mais importante do que a

empresa offshore em que o companheiro trabalha. Afinal, somos a base de recursos em terra firme para ele e sua família, daí a necessidade dos profissionais serem associados. Nossa finalidade é instituir um sindicato forte, com estrutura para estar o mais próximo do companheiro do mar, atendendo suas necessidades em nossa sede própria de Macaé.

Ainda segundo o delegado em Macaé, foi explicado que o marítimo não é aquele profissional que ao fim da tarde bate o ponto e vai para casa.

– O embarcado tem um mundo à parte. O nosso 'chão de fábrica', especificamente do condutor, são os estrados e pisos das praças de máquinas da embarcação – define Carmo.

CABOTAGEM EM MARÉ ALTA

Norte e Nordeste aquecem transporte marítimo de mercadorias

Surfando no desenvolvimento econômico do Brasil de 2002 a 2011, a cabotagem cresceu 38,3% no período. Os dados sobre o aumento da movimentação de cargas entre portos do país são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O incremento tem a ver sobretudo com a expansão das regiões Norte e Nordeste nos últimos dez anos, diz um especialista da Fundação Dom

Cabral, a 8ª melhor escola de negócios do mundo pelo Ranking 2012 de Educação Executiva do Financial Times, reconhecido jornal britânico.

— Essas regiões [Norte e Nordeste] não tinham demanda muito grande, mas com o crescimento, a cabotagem de longa distância ganhou espaço avalia o coordenador do núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende. >>>

Porto da Companhia Docas da Bahia (CODEBA) prepara construção de um segundo terminal de contêineres: Nordeste reboca crescimento



Preço, segurança de carga e ecologia são atrativos

Sobretudo empresas instaladas na Zona Franca de Manaus se rendem às vantagens da cabotagem para vender produtos nas regiões Nordeste e Sudeste. Elas são atraídas principalmente pelo frete mais barato 25%, em média, em relação à opção rodoviária. Mais: a garantia da integridade da carga transportada é um item que ganha importância em tempos de clientela exigente.

Finalmente, a menor emissão de gás carbônico dos navios é o mais novo fator determinante pela escolha da cabotagem. Com pitada de marketing, inclusive.

Produtos de limpeza e nutrição

A Unilever, uma gigante de produtos de higiene e alimentação no Brasil, diz que a cabotagem é uma das opções do plano global de sustentabilidade da empresa. Um dos objetivos é reduzir as emissões de CO² em até 40% nos próximos oito anos, encolhendo o uso de caminhões, que ainda respondem por 92% do total transportado pela companhia, contra 3% dos navios.

– A cabotagem emite 90% menos CO² do que o modal rodoviário – reconhece Fernando Ferreira, diretor de qualidade e sustentabilidade da cadeia de suprimentos da Unilever.

A principal rota marítima usada pela empresa é a de São Paulo para o Nordeste, onde o consumo cresce sem parar. > > >



Unilever fixou-se em Igarassu-PE, ponto de distribuição no Nordeste

Eletrônicos via marítima

A megalópole São Paulo é o destino principal da linha de áudio, vídeo e aparelhos de ar-condicionado produzidos pela LG Eletrônica, um peso-pesado da Zona Franca de Manaus.

A cabotagem responde por 90% dos contêineres embarcados em Manaus com destino a SP. A operação inclui a escala de desembarque de parte da carga no centro de distribuição para o Nordeste, em Per-

nambuco.

O custo comparado do frete Manaus-São Paulo entre caminhão (R\$ 90 por m³) e navio (R\$ 76 por m³) dá à cabotagem uma vantagem de 15% e começa a fazer diferença.

– Essa distância pode até chegar a 40% dependendo do volume e da relação com o cliente – admite Fá-

bio Siccherino, diretor comercial da Log-In, que opera com cinco navios na cabotagem.

Bicicletas

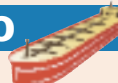
A Caloi é mais uma empresa de grande porte da Zona Franca de Manaus que descobriu a logística industrial baseada no transporte marítimo de mercadorias.

Preço e integridade do material contam na escolha da empresa que, em 2010 movimentava 10% das entregas via cabotagem e hoje despacha 35% da produção por esse modal.

CAMINHÃO

X

NAVIO

A ECONOMIA DA CABOTAGEM
NO TRANSPORTE DE MERCADORIAS

	RODOVIÁRIO	MARÍTIMO
Manaus-São Paulo*	R\$ 90 (m²)	R\$ 76 (m²)
Acima 1000 km**	Qualquer preço	50% mais barato

* Fonte: Antaq

** Fonte: Mercosul Line



LG Eletrônica usa cabotagem para distribuição AM-SP

Marítimas surfam com incentivos do PAC

Navios de cabotagem em construção e fretes atrativos para distâncias mais longas marcam momento da modalidade



Log-In agora na costa Norte-Nordeste

Até agora concentrada numa malha viária que cobre 80% do PIB nacional, integrando o Brasil ao Mercosul, a Log-In está fazendo uma clara aposta no Norte e Nordeste.

Em junho, aproveitando as comemorações pelo quinto ano de atividades, a empresa anunciou a criação de um novo serviço para a Costa Norte. A rota foi prevista para ligar o Pará e Maranhão aos principais portos do



Litoral N-NE: novo serviço da Log-In

país e Mercosul. Além de Itaqui (MA) e de Vila do Conde (PA), a rota Costa do Norte passará também pelos portos de Suape (PE) e Fortaleza (CE).

Para cobrir toda essa operação, a Log-In encomendou sete navios inseridos no Programa de Aceleração

do Crescimento (PAC), do governo federal.

– Acreditamos no potencial da cabotagem para alavancar a competitividade da indústria brasileira – afirma Vital Jorge Lopes, presidente da empresa.

Mercosul Line também cresce. Mas demite

Já a Mercosul Line vê o consumo de alimentos em alta no país como um mercado potencial. A companhia joga boa parte das fichas no setor de congelados e refrigerados.

Em declaração ao Portal Nacional de Seguros, o presidente da empresa, Roberto Rodrigues, foi claro:

– O aumento no consumo em função da busca por produtos mais saudáveis pode contribuir para alavancar o mercado – disse.

Para seduzir, a Mercosul Line acena com uma tabela vantajosa e frete marítimo 50% mais barato que o modal rodoviário no quilômetro percorrido quando a distância é maior que 1.000 km. Com isso, segundo a empresa, foram movimentados 12.000 contêineres refrigerados de 20 pés, cada, em 2011. Para 2012, a meta é crescer 20%.

Mersosul Line dispensa 6 CDMs

Na contramão do crescimento, porém, a Mercosul Line demitiu

recentemente seis CDMs (mecânicos), gerando perplexidade ao SINCOMAM, que vinha mantendo um bom relacionamento com a empresa.

Mesmo tomando esta iniciativa que interrompe inesperadamente uma linha de negociações, a Mercosul Line precisa explicar qual profissional exercerá, a bordo, funções de suma importância tais como manutenção preventiva e corretiva no maquinário, nos motores e demais sistemas operacionais.

Expectativa até no Sul

Também o segmento portuário procura se alinhar às oportunidades da cabotagem, contagiando a região Sul.

– Temos que mudar a forma de encarar essa prática, porque ela é uma possibilidade maravilhosa – disse em junho Paulo Bertinetti, presidente do Terminal de Containers do Porto do Rio Grande (Tecn), do grupo Wilson, Sons, que movimentou 22.881 contêineres em 2010 e 27.640 em 2011.



Mercosul Line aposta no setor de transporte de alimentos

Do que reclamam as empresas?

Mesmo apoiados por governo popular, empresários atacam proteção ao mercado de marítimos

Algumas empresas ligadas à cabotagem ouvidas pela agência de notícias Reuters apontam o bunker, combustível especial para navegação, como um entrave para o transporte marítimo de mercadorias decolar.

Esta também é a queixa apresentada por administradores de terminais. Um executivo do setor vê, ao mesmo tempo, problema nas “legislações específicas para a tripulação”. A referência é provavelmente à NR 72, que protege o mercado para o marítimo brasileiro.

Há tempos se diz que as empresas costumam fugir dos riscos dos negócios e preferem o conforto de contratos com o governo. Uma prática, aliás, denominada no jargão popular como “viver nas tetas do poder”. Apesar das transformações no mundo, as companhias não veem que o Brasil também mudou. E mudou para melhor.

É oportuno lembrar ao empresário que o país encontrou o caminho do crescimento através de um governo popular. Governo este, por sinal, que, com aval dos trabalhadores desde a primeira hora, está financiando a construção de navios, beneficiando também armadores e estaleiros.

Maersk Londrina no Brasil



Navio recém-lançado é da categoria Sammax

A dinamarquesa Maersk Line, maior armador de navios porta-contêineres do mundo, destinou o recém-lançado Maersk Londrina para as rotas entre o Extremo Oriente e a Costa Leste da América do Sul, que inclui águas do Brasil.

A nova embarcação teve a capacidade de transporte aumentada para 8.700 Teus (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés). Originalmente, a capacidade era para 7.450 Teus. Tem 1.700 tomadas para contêineres refrigerados, a maior do mercado latino-americano.

O navio integra a família batizada de Sammax, nova classe de porta-contêineres que junta "Sam" (de South America) e "Max" (de "Maximum").

Restos de pneus da Itália detidos em Santos-SP

Desembarcados em fevereiro no Porto de Santos-SP, os 6.604 pneus inservíveis procedentes da Itália só foram descobertos em outubro por fiscais alfandegários. Foram oito meses de trâmites de desembaraço.

O Ibama anunciou a notificação da empresa responsável, que é do Rio de



Janeiro e reincidente, por importação de pneus usados, prática proibida por lei.

A morosidade portuária

aumentou o prejuízo dos responsáveis do caso, cuja multa – calculada no valor de R\$ 400 por cada composto – passa dos R\$

2,5 milhões. Mais: vencido o prazo de retirada do material confiscado, a lei determina uma taxa diária de R\$ 10 por quilo.

DELEGACIAS SINCOMAM

São Luís-MA

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



Relações resgatadas

SINCOMAM vence barreiras e amplia negociações com Emap, grande empregador no Maranhão

Começa a dar resultados concretos o trabalho desenvolvido pelo SINCOMAM no Maranhão com a Delegacia Sindical em São Luís, instalada em 2010. Ao assumir a defesa de categorias não representadas no Norte do Brasil, o Sindicato enfrentou incompreensão.

– A região está com mais cultura sindical, e hoje, com a Delegacia, podemos dizer que nossas relações trabalhistas no Maranhão melhoraram muito – avalia o diretor administrativo do SINCOMAM, Jorge Pacheco.

A Delegacia Sindical no MA aprofundou raízes agora em 2012. O reconhecimento local se estabeleceu junto à Empresa Maranhense de Administração Portuária. Grande empregadora de mão de obra, a Emap tem em seus quadros duas categorias acompanhadas pelo SINCOMAM: amarradores, profissionais administrativos e operacionais.

Amarrador e administrativo

Com suporte sindical, os amarradores da Emap estão amparados pelo Acordo Coletivo de Trabalho 2012-2013, celebrado entre SINCOMAM e a empresa terceirizada Essencial. O documento está sendo respeitado, como se pôde confirmar em recente visita.

Ao mesmo tempo, está em curso a organização dos técnicos administrativos da Emap contratados através da prestadora de serviços Maxtec. Ameaçados por uma tendência que penaliza e demite terceirizados, esses trabalhadores começaram a traçar uma estratégia de defesa. Uma assembleia organizada pelo SINCOMAM discutiu as reivindicações.



Da esquerda para a direita: Gustavo Lago (diretor de operações da Emap), Julio Cezar Torquato (advogado do SINCOMAM), Jorge Pacheco (diretor administrativo do SINCOMAM) e Rafael Vasconcelos (gerente de operações da Emap)



Acima, assembleia organizada pelo SINCOMAM com técnicos da Maxtec: ACT em pauta



Jorge Pacheco, diretor administrativo do SINCOMAM (de azul), e Julio Cezar Torquato, advogado do SINCOMAM (de terno), durante visita aos amarradores da Emap

**“Prioridade
é o marítimo
brasileiro”**

**Comandante José
Menezes Filho, gerente
executivo de Recursos
de Pessoal Marítimo da
Transpetro**



ENTREVISTA

Comandante José Menezes Filho

O desafio de guarnecer a frota

O acelerado aumento da presença de navios em mares brasileiros mantém o desafio de guarnecer esta megafrota. Com a exploração marítima do petróleo e gás, o litoral do país nunca esteve tão navegado. Até 2020 deverão aportar em nossas águas jurisdicionais cerca de 400 embarcações.

Segundo o capitão de longo curso José Menezes Filho (foto), gerente executivo de Recursos Humanos do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), esses números constam do estudo realizado por uma consultoria, com aval dos sindicatos de armadores, dos marítimos, da Transpetro e da Marinha do Brasil.

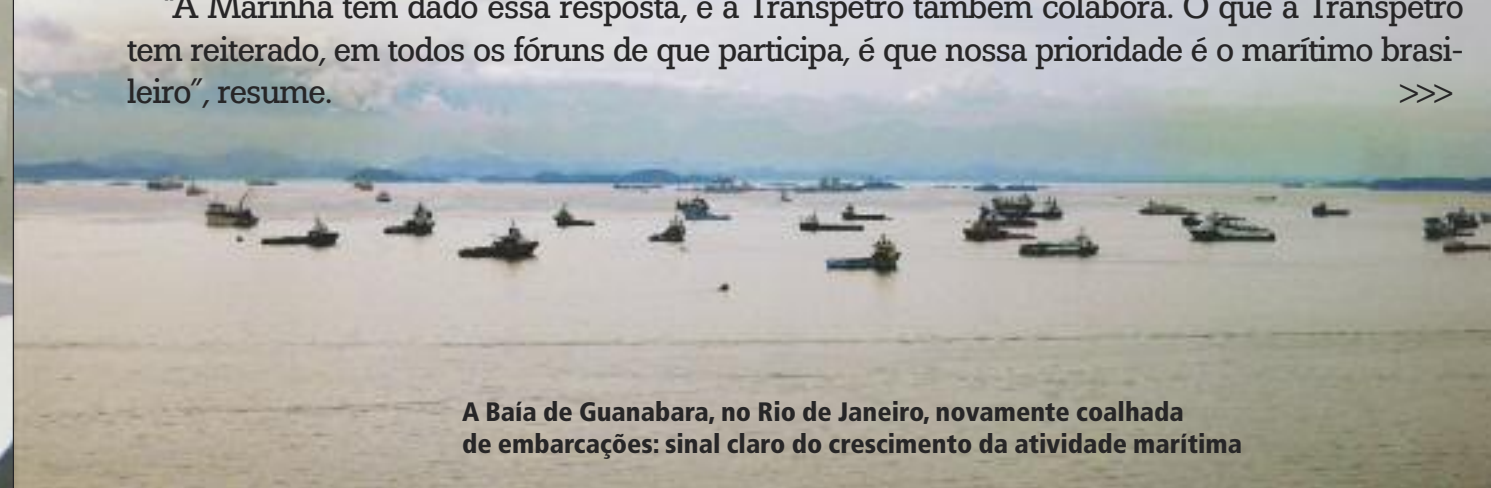
Instituído em 2004, o Promef licitou a encomenda de 49 petroleiros. Cinco deles já estão no mar – três em operação e dois em finalização. É apenas o início de um processo que nos próximos oito anos pretende dobrar a frota da Transpetro. Um salto de 60 para 120 embarcações próprias.

Desde 1975 na Petrobras – ingressou na extinta Frota Nacional de Petroleiros (Fronape) –, o comandante Menezes diz que a necessidade maior para a Transpetro é de oficiais. Ele recebeu a Revista SINCOMAM para uma entrevista em outubro último, logo depois de ministrar a aula inaugural no *campus* da Academia Marítima da Transpetro, no Pará.

A Academia Marítima da Transpetro, criada em 2011 no Rio de Janeiro, tem a finalidade de “aperfeiçoar oficiais de náutica e máquinas da companhia e, em sendo necessário, contribuir com a Marinha do Brasil, na formação de novos valores”, explica.

“A Marinha tem dado essa resposta, e a Transpetro também colabora. O que a Transpetro tem reiterado, em todos os fóruns de que participa, é que nossa prioridade é o marítimo brasileiro”, resume.

>>>



A Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, novamente coalhada de embarcações: sinal claro do crescimento da atividade marítima

► **Como o Sr., que representa um grande empregador, vê a contratação de marítimos estrangeiros?**

É lastimável e preocupante. Num país com tantas pessoas precisando de emprego, é assim que sentimos ao constatar a quantidade de estrangeiros nas embarcações que navegam em nossas águas. O que a Transpetro tem reiterado, em todos os fóruns de que participa, é que nossa prioridade é o marítimo brasileiro.

► **Como está a formação de marítimos brasileiros?**

A Marinha autorizou, e a Transpetro já começou a capacitar profissionais em instalações próprias. Foi assim também com o SINCOMAM, que ano passado organizou um CAAQ no próprio Sindicato, e foi assim quando criamos, também ano passado, a Academia Marítima da Transpetro. É mais um centro que contribui com a formação de mão de obra marítima. A Marinha tem dado essa resposta, e a Transpetro também colabora.

► **Como nasceu a ideia de criar a Academia Marítima da Transpetro?**

A finalidade da Transpetro na implantação de duas unidades, uma em Belém-PA e outra no Rio de Janeiro-RJ, vem da expectativa da empresa incorporar 49 petroleiros próprios, acrescido de 13 navios, até 2014, afretados em regime de *bare boat*, casco nu,

o que fará com que a Transpetro dobre a frota, de 60 embarcações, para 120, até 2020.

► **O que o Sr. responderia à crítica de que a Academia é elitista por só formar oficiais?**

Não é verdade, porque o propósito é prepararmos o nosso próprio pessoal. Ou seja, marítimos de diversas categorias, pertencentes aos quadros da Transpetro, passarão por vários cursos para que possam não apenas ascenderem de função como também estarem preparados para guarnecer os novos navios que têm uma tecnologia mais moderna. No entanto, os oficiais são a maior demanda para a Transpetro. Hoje, a lotação necessária prevista na Transpetro é de 1.050 oficiais e 1.540 marítimos das outras categorias. A velocidade de profissionais galgando funções superiores está aumentando. Até um passado recente, um oficial levava sete anos para chegar a imediato. Atualmente, com oito anos um oficial chega a comandante ou chefe de máquinas.

► **Qual é a meta da Academia?**

A expectativa é que sejam graduados 400 oficiais por ano, sendo 200 no Pará e 200 no Rio de Janeiro. Até 2016, cerca de 1,6 mil novos oficiais estarão formados pela empresa, hoje com 2,2 mil marítimos contratados.

► **Como o Sr. vê a situação dos CDMs?**

Os CDMs estão ascendendo profissionalmente

“Até um passado recente, um oficial levava sete anos para chegar a imediato. Atualmente, com oito anos um oficial chega a comandante ou chefe de máquinas”

O comandante Menezes deu aula inaugural na Academia Marítima da Transpetro (campus Pará), em 2012



FOTOS / DIVULGAÇÃO



Honra: leitura da mensagem da IMO no Dia Marítimo Mundial 2012, no CIAGA (Rio de Janeiro)

e isso é algo extremamente positivo. O SINCOMAM foi feliz em aproveitar técnicos para formar novos profissionais da categoria. Por isso, os CDMs nos dias de hoje, estão mais bem vistos que no passado, quando não tinham uma formação tão técnica. Em diversas embarcações temos condutores exercendo a função de chefe de máquinas.

► **Qual é o papel da Transpetro na carreira dos CDMs?**

É a empresa que mais tem possibilitado o crescimento profissional dos CDMs, indicados para cursarem o ACOM, caminho para chegar ao posto de segundo oficial de máquinas (2º OM). Com isso, faz-se necessária a formação de novos CDMs, por intermédio dos cursos CAAQ. A Transpetro oferece também

“O SINCOMAM foi feliz em aproveitar técnicos para formar novos profissionais da categoria. Por isso, os CDMs nos dias de hoje, estão mais bem vistos”

Comandante José Menezes Filho

vagas em seus navios para o estágio de dois meses, necessário para que os concluintes do CAAQ sejam considerados CDMs.

► **Os CDMs representam quantos profissionais na Transpetro?**

Em nossos quadros há 224 condutores de máquinas e motores, sendo 146 bombeadores e 78 mecânicos.

► **O que significou para o Sr. fazer a leitura, no CIAGA, da mensagem da IMO no Dia Marítimo Mundial de 2012?**

Foi uma honra, na medida em que trata-se de uma mensagem global das Nações Unidas (ONU), através da Organização Marítima Internacional, endereçada às principais autoridades mundiais do segmento. E este ano, no Brasil, as maiores autoridades e representantes da comunidade marítima estavam na solenidade do CIAGA, no Rio de Janeiro. Foi importante também para meu currículo, como representante de uma classe, pois fiz a leitura em nome do Centro de Capitães da Marinha Mercante.



Comte. Menezes: Academia Marítima da Transpetro é mais um centro de formação de mão de obra

Dois lados da moeda

Navios-plataforma (FPSO) surgem no cenário marítimo entre sucessos e sinistros

O Brasil começa a conviver com a gestão de navios-plataforma FPSO (Floating, Production, Storage, Offloading). A sigla em inglês identifica a unidade flutuante de produção, armazenamento e escoamento de óleo e gás.

Esta convivência recente apresenta os dois lados da moeda: êxitos e frustrações. No primeiro caso, o início da produção no pré-sal do Espírito Santo com o FPSO Cidade de Anchieta. De outra parte, o infortúnio do incêndio que atrasou a entrega do FPSO Cidade de Itajaí, em construção em Cingapura. >>>

FPSO Cidade de Anchieta

DADOS TÉCNICOS

- ▶ **Comprimento:** 344 metros
- ▶ **Largura:** 51 metros
- ▶ **Altura:** 28 metros
- ▶ **Peso total:** 273.000 toneladas

FPSO Cidade de Anchieta já em operação no ES ▼

O FPSO Cidade de Anchieta produzirá petróleo de alto valor comercial com capacidade para processar, diariamente, 100 mil barris de petróleo e 3,5 milhões m³ de gás. Instalado em águas de 1.221 metros de profundidade e a 80 km da costa, o FPSO escoará o gás produzido até a Unidade de Tratamento de Gás de Cacimbas, no litoral capixaba.

A produção inicial de petróleo dele é estimada em 20 mil barris por dia, com previsão de que o pico de produção, de 100 mil barris diários, seja atingido em fevereiro de 2013. O Cidade de Anchieta foi convertido no estaleiro Keppel, em Cingapura.

Lições do fogo

Aprender a lidar com os novos tipos de embarcações petrolíferas. Essa seria a lição menos ruim do incêndio que atingiu outro FPSO, o Cidade de Itajaí, sem causar vítimas ou dano ambiental, segundo a Odebrecht, que encomendou a transformação ao estaleiro Jurong, em Cingapura. O acidente aconteceu em setembro durante teste de mar. A embarcação teve que voltar para o dique.

A Odebrecht tem contrato com a Petrobras no âmbito do pré-sal para usar o FPSO Cidade de Itajaí, cuja capacidade de produção é de 80 mil barris por dia.



Acima, rebocadores em atividade na megaoperação do dique do Estaleiro Rio Grande

Plataforma gaúcha

Construção da P-55 envolveu rebocadores e números grandiosos

Uma megaoperação finalizada com êxito pelos gaúchos marcou o primeiro trabalho de inundação e escoamento do dique do Estaleiro Rio Grande. O procedimento aconteceu durante o início da construção da plataforma P-55, que vai operar na Bacia de Campos-RJ.

Após três meses da estreia da operação de inundação do dique - quando foi feita a manobra de entrada da P-55 - o mesmo processo se repetiu depois para a retirada da plataforma.

Rebocadores em ação

Quatro rebocadores participaram da operação de retirada da P-55, em mais de 24 horas de atividades ininterruptas envolvendo profissionais de vários setores. Foram necessários 642 milhões de litros de água para inundar o dique com 350 metros de comprimento por 130 metros de largura e profundidade de 13,8 metros abaixo do nível do mar.

A plataforma foi deslocada para um cais onde continuará sendo construída. O custo dela é de R\$ 3,4 bilhões. Em setembro de 2014 deverá estar produzindo 180 mil barris de petróleo e seis milhões de metros cúbicos de gás natural por dia.

O Estaleiro Rio Grande considera que o sucesso no procedimento credencia a cidade do mesmo nome como um dos principais polos navais do Brasil.

Abaixo, o FPSO Cidade de Itajaí, em Cingapura, antes do incêndio



DIVULGAÇÃO

ONU anuncia estudo sobre mares ácidos e Pacto dos Oceanos

A Organização das Nações Unidas decidiu criar o Centro de Coordenação Internacional da Acidificação dos Oceanos, que vai funcionar em Mônaco, nas instalações da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA).

A decisão é consequência da Rio+20, em junho, quando se alertou que a acidificação dos oceanos já provocou o surgimento de 400 zonas mortas em áreas costeiras no mundo. Agora, ao anunciar a criação do novo centro de pesquisas, a ONU adverte que o problema pode transformar muitas regiões dos oceanos em desertos marinhos até 2050.

Ainda segundo cientistas, atualmente, os primeiros 200m de profundidade do oceano da costa oeste dos EUA são saturados de carbonato, mas em 30 anos a mesma situação estará apenas nos primeiros 60m sob a superfície, o que afetará a parte mais fértil em vida do oceano.

A preocupação levou as Nações Unidas a anunciar ainda o Pacto dos Oceanos, uma visão estratégica para trabalhar de forma mais eficaz no combate ao estado precário dos mares no mundo.

– Nossos oceanos estão se aquecendo e a elevação do nível deles ameaça centenas de milhões de pessoas em situação de vulnerabilidade – afirmou o secretário-geral da ONU, Ban Ki-Moon, em conferência que marcou, em agosto, o trigésimo aniversário da assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

DIVULGAÇÃO



Construção naval

Brasil tem 386 projetos em andamento

O Sindicato da Indústria da Construção Naval dimensionou as atividades do setor. Segundo estimativas feitas em julho pelo Sinaval, em 2012 o país registrou 386 projetos em andamento, incluindo plataformas de produção, navios, petroleiros, barcas fluviais, empurradores fluviais e rebocadores portuários, entre outros.

Ainda segundo o Sinaval, em 2012, dois novos estaleiros entraram em operações no RJ – o Aliança Offshore e o Inhaúma – além de outros que tiveram as obras iniciadas, em São Paulo, Bahia e Espírito Santo.

Ao todo, a indústria naval gera 58 mil empregos diretos, sendo 47,71% no Estado do Rio de Janeiro.

OBITUÁRIO	
ASSOCIADO	ÓBITO
José Silva Correa	22/12/2011
João Simplicio dos Reis	Não Informado
Jarbas Ferreira Pinto	26/12/2011
Armando Clementino	05/03/2012
Vilnei Souza Lima	18/03/2012
Bianor Carvalho	26/03/2012
Gelson Rodrigues Sacavem	30/03/2012
Vital Soares da França	09/04/2012
Francisco Correia de Melo	15/05/2012

A Log-In traz de forma pioneira a cabotagem para os estados do Pará e Maranhão



- Conheça as vantagens de trabalhar com a Log-In:
- ☐ Maior eficiência
 - ☐ Melhores custos
 - ☐ Segurança
 - ☐ Menor emissão de CO₂



Descubra a Cabotagem. Embarque com a Log-In!

Log-In. Uma empresa ligada à Vale

BNDES

Para realizar contatos comerciais e acompanhar a construção dos nossos navios, acesse o site: www.loginlogistica.com.br

login.

logística integrada



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**