

Caso Changri-lá é reaberto

**História do desaparecimento do barco
pesqueiro, cujos tripulantes foram
mortos pelo submarino alemão U-199,
pode ter um novo rumo**

Comandante de Operações Navais da Marinha fala sobre segurança na Copa

Entrevista: Presidente da Codrasa acusa Transpetro de ter usurpado sua tecnologia

O Brasil de hoje e o Brasil de 1964

Após se passarem 50 anos do golpe militar, vemos surgir movimentos de revanchismo que tentam induzir e formar opiniões às novas gerações. A anistia concedida pelo Presidente João Figueiredo foi, para ambos os lados, ampla, geral e irrestrita.

Entendo que familiares querem saber que fim foi dado aos seus mortos e entendo também que houve excesso, por causa disso a cobrança da atual geração chegou à caserna, mas, lembremos que a própria sociedade, através de vários movimentos, foi quem saiu às ruas pedindo a intervenção militar.

A anarquia imperava nos grandes centros urbanos; havia um forte movimento de brasileiros treinando em Cuba, China e União Soviética, queriam transformar a nossa Democracia numa Ditadura Comunista, o que, certamente, seria um caos se houvessem obtido êxito. Não nos esqueçamos de que os insurgentes praticavam assaltos a bancos, matavam soldados, realizavam sequestros e, em muitos casos, quando pairava alguma desconfiança sobre o próprio companheiro, o eliminavam; era um verdadeiro "balaio de gatos".

Por outro lado, era preciso reagir aos ataques e governar o país. No governo Médici – de 1969 a 1974 – tivemos um crescimento econômico anual de 7 a 13 por cento ao ano, o que nunca havia ocorrido na história do país. Nesse tempo, nas escolas, aprendia-se e cantava-se o hino nacional e à bandeira; respeitava-se a polícia, as autoridades constituídas, os símbolos nacionais e havia uma profunda reverência às instituições chamadas casamento e família; tinha-se respeito e pedia-se a bênção aos pais e aos mais velhos; ao se ouvir o hino nacional colocava-se a mão no lado esquerdo do peito; as licitações e os concursos públicos eram permeados de lisura e transparência no trato da coisa pública.

O que houve com o Brasil após a saída dos militares?

Vejo que houve uma inversão de valores: a começar pela família, esta passou a ser uma instituição falida; as opções sexuais passaram a ser estimuladas e divulgadas na mídia; os pais que outrora podiam dar uns tapas nos momentos de rebeldia de seus adolescentes, o que certamente era um corretivo eficaz para que o mundo lá fora não precisasse complementar, hoje já não podem mais; dar umas palmadas nos filhos? Nem pensar; os políticos constantemente são noticiados por peculato, sub-



Alcir da Costa Albernoz
Presidente do SINCOMAM

traindo o erário público. Temos passeata das "vadias", da maconha, dos Black Blocs, onde impera o vandalismo e a destruição da coisa pública e privada; nos bailes, jovens fazem apologia à orgia e ao crime organizado; bandidos de vários Estados em conluio com a banda podre da polícia; não víamos essas mazelas quando tínhamos um Coronel do Exército no comando da PM.

Nos concursos públicos, ao invés de se investir na educação para que todos possam ter oportunidades iguais, o que seria um filtro para aprovação, estabeleceram-se cotas. Anistiados recebem em média R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) e ainda assim permanecem ávidos por vingança, mesmo chegando ao poder.

É inegável que o Brasil no governo Lula avançou muito e no da Presidenta Dilma tem caminhado na direção da justiça social, mas a educação é o único caminho para o desenvolvimento de nossa pátria, ignorar a obviedade dessa premissa só se justifica na falta de vontade e compromisso político em ver o país se desenvolver; querem que permaneça como o país da "BOQUINHA", da bolsa família, da cota universidade, do salário reclusão para a família do presidiário (cerca de R\$ 900,00 para cada filho), do salário para anistiado, etc.

Não podemos negar que houve excessos de ambos os lados, mas, os interesses nacionais devem prevalecer. Não se tem como fazer "omelete sem quebrar os ovos". Precisamos botar um ponto final nisso, sem revanchismo. O povo tomou um "banho de Democracia", e hoje reclama da fragilidade do governo em conduzir esse sistema, deixando-o se transformar em anarquia.

Acredito que chegamos a esse ponto por querermos acompanhar a modernidade e termos nos esquecido de que existem valores que não podem ser desprezados e abandonados, pois são a essência, a célula mãe, oriundos da formação familiar. Devemos resgatar o que foi perdido e violentado por esta "modernidade" que invadiu grande parte do mundo, caso contrário, que país deixaremos para as futuras gerações?

Conclamemos a luta por valores morais e éticos, pois, se assim não fizermos, não teremos os principais alicerces da base de uma grande nação, o RESPEITO e o PATRIOTISMO, valores que hoje, lamentavelmente, não se veem mais em nosso país!

Que o SENHOR DEUS, rico em misericórdia abençoe essa nação!

SEDE

Av. Presidente Vargas, nº 446 - 22º andar - Grupos:
2201/ 2204/ 2206/ 2207 -
Centro - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20.071-000
Tel: (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. Colares Moreira, nº 02, Ed. Planta Tower, Sala 513 -
Renascença - São Luís - MA - CEP: 65.075-441
Tel: (98) 3227-5180
E-mail: sincomam.maranhao@terra.com.br

DELEGACIA DE BELÉM - PA

Rua Santo Antônio, nº 316, Sala 1303 -
Edifício Américo Nicolau da Costa - Campina - Belém -
PA - CEP: 66.010-105
Tel: (91) 3241-5323
E-mail: sincomam.belem@terra.com.br

DIRETORIA EXECUTIVA

ALCIR DA COSTA ALBERNOZ – Diretor Presidente
JORGE FERREIRA PACHECO – Diretor Administrativo
NILTON MASCARENHAS – Diretor Secretário Geral
CARLOS JAIME MARTINS JÚNIOR – Diretor Financeiro
HELIO LOPES DA COSTA – Diretor Procurador
ANTONIO DO CARMO – Diretor Adjunto

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

EDITOR CHEFE

Alcir da Costa Albernoz

DIAGRAMAÇÃO

lantony@ig.com.br

IMPRESSÃO

GRÁFICA MEC
Esta edição: 7 mil exemplares

SUMÁRIO

ANO III - Nº 10 - ABRIL - 201



6 SINCOMAM completa 87 anos

O SINCOMAM comemora 87 anos de história, lutas e muitas conquistas, para a categoria de CDMs da Marinha Mercante.

Foto: SINCOMAM



8 SINCOMAM participa de reuniões em Brasília

O Sindicato foi à Brasília reivindicar os direitos dos seus representados perante às autoridades políticas.



Foto: SINCOMAM

16 Início Promissor

SINCOMAM inicia 2014 com novas empresas e os primeiros ACTs já foram fechados.



Foto divulgação

22 Capa: Changri-lá é um mistério

Familiares de vítimas do pesqueiro abatido por submarino alemão pedem indenização à Justiça.

Foto divulgação



28 Porto Maravilha traz novo visual para o Rio

Obras de revitalização na região portuária carioca prometem mudar a economia e a paisagem do Rio de Janeiro.

Foto Agência Brasil



32 Marinha do Brasil em alerta na Copa

Comandante de Operações Navais da Marinha prepara operações de segurança para turistas durante a Copa do Mundo.

Foto divulgação



38 Petrobras anuncia Plano de Negócios 2014/2018

Presidente da Petrobras, Graça Foster, anuncia dois planos para investidores e acionistas.

Foto Arquivo Pessoal



40 Transpetro é acusada de roubar tecnologia

Presidente da Transpavi-Codrassa acusa Transpetro de ter roubado sua tecnologia e usado com outras empresas sem pedir autorização



SINCOMAM comemora 87 anos de lutas e vitórias

Os homens passam, mas as instituições ficam. Neste 12 de março de 2014, o SINCOMAM – Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins – comemorou 87 anos de lutas e vitórias. A história nos mostra que desde a criação do Sindicato e de sua 1ª Carta Sindical (1931), ocorreram avanços consideráveis onde muitos perderam a própria vida defendendo ideais da coletividade. Durante esse período, a Diretoria do SINCOMAM lutou por melhores condições de trabalho, direitos sociais e pecuniários. A luta incansável pelo reconhecimento de uma categoria que é de imensa relevância na nossa Marinha Mercante e sequer é reconhecida ou mencionada nos anais trabalhista.

Fundado em 12 de março de 1927, na cidade do Rio de Janeiro, o SINCOMAM abriu suas portas para a necessidade de uma organização que buscasse defender os interesses da categoria. Mas apenas uma Matriz não era o suficiente. Foi então que iniciou a expansão de Delegacias. Antes disto, tivemos que reconstruir uma instituição que foi vendida no leilão e tinha mais de dez penhoras. Criamos o CAAQ-I-MM, ACOM, transformamos em Sindicato Nacional (antes era interestadual), conseguimos o aumento de competência do Conductor de 700 KW, para 1000KW, 3.000 KW e 5.000 KW. Dívidas pagas durante 11 anos da administração anterior, reconquistar o prestígio da categoria junto às empresas de navegação e qualificar a categoria com cursos de aprimoramento e a ascensão Profissional até OSM, isso deu entusiasmo e houve uma enorme procura de pessoas de todas as idades para entrar na categoria. Houve tantas outras conquistas que não foram mencionadas, mas que foram princípios basilares na reconstrução do SINCOMAM. Com isso, criamos as delegacias regionais que estão localizadas nas cidades de Macaé (RJ), Santos (SP), São Luiz (MA) e Belém (PA), além da sede no Rio de Janeiro (RJ).

O tempo mostrou que há consciência de que não existe Categoria sem Instituição, uma depende da outra, e juntas formam um elo muito forte. O Sindicato passou a se fir-



Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz

mar como um dos mais importantes Sindicatos aquaviários.

As lutas foram árduas para criar e recriar uma nova instituição e uma nova maneira de ver o SINCOMAM, a transformação só foi possível porque acreditávamos (e continuamos a acreditar) que podíamos fazer pela instituição e pela categoria, não somos melhores, mas tivemos e temos vontade política de fazer do SINCOMAM uma instituição respeitável e reconhecida, que reacenda o entusiasmo na carreira de CDM.

Hoje temos até Engenheiros como Conductor de Máquinas. Somos orgulhosos em pertencer a esta instituição, cujos valores estão acima de vaidades e interesses pessoais.

A família SINCOMAM luta sempre por dias melhores para toda a categoria não importa onde esteja o CDM, lá estaremos nós defendendo seus interesses.

Que o Senhor Deus rico em amor e misericórdia abençoe toda a categoria e esta instituição de homens e mulheres que possuem a missão de defender os interesses coletivos e são, em alguns momentos, até incompreendidos, mas são ossos do ofício, pois não há vitórias sem lutas.

Um fraterno abraço a todos e que o Senhor Deus nos abençoe!
Parabéns SINCOMAM!

Alcir da Costa Albernoz
Presidente SINCOMAM

Presidente do SINCOMAM se reúne com Ministro Garibaldi

O Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernóz, e o Ministro da Previdência Social, Garibaldi Alves Filho, reuniram-se no dia 28 de janeiro de 2014, em Brasília, com o intuito de debater sobre a situação dos representados aposentados do Sindicato.

Fotos: Nicolas Gomes



Durante o encontro, que contou com a presença de representantes do Ministério, foi discutido a proposta de um possível convênio entre o SINCOMAM e a Previdência Social. As questões foram bem recebidas pelo Ministro Garibaldi Alves e devem ser analisadas para a próxima reunião.

Alcir Albernóz se mostrou otimista e aproveitou o momento para apresentar as ações que vem sendo realizadas na luta do SINCOMAM pela justiça e direito dos associados.

Garibaldi Filho agradeceu a disposição de todos do SINCOMAM e afirmou que ficou impressionado

com o trabalho e a importância dos Condutores de Máquinas nos navios mercantes brasileiros.

Por fim, o presidente Alcir Albernóz elogiou o ministro da Previdência pela reunião e o parabenizou pelo excelente trabalho realizado frente ao Ministério da Previdência Social.

SINCOMAM vai ao Planalto debater o impasse da negociação salarial com a Transpetro

Foto: SINCOMAM

O presidente do Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins (SINCOMAM), Alcir da Costa Albernoz, e dirigentes da federação dos policiais federais e de sindicatos, estiveram reunidos com o vice-presidente da República, Michel Temer - que exercia a Presidência da República -, no dia 11 de dezembro de 2013, em Brasília, para reivindicar melhorias em suas respectivas categorias.

Na ocasião, o presidente do SINCOMAM apresentou a Michel Temer as reivindicações da categoria dos Condutores de Máquinas que trabalham na Transpetro, empresa subsidiária da Petrobras, com a qual o sindicato tem enfrentado grandes dificuldades em prosseguir com avanços significativos nas negociações dos Acordos Coletivos de Trabalho.

"A Transpetro mais uma vez se recusa a atender ao nosso pleito, se quer atende uma única cláusula, e desta forma, a negociação passa ser unilateral com a imposição da empresa", afirmou Alcir Albernoz.



(da esquerda para a direita) Presidente da Federação Nacional dos Policiais Federais, Jones Borges Leal, o Vice-Presidente da República, Michel Temer, o Presidente da CSB, Antônio Neto, e o vice-presidente da CSB e Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz

Segundo Albernoz, as principais reivindicações do sindicato são a isonomia salarial com outra categoria do mesmo nível; a liberação do Dirigente Sindical; a necessidade de três bombeadores em todos os navios; e a volta do Conductor como auxiliar do 2º Oficial de Máquinas em serviço.

O presidente do Sindicato ressalta ainda que existem outros pontos que vem sendo reivindicados há

anos e a empresa sequer atende o legítimo pleito da Categoria.

"Estamos aguardando a nova rodada de negociações com a empresa, haja vista que, a mesma continua irredutível e sem sinalizar para um possível acordo bilateral. Declaro que já estamos em 2014 e, até o momento, a Transpetro não entrou em negociação amigável conosco", finalizou o presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz.

Senador Marcelo Crivella visita o SINCOMAM

Crivella fica impressionado com a instituição e a excelência dos serviços prestados a bordo das embarcações

No dia 24 de janeiro de 2014, o Senador Marcelo Crivella, visitou a sede do SINCOMAM, no Rio de Janeiro, a fim de conhecer a instituição e a categoria dos Condutores de Máquinas.

Marcelo Crivella foi recebido pelo presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz, que aproveitou a ocasião para mostrar-lhe a instituição, a Categoria dos Condutores de Máquinas e suas atribuições exercidas a bordo das embarcações e os desafios enfrentados na Marinha Mercante.

Segundo Albernoz, o senador ficou impressionado com a instituição e com os representados, principalmente pelos relevantes serviços prestados a bordo das embarcações.

Ao final do encontro, o presidente do SINCOMAM agradeceu a visita de cortesia do senador Crivella e desejou-lhe pleno êxito em sua carreira e possível candidatura ao governo do Rio de Janeiro.



(da esquerda para direita) Diretor Procurador do SINCOMAM, Hélio Costa, Senador Marcelo Crivella, Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz, Diretor Secretário Geral do SINCOMAM, Nilton Mascarenhas, e o Diretor Administrativo do SINCOMAM, Jorge Pacheco

FGTS:

correção pode beneficiar 45 milhões de trabalhadores

Perdas para os trabalhadores brasileiros, de acordo com o Instituto FGTS Fácil, superam os R\$ 160 bi

Dr. Julio Torquato
Advogado do SINCOMAM

O tema abordado nesta edição trata de demandas requerendo a correção nos valores depositados no Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) pela inflação, a partir do ano de 1999.



As ações questionam a correção das contas pela Taxa Referencial (TR) e pedem a aplicação de índices inflacionários. Se a Justiça decidir que o Fundo deve ser corrigido pela inflação e não pela TR, cerca de 45 milhões de trabalhadores podem ser beneficiados. As perdas para os empregados, de acordo com o Instituto FGTS Fácil, superam os R\$ 160 bilhões.

Segundo informações da Caixa Econômica Federal (CEF), divulgadas no jornal Agora São Paulo, para a "apuração correta de todas as contas afetadas é necessário verificar inúmeras variáveis, dentre essas, é preciso realizar uma análise de conta a conta do FGTS, de cada trabalhador que obtiver eventual ganho definitivo no âmbito da Justiça".

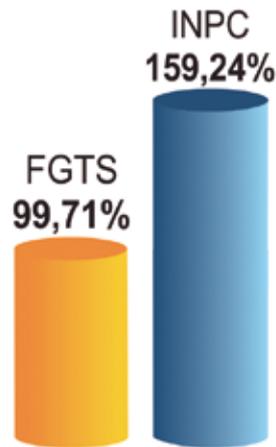
O motivo que tem incitado tantas ações são os reajustes aplicados ao saldo do FGTS, que é composto por todos os depósitos feitos pelas empresas, obrigadas a recolher 8% do salário de cada funcionário para integrar o fundo.

As perdas ocorreram devido à correção errada da Taxa Referencial (TR), que é aplicada sobre os saldos depositados no Fundo.

Para os trabalhadores, o saldo individual é reajustado pela Taxa Referencial (TR) mais 3% ao ano. A correção, no entanto, tem ficado abaixo da inflação desde 1999, quando os percentuais da TR ficaram estagnados em patamares próximos de zero. Essa reposição, quando comparada à inflação do período, tem feito os valores perderem rentabilidade.

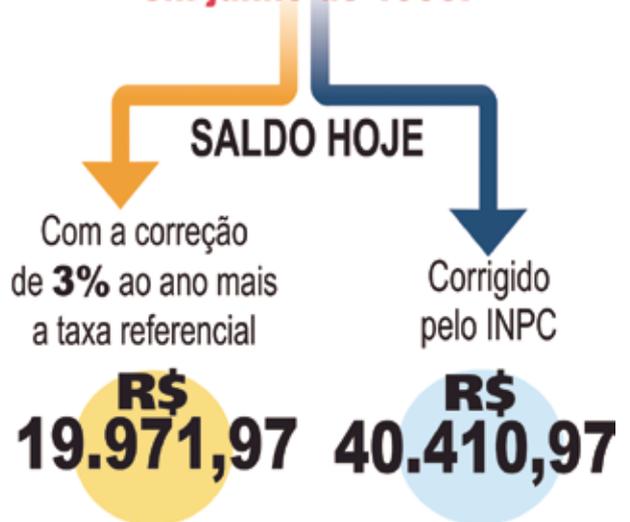
O ROMBO DO FGTS

Variação
Rendimento de FGTS perde para inflação desde 1999



*Dados atualizados até 10/2/2014
FONTE: INSTITUTO FGTS FACIL

Simulação
Trabalhador com saldo de R\$ 10.000,00 em junho de 1999:



Recentemente, houve um novo desdobramento acerca desse assunto, o ministro Benedito Gonçalves, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), decidiu suspender o andamento de todas as ações relativas à correção das contas do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Estima-se que foram abertos 50 mil processos sobre o tema em todo o País.

O ministro Benedito Gonçalves também afirmou que a suspensão do andamento das ações visa evitar "insegurança jurídica" em relação ao tema, já que os processos estão em diversos tribunais.

O recurso a ser julgado pelo STJ agora será avaliado pelo Ministério Público Federal, que terá 15 dias para dar um parecer. Depois, o relator levará o caso para julgamento da primeira seção, que reúne dez ministros do STJ que tratam de direito público.

Uma ação já foi protocolada no Supremo pedindo a correção do FGTS pela inflação, mas não há previsão de julgamento. Apesar de o STJ ter mandado paralisar o andamento dos processos, a palavra final sobre a correção das contas do Fundo será do Supremo Tribunal Federal (STF).

Ação na Justiça

Para ajuizar a ação é necessário o trabalhador estar munido de Cédula de Identidade (RG), comprovante de endereço atualizado, PIS/PASEP, cópia da Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS), Extrato do FGTS, emitido pela Caixa Econômica Federal, e Carta de Concessão do Benefício - para os aposentados.

cio - para os aposentados.

Como medida de segurança, independentemente da espera dessa decisão definitiva, o Departamento Jurídico do SINCOMAM estará ajuizando as ações a fim de resguardar os interesses de todos os representados.



SINCOMAM visita Embarcações e se reúne com o Capitão Luís Fernando Baioneta Flammrion Vasconcellos, a fim de discutirem novas estratégias para beneficiar a categoria de CDMs da Marinha Mercante brasileira.

Equipe do SINCOMAM junto com o Capitão Luís Fernando Baioneta Flammrion Vasconcellos (ao centro de farda)



(da esquerda para direita) O assessor Hamilton Werneck, o Diretor Adjunto, Antônio do Carmo Filho, o Presidente Alcir da Costa Albernoz e o Diretor Administrativo, Jorge Ferreira Pacheco (todos do SINCOMAM) em reunião na Delegacia de Macaé/RJ



Diretor Procurador, Hélio Lopes da Costa, e Diretor Secretário Geral, Nilton da S. Mascarenhas (ambos do SINCOMAM) visitam embarcação da Tranship TS Fabuloso, em Niterói/RJ



Presidente do SINCOMAM (ao centro) em visita à embarcação da Tranship Niterói-RJ



Diretor Administrativo do SINCOMAM, Jorge Ferreira Pacheco (ao centro) junto com CDMs em visita na embarcação da Tranship, Niterói/RJ

Transpetro lança ao mar o petroleiro Irmã Dulce

A Transpetro lançou ao mar o navio Irmã Dulce. Segundo informou a subsidiária da Petrobras, essa é a décima embarcação do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) a ser entregue em um prazo de quatro anos.

O Irmã Dulce é o segundo de uma série de quatro petroleiros do tipo panamax que serão batizados em homenagem às mulheres que ajudaram a construir a História do Brasil.

O navio servirá para o transporte de petróleo e derivados escuros, com 228 metros de comprimento e capacidade para transportar 90,2 milhões de litros.



Foto: divulgação

Navio Irmã Dulce

Plataforma da Petrobras adernou na Bacia de Campos



Uma plataforma de petróleo a serviço da Petrobras adernou na Bacia de Campos, na região norte do Rio de Janeiro. A embarcação SS-53, da empresa Noble do Brasil, localizada no campo de Marlin, inclinou 3,5 graus com 113 tripulantes a bordo.

Em nota, a Petrobras informou que o incidente ocorreu devido a alagamento em um dos tanques da embarcação, motivado por falha na válvula do sistema de lastro, responsável pelo controle da estabilidade da unidade.

Segundo a Petrobras, ao todo, 77 trabalhadores que estavam a bordo foram resgatados através de navios rebocadores. Outros 36 (técnicos especializados) continuaram na unidade para restaurar as condições normais de operação. Conforme o comunicado, não houve vítimas. A plataforma encontra-se estabilizada em condições de segurança e não corre o risco de afundar.

OGX e OSX ampliam testes no Campo de Tubarão Azul

A OSX Brasil, em conjunto com a Óleo e Gás Participações, ex-OGX, ampliou o período de testes em curso no Campo de Tubarão Azul, para possível retomada de produção. As empresas, do Grupo EBX, do empresário Eike Batista, estão em recuperação judicial.

A retomada da produção em Tubarão Azul estará, ainda, sujeita a determinadas condições. Dentre elas, a OSX informou sobre o "estabelecimento de custos operacionais e financeiros entre todas as partes envolvidas".

Após devolver à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), os campos de Tubarão Gato, Tubarão Areia

e Tubarão Tigre, restou à OGX a produção apenas em Tubarão Martelo, que se iniciou em dezembro.



Brasil sofre com calor

Foto: divulgação



EUA enfrentam chuvas e nevascas



Temperaturas recordes de calor e frio marcaram o início do ano de brasileiros e americanos

O início de 2014 foi marcado pela maior mudança climática já vivida na história da humanidade. Enquanto no Brasil os termômetros registravam novos recordes de temperaturas e os brasileiros sofriam com a falta d' água; na Europa e Estados Unidos as fortes chuvas e nevascas castigavam os americanos.

Nevascas violentas e temperaturas muito baixas, com sensações térmicas congelantes atingiram os

Estados Unidos e o Canadá no primeiro trimestre deste ano. O "vórtice polar" – uma massa de ar densa e fria que gira no sentido anti-horário - que atingiu a América do Norte causou pelo menos nove mortes e paralisou os transportes, escolas e comércios, com temperaturas a chegar aos -34 graus. Em janeiro, cerca de 2500 voos foram cancelados e três mil adiados devido ao frio.

Na Eslovênia, no Leste europeu, uma em quatro casas ficou

sem energia. O forte frio também causou problemas na Itália, onde inúmeros rios transbordaram, inundando casas e deixando centenas de pessoas desabrigadas. As fortes chuvas também afetaram diversas partes do Reino Unido.

Já no Brasil, locais como São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre estão entre as cidades que atingiram os novos recordes do calor em 2014, segundo dados do Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet).

Calor fora do normal

A capital paulista apresentou em janeiro a média de 31,9°C, considerada a mais alta desde 1943. Já o Rio de Janeiro teve a média de 36,2°C, a maior dos últimos 30 anos. Por sua vez, Porto Alegre enfrentou dias de 42,6°C. De acordo com Climatempo, os últimos recordes de temperatura foram registrados nos dias 17 de fevereiro de 1929 (40,4°C) e 1º de janeiro de 1943 (40,7°C).

Cidades turísticas do Brasil, como Florianópolis, Fortaleza, Natal e Rio de Janeiro, registraram sensação térmica de 50°.

De acordo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), a situação mais crítica foi na região Nordeste, onde o nível dos reservatórios paralisou em 34,88%, devido a ausência de chuvas..

Estudiosos afirmam que esses extremos juntos são perigosos e os níveis de temperaturas do final de 2013 e início de 2014 são impressionantes.

A falta de chuva dos últimos meses fez com que a Sabesp, Companhia de Saneamento Básico do



Foto: divulgação

Praia de Balneário Camboriú (SC)

Estado de São Paulo, pedisse para a população economizar água, a economia valia até desconto na conta a ser paga. O nível do reservatório do Sistema Cantareira, que abastece a capital e parte da região metropolitana, chegou a registrar 15,8%, o mais baixo registrado em toda história, segundo dados da Sabesp.

Chuvas isolam o Acre

O estado do Acre está isolado por terra do resto do Brasil, pelo menos temporariamente. O excesso de chuva na região de Rondônia, fez com

que o Rio Madeira invadissem a BR-364, que liga Porto Velho (RO) a Rio Branco (AC), em vários pontos deixando o local totalmente interditado.

A cheia do Rio, que desabriga mais de 10 mil pessoas em Rondônia, alcançou o recorde histórico de 19,20 metros, isto é, o quadro mais crítico da enchente, segundo informações do Sistema de Proteção da Amazônia.

No sul do Amazonas, na travessia da BR-319, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) suspendeu a travessia pela balsa.

O risco de desabastecimento de comida, combustíveis e medicamentos causa preocupação na população. A cheia do Rio Madeira trouxe como consequência a alta nos preços dos produtos, mesmo os hortifrutigranjeiros.

O nível do Rio Acre também subiu, atingindo 16,20m. Por causa das cheias, mais de 500 famílias ficaram desabrigadas. Parte de Porto Velho também ficou debaixo d'água.

Diante dos acontecimentos, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) anunciou algumas medidas para aliviar os prejuízos dos moradores do Acre e Amazonas. Aviãos da Força Aérea Brasileira (FAB) tem sido usados no transporte de hortifrutigranjeiros e outros produtos entre Rondônia e Acre. Essa medida poderá ser prorrogada por até cinco anos.

Foto: divulgação



Rio Madeira

Foto: divulgação



Efeito da falta de chuva em parte do Reservatório Cantareira/SP

Início promissor



A partir da esquerda - O representante da empresa Elcano, Comandante Cesar Castro, e o Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz, se reuniram para a assinatura do ACT 2014-2015 - referente a categoria Condutores de Máquinas nas funções de Bombeador e Mecânico.

SINCOMAM dá boas-vindas às novas empresas que chegam

O ano de 2014 começou com boas notícias para o SINCOMAM, pois novas empresas já se encontram em negociação para celebração de futuros ACTs. As reuniões de negociações foram agendadas e a expectativa é de que aumente o mercado de trabalho e a possibilidade de estágio para os novos Condutores de Máquinas, pois ainda é um empecilho para os recém-formados.

Segundo Alcir Albernoz, a chegada de novas empresas no sistema aquaviário é de extrema

"Esperamos o quanto antes para buscar um acordo com as empresas até o final de abril, assinando assim novos ACTs para a categoria Condutores de Máquinas da Marinha Mercante", afirma o presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz.

importância, pois certamente irá gerar novos empregos, o que leva a possibilidade de alcance de ganhos justos, correção de benefícios e defesa pelos direitos dos associados se torna mais fácil.

"É de extrema importância estar presente no início de suas operações, em face de podermos elaborar um Acordo Coletivo de Trabalho para a categoria de Condutores de Máquinas, onde possamos assegurar o mínimo, isto é, a

parte social e pecuniária, pois algumas empresas ainda insistem em praticar salário abaixo do que é praticado hoje no mercado aquaviário", ressalta Albernoz.

TERMO ADITIVO PR LOG-IN

► Apoio Marítimo
Vigência: 2013



(esquerda para direita) Representante da Log-In, Comte. Hamilton – Gestão Marítima, e o Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz

No dia 04/02/2014, o SINCOMAM assinou o Termo Aditivo PR 2013 com a empresa LOG-IN - Logística Intermodal S/A, referente ao pagamento da Remuneração Variável vinculada ao atingimento de metas da empresa. O Acordo regula a participação dos empregados marítimos Condutores Mecânicos (CDM) nos resultados da LOG-IN relativo ao exercício de 2013.

TUG BRASIL

► Apoio Portuário e Marítimo
*Vigência do Termo Aditivo do ACT:
2013-2015(Apoio Marítimo)*
*Vigência do ACT: 2014-2016
(Apoio Portuário do Amapá)*



Representante da Tug Brasil, Marcelo Melo, e o Presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz, durante a assinatura dos ACTs

No dia 19/03/2014, o SINCOMAM assinou com a empresa TUG BRASIL o Termo Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2013/2015, referente ao seguimento de Apoio Marítimo, abrangendo os Condutores de Máquinas e o Acordo Coletivo de Trabalho 2014/2016, referente ao seguimento de Apoio Portuário do Amapá, que abarca os Condutores Fluviais. Em ambos os documentos foi possível reajustes acima do INPC.

TRANSEAPORT

► Apoio Portuário
Vigência do ACT: 2014-2015



(esquerda para direita) Representante da empresa Transeaport, Alexandre Brito, e a Coordenadora do Jurídico do SINCOMAM, Dra. Ana Alvarez, na assinatura do ACT 2014/2015

O SINCOMAM esteve reunido com a empresa TRANSEAPORT para assinatura do ACT 2014/2015 dos Amarradores Portuários. Neste ACT foi possível alcançar um reajuste salarial acima do INPC, assim como para o Vale Alimentação.

VERLUMO

► Apoio Portuário
Vigência do ACT: 2013-2015

O SINCOMAM assinou o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho para vigência 2013/2015 com a empresa VERLUMO referente a categoria dos Condutores de Máquinas. A empresa atua no seguimento de Apoio Portuário.

Últimas Negociações

► **TRANSPETRO** - A empresa Transpetro esteve em reunião com o SINCOMAM para tratar do ACT 2013/2015, dos Condutores de Máquinas Mecânicas e Bombedores, porém não foi possível chegar a um consenso, mas as negociações continuam abertas. A luta por melhores condições continua.

► **OCEÂNICA** - O Sindicato esteve reunido na sua delegacia em Macaé com a empresa Oceânica para tratar do ACT 2013/2014 referente aos Condutores de Máquinas.

Durante a reunião, o SINCOMAM abordou a importância de a empresa melhorar os benefícios sociais atualmente praticados, pois estão abaixo da média exercida pelo seguimento de Apoio Marítimo, além de aplicar um reajuste



Equipe do SINCOMAM em reunião na Delegacia de Macaé, com a representante da empresa Oceânica, Michelli A. Marinho, para negociação do ACT 2013/2014 referente aos Condutores de Máquinas

na remuneração acima do INPC. A empresa informou que irá avaliar os pleitos do SINCOMAM e agendará nova reunião.

ACTs fechados no final de 2013

ETC e SISTAC assinam acordo favorável à categoria de CDM

O SINCOMAM assinou no dia 17/12/2013, o Acordo Coletivo de Trabalho 2013/2014 referente aos Condutores de Máquinas que laboram na empresa ETC. O acordo foi fechado após longas negociações e com ganhos relevantes para a categoria.

A SISTAC - Sistemas de Acesso S/A, que atua no seguimento de Apoio Marítimo, fechou no dia 18/12/2013, o seu primeiro Acordo Coletivo de Trabalho com o SINCOMAM. O acordo refere-se à categoria de Condutores de Máquinas, e a vigência do ACT é 2013/2014.



Representante da empresa ETC e a Coordenadora do Jurídico do SINCOMAM, Dra. Ana Alvarez, durante a assinatura do ACT 2013/14

Efeito Copa:

empregos na indústria Naval e Offshore



Foto: Agência Petrobras

Investir em cursos técnicos em áreas como petróleo e gás e indústria naval é uma visão de futuro em carreiras. Com a aproximação da Copa do Mundo no Brasil, a demanda interna está aquecida e a qualificação de mão de obra segue a todo vapor.

Segundo levantamento do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (IBRE/FGV), para cada R\$ 1 bilhão investidos por ano no pré-sal, serão gerados 33,5 mil empregos na fase de exploração e desenvolvimento e 23,8 mil na de operação. Os salários iniciais para quem já concluiu o ensino médio podem chegar a R\$ 2.450,00. Para quem possui formação técnica o inicial é de R\$ 6.000,00, já quem tem o nível superior, o salário ultrapassa os R\$ 35.000,00.

O Senai Rio oferece cursos técnicos gratuitos na área de petróleo e gás. O curso dura de um ano e meio a dois anos, dependendo da grade curricular. São mais de 16 mil vagas disponibilizadas em 2014.

Os interessados podem se inscrever no site do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (Pronatec – www.pronatec.mec.gov.br).

No primeiro trimestre deste ano, o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp), e o Programa do Ministério de Minas e Energia (MME), retomam a oferta de cursos de capacitação para atender à indústria naval e offshore. A previsão é que, nesta nova fase do Programa, sejam capacitados mais 17 mil profissionais até 2017. As oportunidades serão anunciadas no site do Prominp - www.prominp.com.br.

A Marinha do Brasil, através do Programa do Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários (PREPOM-2014), também disponibiliza diversas vagas nos cursos de formação e qualificação para profissionais do setor marítimo e portuário. Para quem deseja ingressar na Marinha Mercante, confira o edital no site: <http://www.mar.mil.br/ciaga/cursos/inicio.htm>.

Copa do Mundo: mais de três milhões de novos empregos

Áreas de turismo e construção civil
são as mais requisitadas quando
o tema é oportunidade



A realização da Copa do Mundo no Brasil mudou a economia do país, nos últimos quatro anos. Milhares de empresas estão se preparando para transformar o maior evento esportivo do mundo em oportunidades de negócio.

Estudo recente, realizado pela EY (antiga *Ernst & Young*), em parceria com Fundação Getúlio Vargas (FGV), apontou que mais três milhões e seiscentos mil novos empregos devem ser gerados pela Copa em 2014. Estima-se que, no período de 2010 a 2014, sejam movimentados R\$ 142,39 bilhões adicionais no País.

Segundo projeções do Sebrae, a Copa do Mundo deverá agregar ao PIB brasileiro cerca de R\$ 183 bilhões, até 2019. Os investimentos em infraestrutura (mobilidade urbana, estádios, aeroportos, entre outros.) devem ficar em torno de R\$ 33,1 bilhões. Já as receitas adicionais devido ao fluxo turístico serão de R\$ 9,4 bilhões.

Outro dado importante apresentando pelo Sebrae mostra que as micro e pequenas empresas vão faturar R\$ 500 milhões com o evento no Brasil. Ao todo, 95 produtos ganharam o selo da Copa do Mundo da Fifa. São canecas, mochilas, bonecos, bolas, baldes de gelo, taça da Copa, bandeiras, apitos entre outros diversos objetos.

O Sebrae informa ainda que para usar os símbolos da Copa como o mascote, a bola oficial e a taça é preciso pedir autorização para a Fifa. Outros objetos que digam apenas Brasil, futebol, são coisas que podem ser usadas e não precisam da autorização.

Oportunidades

De acordo com informações do Mapa das Oportunidades para 2014 - estudo realizado pelo Ministério do Esporte - a produção associada ao turismo é apontada como a área que mais apresentará geração de empregos com 1.320 vagas. Em seguida vem tecnologia da informação com 1.290 e turismo com 1.275.

Os setores mais beneficiados pelo evento serão os da construção civil, alimentos e bebidas, serviços prestados às empresas, serviços de utilidade pública (eletricidade, gás, água, esgoto e limpeza urbana) e serviços de informação. Já os profissionais mais procurados pelo mercado serão as recepcionistas, garçons, camareiras, atendentes, motoristas, guias turísticos e cozinheiras.

De olho em uma dessas vagas, muitos brasileiros voltam para o mercado de trabalho na esperança de ser efetivado após as competições.

As oportunidades são dentro dos estádios e não é necessário ter qualificação ou experiência. Por oito horas de trabalho, os selecionados receberão uma diária de, em média, R\$ 120. Para se candidatar a uma vaga de caixa, atendente ou vendedor nos bares e lanchonetes dos estádios, basta ter 18 anos.

A CSM, uma das maiores empresas de marketing esportivo do mundo, possui vários projetos dentro da Copa e está oferecendo mais de 12 mil vagas remuneradas nas áreas de alimentação e recepção nos estádios das cidades-sedes. O cadastro pode ser realizado através do site <https://www.querovestiracamisa.com/>



Caso Changri-lá é reaberto

Após 71 anos, familiares de pescadores mortos num barco brasileiro atacado por submarino alemão ainda discutem a indenização que teriam direito



Foto ilustrativa

Um fato ocorrido na II Guerra Mundial e que se arrasta até os dias de hoje, virou tormenta para os familiares das vítimas da tragédia do pesqueiro "Changri-lá".

A embarcação que naufragou, em 22 de julho de 1943, no litoral de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, após ter sido torpedeado com tiros de canhão vindos do submarino alemão U-199 é nada mais que: mais um caso a ser resolvido pela Justiça brasileira.

Os corpos dos dez pescadores que estavam a bordo do Changri-lá nunca foram

encontrados. Na época, a investigação instaurada concluiu que as mortes teriam sido provocadas pelo casual naufrágio (tempestade ou falha humana) e o processo foi arquivado em 1945. Mas, em 1999, o Tribunal Marítimo, com novas provas, apresentadas pelo historiador Elísio Gomes Filho, reabriu o processo e, em 2001, provou-se que Changri-lá havia sido alvo de um ataque dos alemães.

Após 71 anos, parentes dos pescadores mortos no barco afundado na costa brasileira reivindicam a indenização por danos morais do governo alemão.

Para esclarecer este tema polêmico, o SINCOMAM entrevistou o advogado Luiz Roberto Leven Siano, sócio fundador da Siano & Martins Advogados Associados, Mestre em Direito Internacional e Especialista em Direito Marítimo, que assumiu o "Caso Changri-lá a pedido dos familiares das vítimas".

Revista SINCOMAM – O senhor assumiu o caso voluntariamente? Quais foram os motivos?

Dr. Leven Siano – Não. Durante o processo no Tribunal Marítimo, em que o caso teve muita repercussão, fui nomeado pelo Tribunal como advogado dativo das famílias das vítimas do Changri-lá. O objetivo era que eu fizesse a sustentação oral no plenário, no dia do julgamento, em virtude de meus conhecimentos de Direito Marítimo e Direito Internacional Público, além de que o Tribunal considerava que eu tinha uma oratória muito boa. Após o julgamento, as famílias me pediram que eu continuasse a defender os interesses deles e, comovido com a história, aceitei.

R.S. – Em 2003, o Sr. entrou com ação na Justiça buscando reparação pelo sofrimento dessas famílias. Desde então, o que mudou na resolução do caso até os dias de hoje?

Dr. Leven Siano – Foram distribuídas ações contra a União Federal e contra a República Federativa da Alemanha, buscando reparação pelos danos causados, reconhecimento da condição de ex-combatente e pensão para os que teriam direito em tese. Em alguns casos, conseguimos obter pensões, mas foram infelizmente reformadas em segunda instância. Quanto às indenizações, a Justiça entendeu não serem cabíveis. A Justiça relata não serem os tripulantes ex-combatentes, mas pescadores sem função militar que por acidente navegavam em águas conflituosas.

As ações contra a União Federal se fundamentaram no prejuízo causado às famílias pelo reconhecimento tardio do que houvera com o BP Changri-lá. Contra a Alemanha o fundamento é a responsabilidade do Estado por ato contrário aos direitos humanos, ceifando a vida dos ascendentes dos autores, além de que se tratou de ato praticado em Estado estrangeiro pelo Estado violador. Em ambos os casos, reparação por dano material e moral foram requeridas.

Com relação ao descabimento de imunidade de jurisdição para defender atos de império contrários aos direitos humanos, não é novidade que a restritividade do princípio da Imunidade de Jurisdição é fato antigo na Europa e nos Estados Unidos, especialmente na segunda metade do Século XX. Enquanto nosso Supremo Tribunal Federal ainda tomava como absoluto o princípio da imunidade de jurisdição dos Estados, confundindo-o muitas vezes com a imunidade conferida pelas Convenções de Viena às Missões Diplomáticas e Agentes Consulares, a Europa já tinha uma Convenção sobre Imunidade de Jurisdição, em 1976, restringindo profundamente a regra costumeira do *"par in parem non habet imperium"*.

Em 1986, 10 anos após a entrada em vigor daqueles diplomas no mundo desenvolvido, o nosso STF ainda adotava a doutrina da imunidade absoluta. Somente com a promulgação de uma nova ordem constitucional e a prescrição expressa do art. 114 da Constituição da República sobre a relação de trabalho de indivíduos com entes de direito público externo, é que o STF mudou, deixando de extinguir as reclamações trabalhistas dirigidas - equivocadamente algumas vezes - às repartições consulares e embaixadas de Estados estrangeiros no Brasil.

Desta forma, é fato que a imunidade de jurisdição não é mais absoluta e, como consequência, a



"No caso do Changri-lá, deveria ter sido entendido que a Alemanha renunciou a sua imunidade de jurisdição violando as normas cogentes de direito internacional praticando homicídio contra inocentes pescadores que exerciam seu ofício para sustento próprio e de sua prole"
Luiz Roberto Leven Siano



Submarino nazista, durante a Segunda Guerra Mundial

“O STJ está julgando erradamente o princípio de imunidade de jurisdição, aplicando-a a mais do que o costume internacional impõe”

Luiz Roberto Leven Siano

soberania do Estado também não é! Ou seja, da prática forense das necessidades dos indivíduos, está vindo a reestruturação das relações internacionais e dos princípios que fundam a coexistência e a harmonia entre as nações.

Permitir ao Estado estrangeiro assassinar brasileiros em pleno território brasileiro, deixando suas famílias na miséria, para somente 60 anos depois descobrirem o que aconteceu, viola não só a sua dignidade, mas também consiste em discriminação vedada pelo art. 3º, IV, da Carta da República, aceitando a Ré que não há imunidade nesta mesma situação se o fato tivesse ocorrido na Europa.

R.S. – A Alemanha diz que não vai se submeter à jurisdição brasileira. Neste caso, o que deve ser feito por parte das autoridades brasileiras?

Dr. Leven Siano – Com relação à Alemanha, os Tribunais, incluindo

os superiores, entenderam, em sua maioria, tratar-se de ato de império sendo cabível imunidade de jurisdição, contrariando a própria Convenção Europeia de Imunidade de Jurisdição que exclui esta defesa quando se trata de morte praticada no território de outro Estado, como foi o caso.

Se possível tentaremos levar o caso à Corte Interamericana de Justiça ou buscar o entendimento diplomático com o Estado Alemão. As obrigações do governo da Alemanha para com os familiares das vítimas de Changri-lá é indenizá-los.

R.S. – A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou provimento ao recurso impetrado pelos parentes dos mortos de Changri-lá. Segundo a Turma, o ataque de um estado a outro em período de guerra constitui decisão soberana, pela qual uma nação não se submete à jurisdição de outra nação. Como o Sr. explica essa situação?

Dr. Leven Siano – Significa que o STJ está desatualizado acerca das regras costumeiras vigentes do Direito Internacional. Está ainda decidindo como há 4 décadas, quando se aplicava ou não a imunidade de jurisdição, de acordo com que o ato fosse de império ou de gestão. Sem dúvidas o ataque do submarino U-199 ao Barco Pesqueiro Changri-lá é um ato de império, mas o que o STJ não sabe e está desatualizado é que a imunidade de jurisdição não se relativiza somente com relação aos atos de gestão, por exemplo, o direito trabalhista de um funcionário de um consulado estrangeiro, mas também com relação aos atos de império.

A regra era ato de império - imunidade de jurisdição absoluta, ato de gestão - relativa. O que ocorre é que, há tempos, o costume internacional é o de relativizar a imunidade de jurisdição por ato de império também para quando este ato viola direitos humanos ou é praticado em território diferente do Estado que pratica o ato, como no caso do Changri-lá. Este costume está positivado, por exemplo, na lei argentina e australiana, mas também na Convenção Europeia de Imunidade de Jurisdição, a qual a própria Alemanha faz parte.

No caso do Changri-lá, defendemos então que a imunidade de jurisdição não deve ser absoluta mesmo para atos de império, como pode ser considerado o torpedeamento do B/P Changri-lá. É aquela ideia antiga e clássica que ato de império implica em imunidade de jurisdição absoluta, provocando uma grande injustiça por pura ignorância do Direito Internacional.

Inicialmente há de entender que não há qualquer artigo de lei ou previsão constitucional no ordenamento jurídico brasileiro que ampare a imunidade de jurisdição como causa extintiva de processo, pelo contrário, a Constituição Federal até prevê a possibilidade do Estado es-

trangeiro ser acionado, como se desprende da competência que é atribuída ao juiz federal pelo art. 109, II, da Carta da República. Ocorre que o problema é que o STJ não conhece a fundo este costume e o que o excepciona no mundo civilizado.

R.S – Devido à lentidão da justiça brasileira, os familiares deveriam desistir da ação? Por quê?

Dr. Leven Siano – Não devem desistir. O direito é uma luta e a ignorância um mal que precisa ser combatido. A Justiça, ao final, tem que ser feita, nem que seja pela obviedade do erro da decisão do STJ. Além do que, ainda tentaremos a Corte Interamericana de Direitos Humanos, se possível, e um acordo com o Estado Alemão.

R.S – Os mortos de Changri-lá receberam, ao menos, alguma homenagem?

Dr. Leven Siano – Apesar de expressamente previsto no acórdão do Tribunal Marítimo, passados cerca de 2 anos após o julgamento, o reconhecimento honorífico ainda não havia sido prestado pela União Federal, que ainda relutava em inscrever os nomes dos tripulantes do Changri-lá no Monumento Nacio-



“A Justiça, ao final, tem que ser feita, nem que seja pela obviedade do erro da decisão do STJ”

Luiz Roberto Leven Siano

O 'Changri-Lá' Desapareceu Com a Tripulação

Em dias de junho de 1943, o barco a motor, de pesca, "Changri-Lá", achando-se ao largo do litoral de Cabo Frio, foi envolvido pelo mar revolto, resultando seu desaparecimento com a dolorosa perda da tripulação que se encontrava a bordo. E' excusado dizer dos trabalhos executados para se obter qualquer elemento para elucidação do acidente. Mesmo assim, foi organizado um processo, que acaba de ser manda-

do arquivar pelo Tribunal Marítimo Administrativo, em face da absoluta impossibilidade na obtenção de qualquer prova ou referencia, como ainda por considerar o evento como fortuito.

Presidiu a decisão do Tribunal o almirante Mario de Oliveira, com a presença dos juizes Araujo Pimentel, Antunes Braga, Carlos Miranda, Stoll Gonçalves e Francisco Rocha.

Funcionou o procurador Ulisses de Araujo, tendo secretariado o sr. Roberto F. Bruce.

Notas do afundamento do barco publicada pelo jornal O Globo



U-Boat U-199 sendo atacado

“A decisão do Tribunal Marítimo, que reconhece as vítimas do Changri-lá como heróis de guerra, possui presunção de veracidade e certeza, além do mencionado valor probatório”

Luiz Roberto Leven Siano,

Advogado especialista em Direito Marítimo

nal dos Mortos na Segunda Guerra Mundial. Diversas correspondências tiveram que ser enviadas por mim às autoridades responsáveis, manifestando a indignação com esta conduta, como por exemplo, a carta endereçada ao Presidente do Tribunal Marítimo, em abril de 2003.

A mesma comunicação foi enviada à Procuradoria Especial da Marinha, órgão da Ré e da Advocacia Geral da União, responsável pela reabertura do caso no Tribunal Marítimo, ao Diretor da Procuradoria Especial da Marinha e ao Secretário Geral da Marinha, também todos órgãos da União Federal. Somente em maio de 2003, os nomes dos heróis de guerra foram inscritos no

Monumento dos Mortos da Segunda Guerra Mundial, no Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro-RJ, aonde lá permanecem até os dias atuais.

R.S – Qual a importância do Tribunal Marítimo neste caso?

Dr. Leven Siano – O art. 18 da Lei 2180/54 determina que as decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo, porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário. Desta forma, verifica-se que a decisão do Tribunal Marítimo, que reconhece as vítimas do Changri-lá como heróis de guerra, possui presunção de veracidade e certeza, além do mencionado valor probatório. Disso podemos concluir que a decisão do Tribunal Marítimo tem sua importância e certeza reconhecida por lei, sendo que sequer corre prescrição judicial enquanto a decisão não for prolatada.

R.S – Caso o Governo da Alemanha não indenize os familiares, o Governo brasileiro tem a obrigação de indenizar?

Dr. Leven Siano – No meu entendimento ambos teriam que indenizar, mas infelizmente a Justiça nega o direito com relação à União por entender que não eram os ascendentes ex-combatentes e com relação à Alemanha por conta da imunidade de jurisdição equivocadamente tida como absoluta por se tratar de ato de império.



Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, no Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro, local que homenageia os tripulantes da embarcação Changri-lá, que tiveram seus nomes inscritos no Panteão dos Heróis de Guerra.

Avião da Malaysia Airlines caiu no Oceano Índico sem deixar sobreviventes

Foto: divulgação



O primeiro-ministro da Malásia, Najib Razak, confirmou que o Boeing 777-200, que fazia o trajeto Kuala Lumpur-Pequim, da empresa Malaysia Airlines, desaparecido desde o dia 8 de março com 239 pessoas a bordo, caiu no Oceano Índico sem deixar sobreviventes.

A informação foi revelada, pelo governo da Malásia, depois de o satélite localizar a presença de 122 objetos

que poderiam ser do avião na região sul do Índico. Para auxiliar as equipes de busca, a Marinha americana enviou um rastreador de caixas-pretas e um veículo submarino robótico.

Revoltados com a notícia, familiares dos passageiros do avião desaparecido organizaram um protesto em frente ao prédio da Embaixada da Malásia em Pequim, na China.

UM NOVO PADRÃO DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO



9 NOVOS CATAMARÃS

AR CONDICIONADO • CONFORTO • QUALIDADE

ESSE É NOSSO COMPROMISSO

Embarque com a gente nessa mudança


CCR Barcas

Porto Maravilha vai mudar a cara do Rio

Nova e moderna infraestrutura deve revalorizar a Zona Portuária da Cidade Maravilhosa

O projeto de revitalização que promete modificar a história do Rio de Janeiro nos próximos cinco anos já saiu do papel. A pleno vapor, as obras avançam contra o tempo para colocar em funcionamento o novo Porto Maravilha.

Inciada em 2009 e, ainda em andamento, a primeira fase das obras vive momentos de adaptação para a população carioca, que sofre com as intervenções da prefeitura, contando com a construção de vias de acessos e a reurbanização completa de ruas e avenidas ao redor do Porto. A segunda etapa, na qual foi investido R\$ 1,8 bilhão de um total de R\$ 8 bilhões previstos para serem aplicados em 15 anos, inclui importantes transformações no sistema viário da região, cuja população

deve quintuplicar segundo estimativas, alcançando 100 mil habitantes.

A principal mudança, que vem causando grandes transtornos no trânsito local, foi a demolição do Elevado da Perimetral. Esse projeto faz parte de uma nova logística para o trânsito da região portuária. Até 2015, um túnel deve substituir a Perimetral. A Avenida Rodrigues Alves será uma via expressa, sem sinais ou pontos de ônibus.



A região portuária é hoje uma porta de entrada para turistas oriundos de todos os lugares do mundo. O projeto abrange uma área de cinco milhões de metros quadrados e promete uma completa revitalização (econômica, social, ambiental e cultural) da região, incluindo os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Caju, São Cristóvão e Centro.

As obras incluem ainda a ampliação do cais, armazéns e pátio de estocagem de contêineres e car-



Projeção Porto Maravilha

ga geral, assim como, aquisição de novos equipamentos, como pórticos e portêineres (guindaste usado no deslocamento de contêineres). Os investimentos são anteriores à nova Lei dos Portos e estão a cargo da Andrade Gutierrez.

Para coordenar o processo de implantação do Porto Maravilha, foi criada a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), empresa de economia mista, controlada pela Prefeitura. A execução das obras do Porto Maravilha se realiza através da maior Parceria Público-Privada (PPP) do Brasil.

A Porto Novo S/A vai administrar, por regime de concessão administrativa, os serviços e obras



Projeto Cais do Porto – Túnel Perimetral

de revitalização, operação e manutenção da Área de Especial Interesse Urbanístico Região do Porto do Rio por 15 anos, sob gestão da CDURP.

O Porto do Rio ocupa o quinto lugar entre os principais portos do Brasil, atrás de Santos (SP), Itajaí (SC), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS).

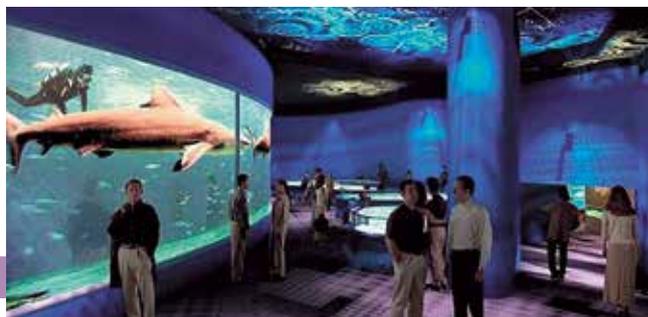
Principais projetos

Museu do Amanhã - Dentre os principais projetos culturais, destacamos o Museu do Amanhã, no píer Mauá, localizado na Baía de Guanabara. Esse museu foi desenhado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, que assina o Complexo Olímpico de Atenas e o Museu de Arte de Milwaukee, nos Estados Unidos. O objetivo do projeto, de acordo com a assessoria do Porto Maravilha, é transformar o espaço em local de pesquisas e ciências para "debater as questões ligadas à sustentabilidade da civilização no futuro".



Museu de Arte do Rio - Outro espaço importante é o Museu de Arte do Rio (MAR), um local dedicado à arte e à cultura visual. Inaugurado na comemoração dos 448 anos do Rio de Janeiro, dia 1º de março de 2013, tem 15 mil metros quadrados de construção e oito grandes salas de exposição, duas para cada mostra. Não podemos nos esquecer da Pinacoteca Escola do Olhar, colada com o Museu, um espaço que pretende levar arte e educação para crianças e adolescentes de comunidades do Rio. Ambas as obras contam com a parceria da Fundação Roberto Marinho.

AquaRio - Um dos mais ambiciosos projetos do Porto Maravilha é o AquaRio, ditado como o maior aquário da América Latina. De acordo com o projeto, o aquário terá 5 milhões de litros de água e reunirá 12 mil animais de 400 espécies do ecossistema marinho. Uma atração fantástica para pessoas de todas as idades.



Porto de Santos: 122 anos de história e toneladas de cargas

Complexo Portuário deve receber R\$ 7 bilhões em investimentos para atender a demanda até o ano de 2024

Em 2014, o maior porto da América Latina comemora 122 anos de história e muitas toneladas embarcadas e desembarcadas por dia. O Porto de Santos, localizado no município de Santos, no estado de São Paulo, é considerado o principal porto brasileiro e concentra mais de 50% do Produto Interno Bruto (PIB) do País. Aproximadamente, 90% da base industrial paulista está localizada a menos de 200 quilômetros do porto santista.

Segundo dados levantados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), o porto encerrou o ano passado com a movimentação recorde de 114 milhões de toneladas de cargas. O volume representa um aumento de 9,4% em relação ao registrado em 2012, quando atingiu cerca de 104,5 milhões de toneladas.

De acordo com a Codesp, em 2014 a movimentação no Porto de



Foto: Agência Brasil

Porto de Santos

Santos deve chegar a 122 milhões de toneladas, sendo 7% a mais do que o previsto para 2013.

Para os próximos anos, estima-se cerca de R\$ 7 bilhões em investimentos para atender a demanda de cargas até o ano de 2024, quando o porto poderá atingir a movimentação de 230 milhões de toneladas, conforme divulgado pela Codesp.

O Complexo Portuário de Santos é responsável por mais de um quarto da movimentação da balança comercial brasileira e inclui na

pauta de suas principais cargas o açúcar, o complexo soja, cargas containerizadas, café, milho, trigo, sal, polpa cítrica, suco de laranja, papel, automóveis, álcool e outros grãos líquidos.

Em 2007, o Porto foi considerado o 39^a maior do mundo por movimentação de contêineres pela publicação britânica Container Management. O sistema de acessos terrestres é formado pelas rodovias Anchieta e Imigrantes e pelas ferrovias Ferroban e MRS.

História

Foto: Marc Ferrez



Café sendo carregado no Porto de Santos, em 1880

O Porto de Santos foi inaugurado em 2 de fevereiro de 1892, quando a então Companhia Docas de Santos (CDS), entregou à navegação mundial os primeiros 260m de cais, na área do Valongo. Na ocasião, atracou o vapor "Nasmith", de bandeira inglesa.

Com a inauguração do novo cais, iniciou-se, também, uma nova fase para a vida da cidade de Santos. A cultura do café estendia-se, o que pressionava as autoridades para a

ampliação e modernização das instalações portuárias.

Hoje o Porto de Santos, movimentado - por ano - mais de 60 milhões de toneladas de cargas diversas. Sua estrutura é considerada a mais moderna do Brasil e a administração da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) responde pela administração do porto e relação entre os prefeitos das cidades diretamente ligadas às instalações portuárias, Santos, Guarujá e Cubatão.

Copa do Mundo: Marinha realiza esquema especial de segurança

Comandante de Operações Navais da Marinha,
Alte Esq Luiz Fernando Palmer Fonseca
fala sobre os principais pontos de atuação
durante os jogos no Brasil



Foto: Agência Brasil

A partir de junho, os olhos do mundo estarão voltados para o Brasil. O país do futebol será sede da Copa do Mundo de 2014. E para que tudo corra conforme o esperado, um grande esquema de segurança e defesa está sendo preparado para o evento, principalmente devido as constantes manifestações, ameaças de terrorismo e vandalismo durante as competições.

Com o intuito de garantir a segurança na Copa das cidades-sedes, a Marinha vem realizando treinamentos em todo o país, que envolveu a Força Aérea, a Polícia Federal e outras instituições.



Foto: Agência Brasil

Para tranquilizar o torcedor, o SINCOMAM conversou com o Comandante de Operações Navais da Marinha, Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Palmer Fonseca, que explanou sobre as ações que a Marinha tem preparado para atuar durante os jogos do Mundial.

Segundo o Alte Esq Palmer, ao decorrer da Copa do Mundo as ações ficarão divididas entre a Segurança e a Defesa, que estarão a cargo dos Ministérios da Justiça e da Defesa, respectivamente.

Ainda de acordo com o Comandante, o Ministério da Defesa instruiu através da Portaria Normativa nº 2.221/2012 do MD, que cada cidade-sede - durante a Copa do Mundo - terá um Coordenador de Defesa de Área, responsável por ativar um Estado-Maior Conjunto entre as três Forças singulares e coordenar as ações com os Órgãos de Segurança Pública (OSP) envolvidos.

"Essa estrutura possuirá militares de diversas áreas que assessorarão o comando nas suas decisões. A Coordenação da Defesa de Área de Salvador e Natal ficará a cargo da MB, por meio dos Comandos do 2º e do 3º Distritos Navais, respectivamente, que realizarão o planejamento e a execução da defesa nessas áreas, subordinados diretamente ao Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA)", relatou Alte Esq Palmer Fonseca.

O Comandante também informou que como Força Componente de um plano de ações conjuntas com o Exército Brasileiro (EB), a

"O objetivo das ações da Marinha será contribuir para que os jogos da Copa do Mundo aconteçam em um ambiente seguro e estável"

*Alte Esq Luiz Fernando
Palmer Fonseca*



Comandante de Operações Navais da Marinha, Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Palmer Fonseca

"No total, serão mobilizados cerca de 13 mil homens, distribuídos pelo território nacional, guarnecendo, principalmente, o litoral brasileiro, vias e fronteiras fluviais e lacustres"

*Alte Esq Luiz Fernando
Palmer Fonseca*

Força Aérea Brasileira (FAB) e os diversos OSP, a Marinha do Brasil (MB) atuará na proteção das áreas marítimas, lacustres e fluviais, nas proximidades das cidades-sede e nos Centros de Treinamento das Seleções (CTS), além da defesa de estruturas estratégicas, como portos e terminais, por exemplo.

O Alte Esq Palmer reforçou que para o cumprimento dessas tarefas, a Força Naval empregará os navios da Esquadra e dos Comandos de Distrito Naval (Navios Patrulha, Rebocadores, Corvetas e Navios Varredores), além de aeronaves, lanchas das Capitânicas dos Portos, tropas de Fuzileiros Navais e grupos de Operações Especiais. A MB também contribuirá para a Prevenção e Combate ao Terrorismo, nas Defesas Química, Biológica, Radiológica e Nuclear (DQBRN) e Cibernética.

As ações que a Marinha irá conduzir durante a Copa fazem parte dos adestramentos e exercícios diários da Força, como, por exemplo, as patrulhas e inspeções navais que são realizadas diuturnamente nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

"O objetivo das ações da Marinha será contribuir para que os jogos da Copa do Mundo aconteçam em um ambiente seguro e estável" disse o Comandante de Operações Navais da Marinha.



Equipe da Marinha em operação no mar

Foto: Agência Brasil

Operação Amazônia Azul

Ações foram realizadas simultaneamente em todos os rios navegáveis, lagoas e águas marítimas do Brasil

A Marinha do Brasil realizou em todos os portos do país uma megaoperação militar, a Operação "Amazônia Azul" - que significa que o mar é tão importante quanto a Amazônia verde.

A operação, que ocorreu no período de 17 a 22 de fevereiro, reuniu cerca de 30 mil militares, 60 navios, 15 aeronaves, além de diversas embarcações das Capitânicas dos Por-

tos. Em dois dias, foram feitas 4,5 mil inspeções em águas nacionais e 169 apreensões.

Os treinamentos no mar tiveram como principal objetivo empregar simultaneamente o maior número de meios e de tropas já utilizado pela Marinha para a proteção das Águas Jurisdicionais Brasileiras. Os fuzileiros navais atuaram em ações destinadas a defesa dos portos, plataformas petrolíferas e terminais portuários do país. .

"A Operação Amazônia Azul serviu como um grande treinamento para a Copa, pois permitiu o aprimoramento da capacidade de Comando e Controle, além de outros aspectos operativos e logísticos. Nessa Operação, todos os meios disponíveis na

MB (Marinha do Brasil) operaram de forma coordenada, realizando a fiscalização das AJB, com a participação da FAB, Polícia Federal (PF), Receita Federal do Brasil (RFB), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), Petrobras, entre outros órgãos", reforçou o Comandante de Operações Navais da Marinha, Alte Esq Luiz Fernando Palmer Fonseca.

Ao final da entrevista, o Comandante relatou ao SINCOMAM que eventos como Rio + 20, Jornada Mundial da Juventude e Copa das Confederações (2013), também serviram como experiência para a Copa do Mundo de 2014.



Foto: Agência Brasil

P-62 chega ao campo de Roncador, na Bacia de Campos (RJ)

Estatual declara que iniciou a operação da Plataforma em segurança e com todas as licenças necessárias de autoridades competentes



Foto: Divulgação

A Petrobras comunicou que colocou em operação a Plataforma P-62, no campo de Roncador, na Bacia de Campos (RJ). A estatal ressaltou ainda que iniciou as atividades em segurança, e obteve todas as autorizações e licenças necessárias junto às autoridades competentes antes da saída da P-62 do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Ipojuca (PE).

Em nota divulgada, a Petrobras esclarece que durante a viagem, é normal que o FPSO (navio que produz, armazena e transfere petróleo) sofra esforços estruturais, demandando serviços para ajustes finais.

Segundo a estatal, em Roncador, atuam 200 profissionais nos preparativos finais para o início da produção de petróleo, seguindo rigorosos padrões de Segurança, Meio Ambiente e Saúde. A companhia também declarou que a previsão do "primeiro óleo" é para o segundo trimestre de 2014.

Petrobras inicia produção no Campo de Sapinhoá, na Bacia de Santos

A Petrobras anunciou que entrou em produção, o poço 9-SPS-77A, no campo de Sapinhoá, no Polo Pré-Sal da Bacia de Santos.

Com produção de 33 mil barris de petróleo por dia, o poço está interligado ao FPSO Cidade de São Paulo, por um sistema pioneiro de conexão à plataforma.

Em comunicado, a estatal informou que por esse sistema, o trecho ascendente das tubulações de produção é sustentado por uma boia submersa ancorada a 240 metros de profundidade. Sapinhoá está localizado a uma profundidade de 2.118 metros.



Foto: Agência Petrobras

Governantes correm contra o tempo para cumprir a Lei de Resíduos Sólidos. Quem desrespeitar a legislação será multado

Será que os lixões estão com os dias contados no Brasil? Muitos acreditam que não, mas a resposta deveria ser sim. Essa é a meta da Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), instituída pela Lei 12.305, de 2010, que prevê a eliminação das unidades de destinação inadequada no País, principalmente dos lixões (depósito de resíduos a céu aberto), até o final de 2014.

A Lei determina que todos os municípios brasileiros tenham um plano de gestão de resíduos sólidos para ter acesso a recursos financeiros do governo federal e investimento no setor. Ainda conforme a legislação, após 2014, o Brasil não poderá mais ter lixões, que serão substituídos pelos aterros sanitários. Os municípios que desrespeitarem a lei poderão ser multados.

De acordo com o Ministério do Meio Ambiente, o Brasil tem hoje 2.906 lixões em atividade, porém, apenas 27% das cidades do País

possuem aterros sanitários e cerca de 14% dos municípios fazem a coleta seletiva correta do lixo. Atualmente são produzidas 189 mil toneladas de resíduos sólidos por dia, mas apenas 1,4% é reciclado.

Segundo estudo do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), nas regiões Sul e Sudeste a taxa de coleta seletiva está entre 25 e 40%, já nos estados do Norte e Nordeste é de 5%. O estado de São Paulo é o que melhor administra a gestão da coleta, enviando apenas 8,7% aos lixões. O pior estado colocado é Rondônia, com 83,4% do lixo destinado indevidamente.

O desafio é grande, pois existem quase 3 mil lixões no Brasil para serem fechados no prazo fixado na PNRS.

O desafio

Para colocar tudo isto em prática, não tem sido uma tarefa tão fácil. No ano passado, ocorreu a 4ª Conferência Nacional de Meio



Fim dos lixões até 2014

Ambiente (CNMA), em Brasília, que debateu o desafio de contribuir para a implementação da Política Nacional de Resíduos Sólidos. Segundo os participantes do evento, um dos principais desafios para cumprir a legislação refere-se ao acesso aos recursos financeiros para elaboração de novos projetos, ações de coleta seletiva e a ausência de campanhas de incentivo à educação ambiental na sociedade.

Na conferência foram discutidos temas como: o fortalecimento da organização dos catadores de material reciclável através da criação de cooperativas, a ampliação da coleta seletiva, a produção e o consumo sustentável, a redução de impactos ambientais, entre outras medidas. O evento reuniu representantes da indústria, governos, empresários e a sociedade civil.



Despoluição da Baía de Guanabara, uma promessa antiga

Sede das competições de vela em 2016 é puro lixo

A sede das competições dos velejadores em 2016 continua com alto índice de poluição. No ano passado, o Governo Estadual anunciou o plano Guanabara Limpa, que contempla 12 ações para melhorar a qualidade das águas na Baía de Guanabara.

Equipes olímpicas internacionais estiveram na Baía, em janeiro deste ano, antes de um evento de regatas, realizado na Praia de São Francisco, em Niterói, e constaram objetos flutuantes na água – como sacos plásticos e animais mortos – simplesmente assustador.

Durante o balanço de 2013 - do Programa Coleta Seletiva Solidária, o secretário do Ambiente do Rio de Janeiro, Carlos Minc, disse que o estado do Rio deve ser o primeiro do Brasil a acabar com os lixões.

Minc afirmou ainda que, no entorno da Baía de Guanabara já foram fechados todos os grandes lixões, como Itaoca, em São Gonçalo, Babi, em Belford Roxo, e Gramacho, em Duque de Caxias. Contudo, o secretário reconheceu que o Rio de Janeiro está atrasado na coleta seletiva e na reciclagem. Hoje, apenas 34% do esgoto produzido na região é tratado.

Para a despoluição da Baía de Guanabara foi assinado, em dezembro de 2013, um Acordo de Cooperação Técnica Fortalecimento da Governança



Marinha realiza regata ecológica, que promove limpeza na Baía de Guanabara

e Gestão da Baía de Guanabara, estabelecido pelo Programa de Saneamento Ambiental dos Municípios do Entorno da Baía (Psam). O acordo faz parte de uma parceria entre os estados do Rio de Janeiro e de Maryland (EUA), que visa à cooperação técnica para a limpeza e recuperação ambiental de Guanabara.

O governo do Rio de Janeiro assumiu o compromisso com o Comitê Olímpico Internacional (COI) de despoluir 80% da Baía de Guanabara até 2016.

Uma reportagem publicada pelo jornal O Globo mostrou que o governo do Estado gastou apenas 17% dos recursos previstos em seu orçamento para saneamento em 2013. Resta saber se a promessa irá virar realidade, pelo menos para as Olimpíadas.

Foto: Agência Brasil

Petrobras anuncia dois planos ambiciosos para investidores e acionistas

Estatual declara que irá investir US\$ 220,6 bilhões nos próximos anos

A Petrobras comunicou que seu Conselho de Administração aprovou o Plano Estratégico Petrobras 2030 (PE 2030) e o Plano de Negócios e Gestão 2014-2018 (PNG 2014-2018).

O Plano de Negócios estabelece para o período entre 2014-2018 investimentos no montante de US\$ 220,6 bilhões e tem como foco o curto e o médio prazo. Já em longo prazo, a meta da Petrobras é chegar a 2030 como "uma das cinco maiores empresas integradas de energia do mundo e a preferida dos seus públicos de interesse".

Conforme nota divulgada pela estatal, o Plano Estratégico Petrobras 2030 tem como premissa fundamental o crescimento da produção de petróleo da empresa até 2020 e sua sustentação no período 2020-2030, com potencial de produzir, em média, 4 milhões de barris de óleo por dia (bpd).

Segundo o comunicado, para a meta de produção, foram considerados diferentes ritmos de leilões a serem promovidos pelo Governo. A empresa prevê ainda que a produção de óleo no Brasil alcance a média de 5,2 milhões de bpd no período 2020-2030.

O destaque é para a atuação integrada da produção de petróleo e gás natural, com a expansão da ca-



Presidente da Petrobras, Graça Foster.

pacidade de refino para 3,9 milhões de bpd em 2030 e com o crescimento da oferta de gás natural para o mercado brasileiro.

Para cada área de negócios da empresa foram fixadas metas. Assim sendo, na área de distribuição, o objetivo é manter a liderança no mercado doméstico de combustíveis, ampliando a preferência pela marca Petrobras. No que diz respeito à produção de gás, energia e gás-química, a proposta é agregar valor aos negócios da cadeia de gás natural, garantindo a monetiza-

ção do gás do pré-sal e das bacias interiores do Brasil. Para os biocombustíveis, a ordem é manter o crescimento em biocombustíveis, etanol e biodiesel, em linha com o mercado doméstico de gasolina e diesel. Por fim, a área internacional, que deve atuar em E&P, com ênfase na exploração de óleo e gás na América Latina, África e EUA.

O Plano Estratégico da maior petrolífera brasileira estabelece também os Direcionadores Corporativos, que orientam todas as atividades e negócios da empresa: Rentabilidade, Responsabilidade Social e Ambiental e Crescimento Integrado.

A companhia antecipou seus projetos das refinarias Premium I e Premium II, anteriormente prevista para 2017 e 2020. Segundo a Estatal, ambas refinarias terão seus processos licitatórios conduzidos em 2014.



CTS das embarcações precisa ser mais bem fiscalizado

Com o crescimento da indústria naval e offshore, aumentaram-se também os riscos inerentes às atividades marítimas para os tripulantes de uma embarcação. O trabalho do profissional marítimo requer alto nível de segurança em todas as atribuições exercidas a bordo e reflete diretamente na segurança do tráfego marítimo, por essa razão é imprescindível o cumprimento exato do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), documento onde se especifica o número mínimo necessário de tripulantes para que a segurança da embarcação não seja comprometida.

Conduzir uma embarcação ou contratar tripulante sem habilitação para operá-la pode causar um acidente grave, por isso, todo tripulante de embarcação deve ser habilitado pela Capitania e portar a Carteira de Inscrição e Registro (CIR), além de estar de acordo com o CTS.

Para esclarecer essa questão, o Diretor Administrativo do SINCOMAM, Jorge Ferreira Pacheco, explica que a CTS é um documento emitido pelos representantes (Capitânicas, Agências ou Delegacias) da Autoridade Marítima, e que após inspeção a bordo é produzido o Laudo Técnico que estabelece o número mínimo de tripulantes necessários para uma operação segura da embarcação.

“Existe legislação que trata deste documento (CTS), a Lei nº 9537 de 11/12/97, a LESTA (Lei de Segurança do Transporte Aquaviário), e a mesma é aplicada às embarca-



Foto: divulgação

ções brasileiras e estrangeiras que trafegam na superfície das águas sob jurisdição nacional e também elenca obrigações a serem cumpridas pelo tripulante, Armador (proprietário de embarcações) e autoridades marítimas. O art. 5º da LESTA traz um rol de sanções que são imputadas às embarcações estrangeiras que estiverem operando nas águas jurisdicionais brasileiras irregularmente. Essas embarcações podem ser impedidas de entrar no porto; de sair do porto; ter que sair das águas jurisdicionais; e ter que arribar em porto nacional”, reforça Jorge Pacheco.

“O Departamento Jurídico do SINCOMAM defende várias ações sobre a ocorrência de acidentes provocados pela utilização de tripulantes (CDMs) em áreas que não são de sua atribuição. Este fato está diretamente ligado à necessidade de haver uma fiscalização mais efetiva quanto ao cumprimento do Cartão de Tripulação de Segurança e até mesmo de sua revisão, pois, a ocorrência de acidentes por desvio de função revela que o CTS da embarcação é ineficiente ou que não está sendo cumprido como deveria”, finaliza Jorge Pacheco.

Transpetro: culpada ou inocente?

Foto: Agência Brasil / SINCOMAM



(da esquerda para direita) Sérgio Machado, presidente da Transpetro, e o Leo Maniero, presidente da Transpavi-Codrasa

A Transpetro, subsidiária da Petrobras, comandada há 11 anos por Sérgio Machado, poderá ter que desembolsar R\$ 9 bilhões por ter usado e repassado para outras empresas sem autorização, uma tecnologia desenvolvida por Leo Maniero, presidente da Transpavi-Codrasa S.A.

Leo Maniero acusa na Justiça Federal a Transpetro por usurpação de sua Patente PI 0204535-4 e por transformar a mesma em Especificações Técnicas da Estatal. O engenheiro contesta também

uma Ação de Nulidade Judicial de sua patente movida contra ele pela Transpetro.

O engenheiro declara que outras empresas estariam envolvidas na denúncia de fraude, como a GDK Engenharia, IMC Saste, Poly Easy e Pollydutos. O atual presidente da Refinaria Abreu e Lima, Marcelino Guedes Gomes, que, na época da negociação com Maniero, era o Gerente de Tecnologia da Transpetro, seria o principal acusado pelo roubo.

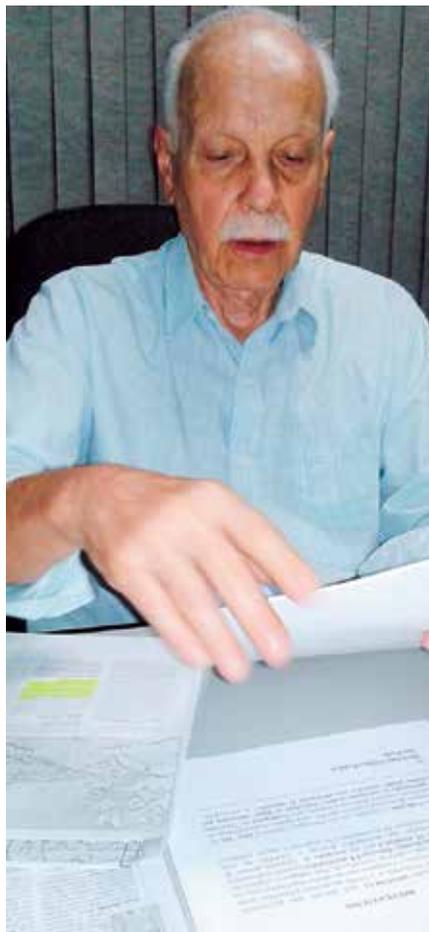
Acusada de roubar tecnologia, subsidiária da Petrobras pode pagar indenização bilionária

Para entender toda essa história, o SINCOMAM entrevistou o presidente da Transpavi-Codrasa, Leo Maniero, que fez revelações impressionantes sobre o caso ocorrido na década de 2000.

Revista SINCOMAM - Como ocorreu a descoberta de que a Transpetro teria usurpado sua tecnologia e utilizado a mesma sem pedir autorização?

Leo Maniero - No final dos anos 1990, a Transpavi-Codrasa - a seguir referida simplesmente por Codrasa - foi várias vezes visitada pelos técnicos da Transpetro e da Engenharia/Petrobras que procuravam em todo o universo petrolífero mundial, inclusive em todos os Congressos de Pipelines que ocorrem ao redor do mundo, empresas que tivessem tecnologia de substituição, sem paralisação operacional, do isolamento térmico dos dutos da Petrobras que transportam óleo combustível a 85°C.

Na ocasião, foi encontrada apenas a Codrasa que, embasada em 41 anos de experiência na fabricação de tubulações de polietileno e no seu emprego em obras de engenharia, sentiu-se em condições de desenvolver a tecnologia procurada. A partir deste ponto, a Codrasa iniciou suas pesquisas e desenvolvimento da tecnologia em março de 2000, ingressou no INPI com o pedido de



Presidente da Transpavi-Codrasa, Leo Maniero, com documentos contra Transpetro

patente PI 0204535-4 em 18/10/2002 e em 14/03/2003 demonstrou-a para a Transpetro, data em que a estatal tomou conhecimento da existência da tecnologia pronta e acabada para ser aplicada em suas obras.

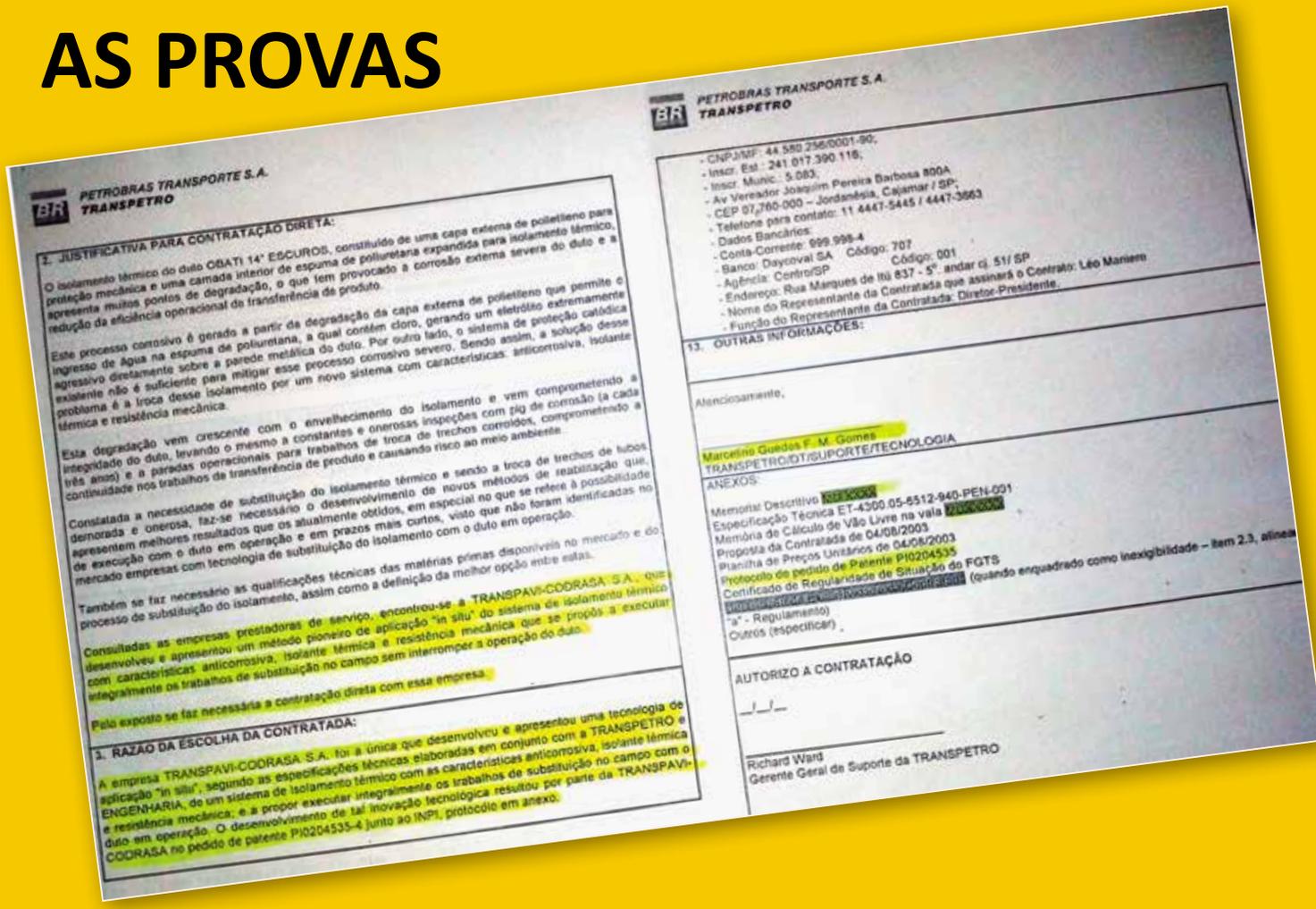
Dias após essa demonstração,

o então Gerente de Tecnologia da Transpetro, Marcelino Guedes Gomes, convidou-me para uma reunião na sede da Transpetro, na qual Marcelino garantiu total exclusividade à Codrasa da aplicação dessa tecnologia nos dutos da Petrobras e afirmou ainda que o mundo inteiro necessitava da tecnologia, e um fabuloso mercado potencial estava a nossa espera. Em contrapartida, a Codrasa teria que desenvolver a tecnologia também para curvas e juntas de campo. E deveria repassar à Engenharia/Petrobras a totalidade das informações necessárias para a criação das Especificações Técnicas a ela inerentes, indispensáveis para que o Grupo pudesse utilizar a tecnologia.

Essas exigências decorreram do fato que a reabilitação integral de um duto exige que o processo tenha mesma eficácia para as curvas, pois elas perfazem de 15% a 50% da extensão total de cada duto. E a aplicação da tecnologia no isolamento das juntas de campo garantiria a mesma qualidade aos novos oleodutos de óleo combustível que seriam construídos.

Para que a Petrobras adote uma tecnologia nova, é indispensável que seu setor de Engenharia a qualifique e elabore as respectivas Especificações Técnicas, único caminho para a tecnologia poder ser aplicada na Transpetro sendo, portanto, condição "sine qua non" repassar-lhe as

AS PROVAS



"Jamais imaginei estar sendo vítima de um estelionatário, pois a propaganda da Petrobras é ser uma empresa ética, justa e transparente", disse Leo Maniero



Demonstração da tecnologia a engenheiros da Transpetro e Petrobras na Codrasa, em 05/2003



Leo Maniero demonstrando a tecnologia para 11 engenheiros do Grupo Petrobras, em maio de 2003



Trechos mais significativos destacados no contrato da Codrasa emitido pela Transpetro / Carta Patente da Tecnologia Codrasa



O engenheiro Leo Maniero juntamente com técnicos da Transpetro/Petrobras

informações técnicas confidenciais.

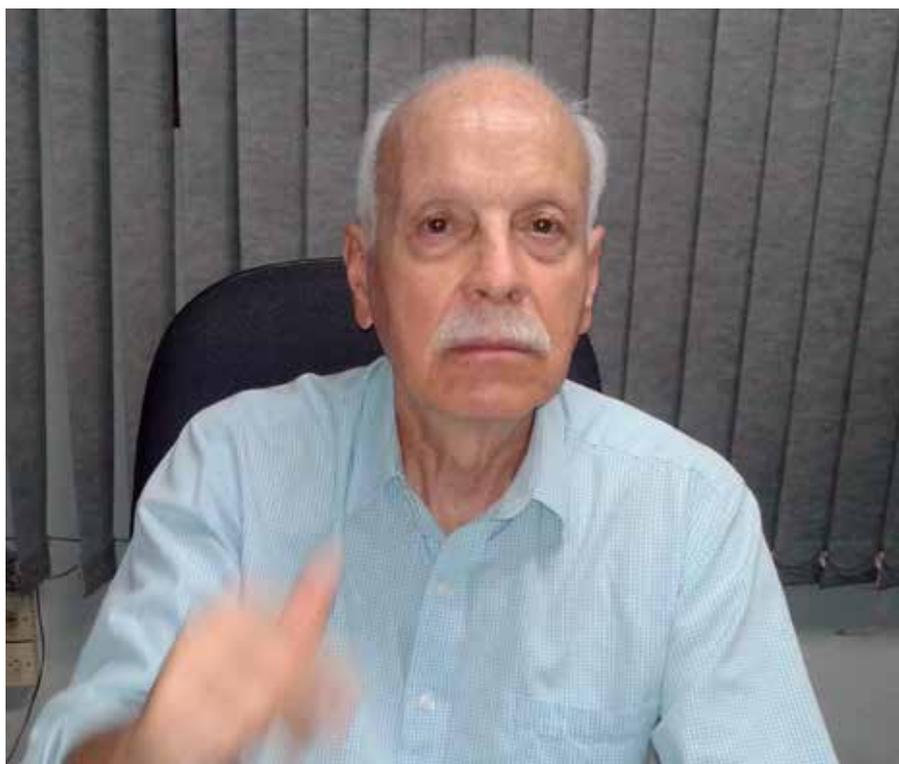
“Jamais imaginei estar sendo vítima de um estelionatário, como ficou evidenciado em novembro de 2005, quando, já de posse da totalidade das informações técnicas que possibilitaram a elaboração das Especificações Técnicas ET-023/024/025 referentes à tecnologia, Marcelino passou a considerar Leo Maniero “*persona non grata*” na Transpetro, apoderou-se da tecnologia e com ela assumiu o total controle do CARTEL das empreiteiras”.

Marcelino tirou o poder que as empreiteiras da Transpetro tinham de combinar quem venceria cada licitação e passou a entregar os contratos somente às empreiteiras que, além de contribuírem para o famigerado “caixa dois” possuísem intimidade com políticos poderosos, através dos quais, Marcelino foi rapidamente promovido à Presidência da Refinaria Abreu e Lima, cargo até então impensável para alguém tecnicamente inexperiente como ele.

R.S - Por que a Transpetro teve tanto interesse nessa tecnologia? O que ela tem de tão revolucionária?

Maniero - A incomparável vantagem da tecnologia consiste no fato de que quando aplicada nos oleodutos antigos de óleo combustível que operam a 85°C e estão praticamente condenados, a tecnologia lhes garante operação contínua a 115°C durante mais 50 anos, o dobro da máxima vida útil previsível para os dutos novos até então construídos. Tanto que, na data de 22/08/2003, Marcelino Guedes encaminhou ao setor de contratos da Transpetro, o PCD - Pedido de Contratação Direta da Codrasa, para um primeiro contrato.

Sua insuperável qualidade não foi o que despertou tanto interesse da Transpetro na tecnologia, já que o único objetivo de sua administração é arrecadar dinheiro para si e para seus padrinhos políticos, não importando qualidade, nem garantia de desempenho e



“Depois do golpe, fui considerado uma *“persona non grata”* na Transpetro” Presidente da Codrasa, Leo Maniero

vida útil de suas obras.

Isso porque, pervertendo abusivamente a finalidade do Decreto nº 2.745/98, que permite ao Grupo Petrobras licitar obras de qualquer valor através de convites a empresas de sua exclusiva escolha, a Transpetro convida apenas as empreiteiras com ela conluídas, abuso ao qual, a partir de novembro de 2005 agregou a exigência de atendimento pelas contratadas, das Especificações Técnicas ET-023/024/025 inerentes à tecnologia objeto da patente PI 0204535-4 por ela usurpada da Codrasa.

Considerando que deputados e senadores conhecem perfeitamente o que ocorre na Transpetro, a patente resolveu o sério problema político que Sergio Machado vinha criando ao não atender os contínuos pedidos de autoridades e políticos, que o responsável pela estatal considera de menor expressão, pois de

posse da tecnologia passou a convidar as empreiteiras por eles indicadas já que, quando estas se deparam com a exigência de atendimento às ET-023/024/025, elas próprias desistem, porque não estão qualificadas para seu atendimento.

Quanto às empreiteiras pertencentes ao CARTEL, apesar delas não serem qualificadas, a fiscalização, que faz parte do CARTEL, lhes dá a liberdade de não respeitar as ET.

Contudo, indiscrições internas revelaram que as empreiteiras GDK do “Land Rover” (cujo padrinho é Zé Dirceu), Pollydutos, IMC Saste, Poly Easy e a NM Engenharia, estão entre as empreiteiras acusadas na Ação Indenizatória, de Leo Maniero, em trâmite no Fórum de São Paulo.

Um exemplo do desmando que impera na Transpetro foi a licitação referente ao Edital 0123387058, que deu origem ao contrato 7000.0019527.06.2, as-

sinado em março de 2006 com a Pollydutos, mostrando que, através de um procedimento inimaginável, o Eng. José Maria Pereira, quinto escalão da Transpetro e um dos sócios ocultos da Pollydutos, pessoalmente montou o edital licitatório para execução da obra, escolheu as convidadas, emitiu os convites, foi o contato para dirimir dúvidas, coordenou a Comissão de licitação, julgou a “licitação”, chefiou a fiscalização das obras e, como é inerente à função dos fiscais de obras, fez a medição dos quantitativos de serviços executados, certamente incluindo serviços não executados, mas medidos como se tivessem sido, e autorizou os respectivos pagamentos à contratada.

R.S - A Codrasa investiu quanto em pesquisa e desenvolvimento para atender as exigências solicitadas pela Transpetro?

Maniero - Tendo em vista que o mercado potencial da Transpetro para aplicação da tecnologia atinge da ordem de R\$ 60 bilhões e ainda, diante do fabuloso mercado mundial, que Marcelino me deu a conhecer, abandonei todas as demais atividades até então exercidas pela Codrasa para aplicar a totalidade de seus recursos técnicos e financeiros no desenvolvimento da tecnologia. Após a empresa e a tecnologia serem qualificadas, e mesma tecnologia ter sido usurpada, o desgaste foi total, causando a perda total de minhas propriedades e das propriedades da Codrasa.

R.S - Qual foi o posicionamento da Transpetro, até os dias de hoje, diante desta acusação?

Maniero - Após Paulo Roberto Costa ter promovido Marcelino para Presidente da Refinaria Abreu e Lima, Sergio Machado passou a ser o dono absoluto da Transpetro e do CARTEL de suas empreiteiras, e seu posicionamento foi desde o início até os dias de hoje, de arrogância e indi-



Fábrica da Transpavi-Codrasa, em 2000

ferença, pois se sente absolutamente intocável. Aliás, Sérgio Machado age como se vivesse em outro país, onde ele exerce o poder do Executivo, do Legislativo e do Judiciário. Segue unicamente suas próprias leis.

Após ter movido Ação de Nulidade da Patente da Codrasa na 25ª Vara da Justiça Federal do Rio de Janeiro, em 19/07/2012, a Transpetro justifica a seus padrinhos políticos que o desfecho desse processo, qualquer que seja ele, só deverá ocorrer dentro de 20 a 30 anos, motivo pelo qual ninguém deve se preocupar. A propósito, uma das justificativas dadas pela Transpetro nessa Ação de Nulidade foi de que, se não puder utilizar a tecnologia não terá condições de dar manutenção aos seus dutos e o mercado poderá ficar sem abastecimento de combustíveis.

O silêncio total da Petrobras obviamente reside no fato de que o Poder Executivo é refém dos senadores do PMDB, os padrinhos políticos de Sérgio Machado. Para disfarçar a total impossibilidade política da Petrobras de auditar sua

subsidiária integral, a assistente de Graça Foster passou o caso para a Ouvidoria da Estatal que, por seu lado, passou-o para a Ouvidoria da Transpetro, apesar de saber que, também naquele local, todos seus integrantes foram escolhidos pessoalmente por Sérgio Machado.

R.S - Houve alguma tentativa de um acordo amigável entre ambas as partes?

Maniero - Após a Transpetro roubar a tecnologia, passei a ser considerado "persona non grata" não apenas na sede, mas em todas suas instalações regionais e nenhum de seus gestores recebe Leo Maniero. Mais de 10 pessoas que me procuraram afirmando que, por serem amigos pessoais de Sérgio Machado teriam condições de acertar um acordo, ele os "levou de barriga" até desistirem. A prática do crime de estelionato cometido por Marcelino Guedes Gomes em total desdém ao que estabelecem os incisos XXII, XXVII e XXIX do artigo 5º da Constituição e a Lei da Pro-

priedade Industrial nº 9.279/96 que os regulamenta, envolve pagamentos bilionários. Segundo o que estabelece a Lei, os cálculos mostram que a Transpetro deve indenizar a Transpavi-Codrasa S.A. no valor da ordem de 9 (nove) bilhões de reais.

R.S - Após todos os acontecimentos, qual é o seu sentimento?

Maniero - Sinto-me financeira e psicologicamente violentado pelos políticos que transferem dinheiro do erário público para seus bolsos e sinto-me envergonhado pelo fato de dirigentes de meu país terem chegado à máxima podridão moral, até porque meu caso constitui apenas a ponta do iceberg que, se não for extirpado rapidamente, fará naufragar o Brasil dentro de pouco tempo. Tenho preocupação com o futuro dos atuais jovens, entre eles meus filhos e netos, pois tenho certeza de que não haverá reforma política que altere a atual situação já que a grande maioria dos políticos está cada vez mais gananciosa e quanto mais enriquecem, mais roubam.

A defesa da Transpetro

Em matéria publicada pelo site Petronotícias, a Transpetro responde as acusações de Leo Maniero

"O serviço de reparo de dutos é atividade conhecida e comumente praticada desde os primórdios da indústria petrolífera, não sendo exclusividade de nenhuma empresa. Pode haver diversas tecnologias capazes de atender a essa necessidade. Importante esclarecer que os processos de contratação da Transpetro envolvendo a prestação de serviços de reparo de isolamento térmico de dutos aquecidos ocorreram de forma transparente e regular, na forma da lei, e tiveram como objetivo a seleção de propostas que atendessem à sua necessidade técnica, sem, contudo, fixar qual a tecnologia a ser empregada. De fato, as empresas contratadas utilizaram-se de tecnologia diferente da patenteada indevidamente pela Transpavi-Codrasa", informou a primeira nota da Transpetro, enviada no dia 14 de agosto de 2013, ao site Petronotícias.

"As alegações do Sr. Leo Maniero são totalmente infundadas e levianas. O Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) já reconheceu a nulidade da patente, nos autos da ação judicial movida pela Transpetro. A tecnologia referida, desenvolvida e patenteada na Europa, não foi objeto de proteção no Brasil, caindo,

portanto, em domínio público. Dessa forma, a tecnologia não é passível de concessão de patente no País", trecho retirado da segunda nota, emitida no dia 22 de agosto de 2013, transcrita e publicada no Petronotícias.

Em face das alegações da Transpetro, o SINCOMAM publica com exclusividade a resposta do engenheiro Leo Maniero.

"De fato, existem diversas tecnologias capazes de atender a necessidade de reparar um duto e a Transpetro usava aquela que considerava a melhor delas, que consiste na substituição de barras de 12 metros do duto cujo monitoramento revelava pontos de corrosão excessiva, por barras novas adquiridas da indústria processo que seus técnicos sabem que a médio prazo condenará definitivamente da ordem de 6.000 km de dutos, motivo pelo qual, em conjunto com os técnicos da Engenharia/Petrobras, desde final dos anos 1.990 procuravam, sem êxito, a tecnologia que somente encontraram junto à Codrasa. A Transpetro apenas tomou conhecimento da existência da tecnologia da Codrasa quando a mesma foi demonstrada a seus técnicos, em 14/04/2003, sete meses

após 18/10/2002, data em que Leo Maniero ingressou no INPI com o respectivo pedido de patente. E, em julho de 2005, quando foram emitidas definitivamente as Especificações Técnicas ET-023/024/025 referentes à tecnologia, elaboradas pela Engenharia/Petrobras com as informações técnicas confidenciais fornecidas por Leo Maniero, a Transpetro simplesmente dela se apropriou ilegalmente. Quanto à patente sueca, esta se refere ao isolamento térmico de juntas de campo para aplicação durante a construção de dutos termicamente isolados novos, ainda na superfície do terreno, meses ou anos antes da colocação do duto em carga. No entanto, para se eximir da responsabilidade pelo crime de apropriação indébita de propriedade alheia, em julho de 2013 a Transpetro utilizou essa patente sueca para justificar pedido judicial de Nulidade da patente da Codrasa. Aliás, essa patente sueca é a 19ª tecnologia entre as quais 11 patentes (distribuídas entre China, Japão, Inglaterra, Itália, EUA, Canadá e agora, da Suécia), que foram utilizadas pela Transpetro para anular minha patente", responde o proprietário da Transpavi-Codrasa, Leo Maniero.



1

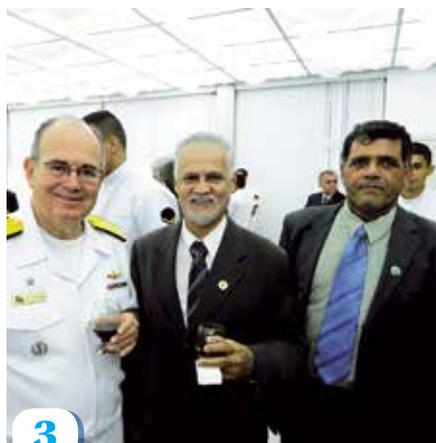
Presidente do SINCOMAM, Alcir Albernaz e Diretor Administrativo, Jorge Pacheco, durante a formatura de CDMs do CIABA 2013



2

Presidente do SINCOMAM, Alcir Albernaz e Cmte. do CIAGA, Alte. Cardoso Gomes, durante formatura no CIAGA 2013

Foto: Maurício Azevedo



3

Evento Dia do Marítimo



4

SINCOMAM marca presença na 10ª edição da Navalshore 2013



5

Representantes da empresa Excelerate Energy visitam SINCOMAM



6

Aliança Navegação e Logística firma parceria com o SINCOMAM para realização de cursos de qualificação e profissional



7

SINCOMAM e CSB se unem para reivindicar melhorias nas condições de trabalho de seus associados durante o Dia Nacional de Lutas com Greves e Mobilizações



8

Comitiva de Executivos da Dinamarca, Autoridades Marítimas Brasileiras e Presidentes de Sindicatos

9 SINCOMAM bate recorde de Acordos Coletivos de Trabalho firmados em 2013. Sindicato também foi campeão de pedidos de mesa-redonda na SRTE/RJ.

10 Departamento Jurídico do SINCOMAM conquista resultados positivos nas resoluções de causas impossíveis dos seus associados na Justiça.

11 SINCOMAM participa da 1ª e 2ª Turma do Curso de Direito Marítimo, ministrado pela ESA-OAB/RJ, e coordenado pelo professor Wellington Beckmam.

12 SINCOMAM inaugura delegacia em Belém (PA). Delegacia do Maranhão ganha novo endereço e escritório. Novo diretor assume a Delegacia de Santos.

ELCANO

**CONTRIBUINDO HÁ MAIS DE 10 ANOS
PARA O DESENVOLVIMENTO
DO BRASIL**



EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.

Rio de Janeiro: Praia de Botafogo, 440 - 12º Andar.

Tel.: (21) 2123-9800