



unificar

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

Número 59
Junho de 2024

FGMar faz 20 anos

Braço educacional do Sindmar completa duas décadas atuando na qualificação dos nossos marítimos

Pelo fim dos afretamentos sem limites da Petrobras

Sindicatos protestam contra o uso indiscriminado de navios estrangeiros na nossa cabotagem

Conttmaf discute com Petrobras propostas para cabotagem

Sindicatos propõem ações imediatas para reduzir afretamentos

Sindmar assina ACT histórico com a Transpetro

Acordo traz fim do "pedágio" cobrado dos marítimos desde a implantação do 1x1

Transição justa marítima

O trabalhador no centro da transição energética



QUEBRANDO BARREIRAS COM CORAGEM E DETERMINAÇÃO

Representação sindical marítima amplia presença de mulheres em seus quadros e lança estratégias para implementação de políticas que levem a um ambiente de trabalho saudável e justo para todos

SINDICATO NACIONAL DOS OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - SINDMAR

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

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

REDES SOCIAIS:



DELEGADO REGIONAL DE BELÉM

+55 91 3345 3459
+55 91 3345 3460
+55 91 98408 7768
delegadopa@sindmar.org.br

DELEGADO REGIONAL DE FORTALEZA

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

DELEGADO REGIONAL DE VITÓRIA

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

O SINDMAR É FILIADO A:



DIRETORIA DO SINDMAR

Primeiro-Presidente

Carlos Augusto Müller

Segundo-Presidente

José Válido Azevedo da Conceição

Diretor Secretário

Odilon dos Santos Braga

Primeiro-Diretor Financeiro

Jailson Bispo Ferreira

Segundo-Diretor Financeiro

Nilson José Lima

Diretor Procurador

Marco Aurélio Lucas da Silva

Diretor de Educação e Formação Profissional

José Nilson Silva Serra

Diretor de Comunicação

Paulo Rosa da Silva

Diretor de Previdência Social

Rinaldo Antônio de Medeiros Filho

Diretora de Relações Internacionais

Silvania Ferreira Pereira

EXPEDIENTE DA REVISTA UNIFICAR · PUBLICAÇÃO DO SINDMAR



UNIFICAR · EDIÇÃO 59

Editora:

Glauce Tolomei
(MTb 20.099)

Reportagem e redação:

Glauce Tolomei e
Aparecida Oliveira
(SRTE/RJ 31.743)

Edição de fotografia:

Leonardo Lisboa

Estagiário: Pedro Henrique Cardoso

Fotos: Leonardo Lisboa, Aparecida Oliveira,
acervo Sindmar e Internet

Projeto gráfico: Leonardo Lisboa

Revisão: Rogério Imbuzeiro

Impressão: WalPrint

Tiragem: 3.000 exemplares

Os artigos são de responsabilidade dos autores.

CAPA / COVER STORY

- 46 **Quebrando barreiras com coragem e determinação**
Sindicatos marítimos ampliam presença de mulheres em seus quadros e lançam estratégias para implementação de políticas que levem a um ambiente de trabalho saudável e justo para todos
- 52 OIT e IMO recomendam novas medidas como resposta aos casos de violência, assédio e agressão sexual a bordo
- 64 Com a palavra, nossas novas diretoras
- 69 Artigo – Gustavo Chagas
"Sem lugar para o assédio sexual"
- 70 Dia Internacional da Mulher do Mar
- 71 Sindmar cobrou ação efetiva de empresa em caso de importunação sexual a marítima
- 72 Conttmaf participa de guia contra assédio, lançado pela Antaq

5 TÁBUA DAS MARÉS

6 ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO

- 18 Sindicatos marítimos e Transpetro assinam ACT histórico

20 PALAVRA DO PRESIDENTE

- "Seu emprego, nossa luta!" – Carlos Augusto Müller

24 CABOTAGEM

- 24 Pelo fim dos afretamentos sem limites da Petrobras
- 28 Conttmaf cobra do governo e da Petrobras compromisso com a construção naval
- 32 Marítimos da ITF aprovam proposta do Brasil em defesa da cabotagem nacional e de empregos locais
- 34 Conttmaf discute com Petrobras propostas para a cabotagem
- 35 Petrobras autuada por desobediência à RN 6
- 36 Em reunião com Lula, Conttmaf pede limites para afretamento de navios estrangeiros pela Petrobras
- 38 ITF adverte Petrobras por privilegiar bandeiras de conveniência em águas nacionais
- 40 Força-tarefa de cabotagem da ITF apoia atuação do Sindmar
- 42 Artigo – Ana Canellas
"Dispensa de circularização para afretamento de embarcações solicitada pela Petrobras à Antaq conflita com interesse público"

74 AÇÃO SINDICAL

- 74 Formação profissional e sindicalismo andando juntos para garantir empregos no mar
- 78 ITF e Sindmar exigem repatriação de oficial abandonado no Brasil por armador estrangeiro
- 80 Julgada improcedente ação de "cooperativa" contra o Sindmar
- 80 Denúncia do Sindmar levou à interdição de dois navios da USP
- 81 Oficiais da Galáxia Marítima mobilizados por seus direitos
- 81 Sindmar segue atento às operações na "Travessia da Morte"

56 **Breaking barriers with courage and determination**

Maritime unions expand women's presence and launch strategies for implementing policies that lead to a healthy and fair work environment for all

- 61 *ILO and IMO recommend new measures in response to cases of violence, harassment and sexual assault onboard*

82 HISTÓRIA

- 82 **Unsung hero** – Em gratidão a Samuel Plimsoll, o "amigo do marinheiro" (Rinaldo Medeiros)

84 CERTIFICAÇÃO

- 84 **Gargalo na certificação**
Atraso nas entregas de certificados chega a oito meses e prejudica marítimos, que podem ficar desempregados

86 MUNDO

- 86 Sindmar integra grupo de trabalho no Comitê Legal da IMO
- 87 Artigo – Gustavo Menezes
"Tripulantes abandonados e bandeiras 'fake'"
- 90 OIT – Há 105 anos, nasce o diálogo social no trabalho
- 94 Evento paralelo à Conferência da OIT discutiu MLC 2006
- 98 Prêmio de Fotografia ITF 2024

100 ENERGIA

- 100 O trabalhador no centro da transição energética
- 104 Artigo – Luciana Suman
"Gestão energética e segurança dos trabalhadores para uma transição justa"

106 CONTTMAF

- 106 Conttmaf e AFTs discutem trabalho aquaviário e portuário
- 108 Sindextrarol se filia a CTB, FNTTAA e Conttmaf

110 FGMAR

- 110 FGMAR 20 anos
Braço educacional do Sindmar completa duas décadas promovendo qualificação profissional de valor para uma Marinha Mercante brasileira forte
- 118 Em dia com a excelência
FGMAR renova todo o CSA com dispositivos de última geração
- 120 Nova geração de oficiais e eletricitistas visita a FGMAR
- 122 Simuladores do CSA contam com ferramenta para controlar emissões de GEE
- 124 Em prol da segurança
FGMAR participa de novo livro sobre rebocagem portuária
- 126 Turmas

128 DIÁRIO DE BORDO

137 VISITAS A BORDO



A presença feminina na Marinha Mercante brasileira é o tema da matéria de capa desta edição da revista Unificar. Cerca de três décadas atrás, nossas representadas conseguiram ingressar nas escolas de formação e desde então têm precisado superar diversos obstáculos para ocuparem o espaço que merecem a bordo das embarcações e também no movimento sindical. O Sindmar tem em seu Plano Estratégico o objetivo de ampliar cada vez mais a voz e a atuação de nossas companheiras na defesa de um ambiente de trabalho igualitário e seguro para todos. Como parte dessa iniciativa, lançamos o “Indicador Sindmar Mulheres”, uma ferramenta que mede a participação de oficiais e eletricitistas do sexo feminino nas empresas marítimas e as suas possibilidades de crescimento profissional.

Refletindo esse pensamento inclusivo, em seu 20º aniversário a Fundação Homem do Mar (FHM), braço educacional do Sindicato, passou a se chamar Fundação Gente do Mar (FGMar). Na celebração dessas duas décadas de existência, a instituição realizou uma atualização dos equipamentos do seu Centro de Simulação Aquaviária (CSA), fazendo jus à reputação de centro de referência na qualificação dos nossos marítimos.

Num contexto mais amplo, o Brasil volta a ocupar o posto de oitava economia mundial, sem lançar mão, todavia, de ações efetivas para a construção de uma Marinha Mercante soberana e genuinamente brasileira. O Sindmar se mantém firme na defesa de que o único meio de garantirmos os nossos empregos é lutando para que os navios na cabotagem e no apoio marítimo sejam tripulados essencialmente por marítimos nacionais com excelente qualificação, salários justos, boas condições de trabalho e um regime de folgas adequado. Também temos atuado junto às autoridades de-

sendo o descontingenciamento dos recursos do FDEPM para aplicação na modernização das Escolas de Formação de Oficiais e na revisão da grade curricular. Acompanhe as ações e as propostas das entidades sindicais marítimas nesse sentido e saiba como tem sido o movimento contra os afretamentos sem limites efetuados pela Transpetro.

Na seção Tábua das Marés, a Unificar elenca os melhores e os piores feitos das empresas marítimas. Veja os destaques dos acordos coletivos de trabalho assinados nos últimos meses e saiba mais sobre o ACT histórico firmado com a Transpetro, que acabou com o “pedágio” cobrado dos marítimos desde que foi instituído o regime de trabalho e repouso 1x1.

Conheça a atuação tripartite da Organização Internacional do Trabalho, que completa 105 anos de existência, em favor da gente do mar. Acompanhe as ações das entidades sindicais, em âmbito global, na luta contra as bandeiras de conveniência e pelo fortalecimento das navegações de cabotagem com tripulações nacionais em todo o mundo. Sem esquecer das mobilizações contra o abandono de tripulantes por armadores e a favor de uma transição energética justa no setor marítimo, em que ninguém fique para trás.

Saiba também como andam as ações sindicais no combate a falsas cooperativas, no auxílio à certificação de oficiais e eletricitistas, na repatriação de um oficial estrangeiro abandonado pelo armador no Pará e no relacionamento com jovens e futuros mercantes.

E na seção Diário de Bordo, veja onde o seu Sindicato esteve presente com o objetivo de defender os legítimos interesses da nossa categoria.

Bem-vindo(a) a bordo e boa leitura!

MARÉ ALTA

FIM DO PEDÁGIO

Com o ACT Marítimos Transpetro 2023-2025, que repõe quase totalmente o percentual que vinha sendo cobrado pela empresa a título de “pedágio” desde que foi implementado o regime de embarque 1x1 e traz, também, a adoção de cláusulas modernas de cunho social.

PROATIVIDADE

Foi a postura adotada pelas seguintes empresas, que assinaram recentemente com o Sindmar acordos coletivos de trabalho marítimos contemplando ganho real.

Apoio marítimo: Oceânica, Oceanpact, Up Offshore, Dof/Norskan, Wilson Sons/Magallanes e Saipem.

Cabotagem: Knot, Petrobras, Transpetro, Navemazônia, Mercosul Line e Triaina.

ACERTOU NO ALVO

A prefeitura do Rio de Janeiro, que nomeou como “Estação Marinha Mercante” a estação do transporte urbano BRT localizada em frente à Escola de Formação dos Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no bairro de Olaria.

MARÉ BAIXA

DEVO, NÃO NEGO, PAGO QUANDO QUISER

Tem sido a postura da Galáxia Marítima ao descumprir os prazos de pagamento de férias e multas atrasadas, já reconhecidas pela empresa no termo aditivo ao acordo coletivo de trabalho. Tais atitudes levaram os oficiais da empresa a decidirem por mobilização e greve.

PROPOSTA SALARIAL REBAIXADA

Nas embarcações do tipo MPSV (Multipurpose Supply Vessel) da Bravante. Durante a negociação do ACT com o Sindmar, a empresa apresentou proposta de salário bem abaixo do mercado, indicando que a mobilização poderá ser necessária para destravar o acordo.

ACORDO COM PERDA É ACORDO NEGADO

Foi a mensagem para a nova administração da Log-In, que reduziu os valores de Participação nos Resultados pagos em exercícios anteriores e teve a proposta de ACT PR para o exercício 2024-2025 rejeitada por seus marítimos.

PRIVILEGIAR A TERCEIRIZAÇÃO

É a infeliz escolha da Petrobras, que realizou seu último concurso para contratação de marítimos em 1994 e, desde o início deste século, vem utilizando centenas de trabalhadores terceirizados em plataformas, por intermédio de empresas com práticas questionáveis.



ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO

Em princípio, nenhuma empresa é obrigada a assinar ACT. Aquelas que optam por fazê-lo estão conscientes de que ele é a melhor ferramenta para regulamentar a relação laboral e evitar problemas em suas atividades.

Neste período, podemos destacar os primeiros ACTs da Saipem e da Navemazônia com o Sindmar, o acordo da Wilson Sons/Magallanes, que traz um aumento excepcional das remunerações, e o da Triaina, cujas cláusulas contêm avanços significativos em termos de remunerações e demais condições laborais.

Para obter acordos assim, é fundamental a participação ativa dos trabalhadores e o apoio deles à ação sindical. O Sindicato é de todos os oficiais e eletricitas mercantes e só por meio dele é possível garantir trabalho decente e bons salários tanto agora quanto no futuro.

Atualmente há cerca de cem acordos em negociação. O Sindmar não assina ACTs contendo perdas, nem com empresas de navegação que não cumpram as normas internacionais e a legislação trabalhista brasileira ou, ainda, que pratiquem condições de trabalho degradantes aos marítimos.

Unidade e Luta.

Juntos somos mais fortes!

Wilson Sons/Magallanes 2023-24 e 2024-26

Este ACT compreende dois períodos. É um acordo histórico, na medida em que eleva significativamente o patamar remuneratório. Dentre os avanços, estão a aplicação de ganho real expressivo, a reposição da inflação para o bônus de embarque e o aumento considerável nos valores da gratificação a partir de fevereiro de 2024.

Com os ajustes mencionados, as duas empresas passam a ter tabelas salariais na média do setor em relação aos ACTs firmados pelo Sindmar para PSV e OSRV (embarcações de apoio a plataformas e de combate a derramamento de óleo, respectivamente). Adicionalmente, o valor proposto para o vale-alimentação retroativo a fevereiro de 2023 alcança aqueles pagos por outras empresas do apoio marítimo. O item também conta com reajuste a partir de fevereiro de 2024.



Triaina 2023-25

O ACT assegurou um conjunto de cláusulas com condições remuneratórias e laborais significativas. O reajuste acima do INPC nos dois períodos, com ganho real de 2% no primeiro ano de vigência e 3% no segundo, foi um dos avanços alcançados.

Além disso, foram garantidos importantes reajustes em itens econômicos, como o vale-alimentação e a

ajuda de custo de viagem, cujos valores estão acima da inflação. A redução do tempo máximo de embarque de 60 para 42 dias também foi destacada pela representação sindical. A cláusula destinada à marítima gestante, que garante remuneração integral à trabalhadora durante a gravidez e licença-maternidade estendida – direito buscado pelo Sindmar em todas as negociações –, é outro ponto positivo do ACT.



Saipem 2023-24 e 2024-26

O acordo engloba dois períodos. Nele, foi alcançado um robusto conjunto de cláusulas em termos de remunerações e demais condições laborais. Com avanços significativos, este, que é o primeiro ACT negociado entre a empresa e o Sindmar, vai contar com aplicação de índices acima do INPC e ganho real nas remunerações, além de reajustes no vale-alimentação e na ajuda de custo de deslocamento. Estão registradas no acordo cláusulas novas, consideradas importantes para a consolidação de condições laborais adequadas.



Knot 2023-25

O acordo com a Knot revisou condições, corrigindo as remunerações já em 2023, com ganho real, e aumentando significativamente o valor do vale-alimentação, com a concessão de um vale extra em dezembro.

Outros itens de destaque do ACT são: vigência de dois anos, nova estrutura de remuneração registrada em acordo, redução do tempo de permanência a bordo de 60 para 42 dias, aumento na ajuda de custo para embarque/desembarque, pagamento de bônus por tempo de empresa, preferência por eletricitistas marítimos e cláusula da gestante, que garante às representadas do Sindmar o pagamento da remunera-

ção integral mediante transferência de função, em caráter temporário, para atividade administrativa compatível com seu nível de formação profissional. Todos os demais benefícios e condições praticados pela empresa serão mantidos.

A proposta prevê também a inclusão das cláusulas da conectividade social a bordo, da garantia financeira em caso de pirataria, da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), ajuda de custo de viagem ao exterior, plano de saúde e odontológico, seguro de vida, qualificação profissional e o Termo de Rescisão de Contrato de Trabalho.



Crédito: Divulgação

Oceânica 2022-23 e 2023-25

O ACT trouxe avanços em pontos como a estrutura de remuneração, o valor do vale-alimentação, que corrigiu uma defasagem antes muito evidente, os adicionais por tempo de serviço e a previdência privada, atendendo a pedido do Sindmar.

A proposta estabeleceu dois acordos. Por ter ultrapassado o fim do que seria o primeiro ano de vigência, existe um ACT para 2022-2023 e outro para 2023-2025. Desta forma, nenhum período ficou descoberto e eliminou-se o risco de prejuízo. Além disso, as condições para os próximos dois anos de vigência ficaram ajustadas, garantindo segurança jurídica e uma previsão satisfatória na relação laboral. O acordo garante também reajuste pelo INPC, além de ganho real nos três anos de vigência, acarretando um

crescimento progressivo dos ganhos e dos demais itens econômicos.

As remunerações foram definidas conforme a operação da embarcação, tendo-se chegado ao que é praticado pela maioria das empresas do apoio marítimo. Antes, a estrutura de remuneração exclusivamente por níveis da proposta anterior não deixava suficientemente clara a progressão. Outra conquista: a implantação do bônus por tempo de empresa era algo pleiteado desde o primeiro ACT assinado com a Oceânica e esteve presente em todas as negociações. O formato adotado no acordo foi aquele possível num primeiro momento, mas ainda assim a adoção deste pagamento já é algo bem relevante. Mais um avanço obtido é o pagamento em dobro dos dias de feriado trabalhados a bordo.

Navemazônia 2023-25

O primeiro ACT fechado com a empresa proporcionará, para os trabalhadores, maior segurança jurídica, além de regulamentar as relações laborais. Entre os avanços conquistados pelos representados do Sindmar, destacam-se as correções nos dois anos de vigência e o ganho real, o aumento expressivo no vale-alimentação, a regulamentação das condições de trabalho e remunerações da marítima gestante e o regime de embarque e repouso 1x1.



Foto: Edson De Lima Lucas



OceanPact 2023-24 e 2024-26

Dois acordos foram firmados com as empresas do grupo OceanPact: um vigente entre 1° de fevereiro de 2023 e 31 de janeiro de 2024, e o outro de 1° de fevereiro de 2024 a 31 de janeiro de 2026. Os ACTs garantem o pagamento da folga não gozada quando há antecipação de embarque. Após um embarque de 28 ou mais dias, o tripulante terá direito a 28 dias de folga. E no caso de o marítimo ser chamado para embarque antes de completar o tempo a que tinha direito desembarcado, o pagamento dos dias de folga não gozada deverá ser feito em dobro.

Outros avanços foram os reajustes nas remunerações com reposição da inflação mais ganho real, a implantação do pagamento de PLR, o reajuste do vale-alimentação acima da inflação, pagamento extra do vale-alimentação em dezembro, reajuste da ajuda de custo também acima da inflação e um valor maior de contribuição de previdência privada.

Entre as novas cláusulas, está a que assegura a autoridade do comandante, do chefe de máquinas e dos demais tripulantes para interrupção das atividades em condição insegura. Também está registrado no ACT o risco de fadiga nessas situações, buscando contemplar

a preocupação sobre o excesso de horas trabalhadas a bordo. Outras condições inéditas dizem respeito à autonomia na gestão náutica, à conectividade social a bordo, ao acesso a instalações de terra, aos procedimentos de indicação para cursos do PREPOM, à manutenção de um convênio para facilitar a renovação de certificados de DP, às iniciativas das empresas para uma transição justa marítima, à Lei Geral de Proteção de Dados e à garantia financeira em caso de pirataria.

OceanPact-PLR 2023-24 e 2024-25

Este é o primeiro acordo de PLR da OceanPact. Conquistada em 2023, a implantação da Participação nos Lucros ou Resultados (PLR) ocorreu durante as negociações dos acordos 2023-2024 e 2024-2025 – um avanço significativo em resposta a uma reivindicação histórica que traz ganho econômico para os representados do Sindmar. A proposta aprovada se refere ao exercício de 2023 e estabelece o pagamento de 20% da remuneração praticada em dezembro do ano passado. A previsão é que oficiais e eletricitistas recebam o valor até julho de 2024, ano para o qual a empresa se compromete a aumentar o percentual a ser pago no ACT que será negociado.



Galáxia Marítima/Galáxia Navegação 2023-24 e 2024-26

O ACT abrange acordos para as duas empresas: Galáxia Marítima e Galáxia Navegação. Ambos têm vigência de 1º de fevereiro de 2024 a 31 de janeiro de 2026. Há um reajuste para a tabela salarial referente ao período 2023-2024 que contempla exclusivamente embarcações PSV e OSRV. A proposta garantiu correção retroativa a 1º de fevereiro de 2023 com ganho real. Já o reajuste para o período 2024-2026, retroativo a 1º de fevereiro de 2024, também teve ganho real. A empresa incluiu, a partir de fevereiro de 2024, tabelas salariais para novas embarcações que realizam operações especiais e estão entrando em operação.

Além da tabela salarial, os demais itens econômicos registraram correção significativa. A partir de 1º de fevereiro de 2025, os valores também serão reajustados com a reposição total da inflação medida pelo INPC mais ganho real. Além de evitar a possibilidade de perdas ao longo de mais

um ano de vigência, isso mantém uma progressão crescente para as remunerações.

Outros avanços foram a promoção imediata de oficiais que desempenhem função superior há mais de seis meses, e que possuam os certificados, e o pagamento da remuneração superior tanto com o profissional embarcado quanto desembarcado.

Após a negociação do ACT, o Sindmar buscou ajustar com a empresa um cronograma para pagamento de férias e multas que se encontravam em atraso desde 2021. No termo aditivo, a Galáxia Marítima reconheceu os valores devidos até a assinatura do ACT e ajustou um cronograma para quitar o passivo entre os meses de maio e setembro.

Em razão do histórico da empresa, o Sindmar seguirá monitorando o efetivo cumprimento das cláusulas acordadas, com assembleia permanente e mobilização contínua.



Dof/Norskan 2023-24 e 2024-26

São dois acordos coletivos de trabalho. O primeiro (2023-2024) assegura itens econômicos consideráveis já existentes nos acordos anteriores, que terão aplicação do INPC acrescido de 0,29% de ganho real retroativamente a fevereiro de 2023.

Já para o ACT 2024-2026, a partir de fevereiro de 2024 ficou determinado ganho real de 2%, além do INPC acu-

mulado no período, bem como a garantia de elevação no enquadramento de algumas embarcações e de redução no tempo necessário para a mudança de nível salarial.

No segundo ano, a partir de fevereiro de 2025, haverá aplicação do INPC mais 1% de ganho real. Além disso, os ACTs garantem reajustes nos valores do vale-alimentação e da ajuda de custo de deslocamento.



Petrobras 2023-25

Com vigência de dois anos, o ACT garante reajuste com ganho real e cláusulas que apresentam melhorias na relação trabalhista. Além disso, traz avanços como a extensão por até 30 dias da licença paternidade, o retorno do “Adicional do Amazonas”, com tabela corrigida, e o pagamento de abono salarial.

Com relação aos profissionais “topados” no cargo ou na carreira, a Petrobras propôs sistematização de processos,

avaliação anual de critérios e concessão não atrelada a decisões gerenciais diretas.

Em termos práticos, avalia-se que a proposta possibilita um avanço para 62,5% dos marítimos “topados” e estabelece o compromisso da empresa de continuar a busca por uma solução para os demais 37,5%. A manutenção das cláusulas já previstas no ACT garante a continuidade das condições laborais.



Foto: Divulgação

Up Offshore 2023-24 e 2024-26

O ACT foi desmembrado em dois, referentes aos períodos de 2023-2024 e 2024-2026. Para fevereiro de 2023, ficou acertado um reajuste segundo o índice de inflação, e para os anos de 2024 e 2025, além desse reajuste, foi estabelecido que as remunerações terão um percentual de ganho real.

A empresa agregou itens econômicos ao longo da vigência que ampliam esse ganho, como implementação do pagamento de PLR, reajuste do vale-alimentação acima da inflação, pagamento extra do vale-alimentação em dezembro, correção da ajuda de custo também acima da inflação, além de aumento no valor de contribuição de previdência privada. Um ponto sustentado pelo Sindmar no decorrer de toda a negociação foi o pagamento em dobro das folgas não gozadas por embarque antecipado, e retroagindo a junho de 2023. Essa forma de pagamento foi estabelecida em consenso pelas empresas do apoio marítimo em resposta à

insistência do Sindicato, que chegou a buscar as vias judiciais para remunerar os trabalhadores nos casos em que isso se fez necessário.

A proposta trouxe outros avanços, como a compensação referente à nova gratificação operacional, manutenção do plano de cargos e salários, benefício assistencial temporário para a situação conhecida como “limbo previdenciário” e prorrogação da licença-maternidade em dois meses.

Os ACTs da Up Offshore também apresentam cláusulas novas, relativas a autoridade para interrupção das atividades em condição insegura, autonomia da gestão náutica, conectividade social a bordo, acesso a instalações de terra, indicação para cursos do PREPOM, convênio para renovação do certificado de DP, iniciativas para uma transição justa marítima, garantia financeira em caso de pirataria e Lei Geral de Proteção de Dados.

“O movimento sindical é como as mãos, os olhos, um sentido qualquer, que quando a gente tem não dá valor. Agora, experimenta fechar o olho, perder o ouvido, para você ver a falta que faz! Se vocês não tivessem sindicato, hoje estariam trabalhando em péssimas condições e sendo muito mal remunerados.”

Romulo Augustus Pereira de Souza

Ex-presidente da Conttmf e do antigo Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante

ALGUNS DOS ACORDOS EM NEGOCIAÇÃO



Starnav



Asso Marítima



Log-In



Aliança



Maersk



Norsul



Hornbeck



Subsea 7



Wilhelmsen



Sérgio Bacci e Carlos Müller na assinatura do ACT Transpetro 2023-2025

SINDICATOS MARÍTIMOS E TRANSPETRO ASSINAM ACT HISTÓRICO

O acordo coletivo de trabalho que Sérgio Bacci, presidente da Transpetro, e Carlos Müller, presidente do Sindmar e da Conttmf, firmaram no dia 24 de abril representou uma conquista histórica para quase 1.600 trabalhadores da subsidiária de logística da Petrobras. O ACT 2023-2025 estabeleceu um pacote econômico que, além de garantir salários justos, trouxe a esperada compensação para o “pedágio” que comeu parte dos ganhos dos trabalhadores a partir da implantação do regime de trabalho e repouso 1x1, em 2017.

Müller e Bacci participavam de uma reunião da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval, em Brasília, quando saiu o resultado da consulta aos marítimos: daqueles que haviam votado, 93% aprovaram o acordo. A aceitação por ampla maioria já era esperada, uma vez que a proposta negociada atendeu às principais reivindicações dos empregados e teve indicação de aprovação pela representação sindical marítima.

A assinatura ocorreu no 4º andar do Palácio do Planalto, onde a reunião era realizada, com a participação de integrantes do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável, além de representantes de diferentes ministérios. No dia seguinte, foi a vez de Bacci se reunir na sede da Transpetro, no Rio de Janeiro, com os representantes da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA) e dos sindicatos coirmãos para darem prosseguimento à assinatura do acordo. O texto aprovado abrange as categorias de oficiais, eletricitas, auxiliares de saúde, marinheiros, moços, cozinheiros e taifeiros.

Outro destaque do ACT é o acréscimo econômico direto efetuado no vale-refeição e no vale-alimentação, como alternativa às restrições impostas à Transpetro pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (SEST), limitando o percentual de reajuste salarial. Os valores serão os mesmos praticados para as demais categorias de empregados da Transpetro.



Sérgio Bacci (à direita) com representantes de sindicatos marítimos e da Transpetro na assinatura do ACT

“Além do pacote econômico, a empresa avançou em aspectos importantes da jornada de trabalho dos membros do Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional de Navios e Terminais (GIAONT) – incluindo o aumento da gratificação do superintendente de Operações Ship to Ship – e trouxe um pacote significativo de benefícios sociais e de equidade.”

Além do pacote econômico, a empresa avançou em aspectos importantes da jornada de trabalho dos membros do Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional de Navios e Terminais (GIAONT) – incluindo o aumento da gratificação do superintendente de Operações Ship to Ship – e trouxe um pacote significativo de benefícios sociais e de equidade.

Tendo o acordo alcançado a reposição da inflação do período e resolvido a questão do “pedágio” cobrado na implantação do 1x1, os percentuais apresentados no pacote econômico proposto pela Transpetro também levaram em consideração o ganho real de 1% previsto para novembro de 2024.

Não menos importante é o pacote de novas cláusulas sociais incluídas neste acordo, que colocam a compa-

nhia em patamar diferenciado em relação às outras empresas no tocante a benefícios sociais e de equidade.

ACT Transpetro – PLR 2023

As cláusulas estabelecidas para o pagamento de Participação nos Lucros ou Resultados de 2023 da Transpetro garantem as mesmas condições ofertadas aos trabalhadores das demais categorias do Sistema Petrobras. Ocorre, porém, que o lucro líquido da Transpetro é muito menor do que o da holding, sendo possível que os valores a serem pagos fiquem em um patamar inferior. A solução da empresa para honrar o compromisso foi a utilização do Prêmio por Performance (PPP) como complemento para se chegar aos valores de PLR pagos pela holding.



SEU EMPREGO, NOSSA LUTA!

O título deste artigo é uma expressão que usamos para nos dirigir a oficiais e eletricitas mercantes, nossos representados, e que resume a razão de existir do Sindmar: a luta para que tenhamos nosso lugar numa Marinha Mercante soberana, compatível com a posição de oitava economia mundial que o Brasil retoma. Para isso, continuamos a defender que o único caminho possível é garantirmos que a nossa navegação de cabotagem seja tripulada por marítimos nacionais que contem com excelente qualificação, remuneração justa, boas condições de trabalho e um regime de folgas adequado.

Recentemente levamos para as ruas o nosso protesto contra a política de afretamentos sem limites da Petrobras. Ao privilegiar a utilização de mais de uma centena de navios de outras bandeiras no transporte doméstico de petróleo e derivados, a maior empresa do Brasil oferece de mão beijada a estrangeiros postos de trabalho que deveriam estar sendo ocupados pelo nosso pessoal. Este é, sem dúvida, o maior obstáculo ao fortalecimento da bandeira brasileira nessa modalidade de navegação, da qual a Petrobras é a principal beneficiária.

Esperamos que a nova presidente da estatal atente para a necessidade de a Petrobras considerar o interesse público em seu planejamento estratégico. Nossa Organização Sindical não tem dúvidas de que o sucesso financeiro de uma companhia dessa magnitude, que atua em um setor crucial para a soberania nacional, só pode ser considerado legítimo se ela cumprir seu papel de geradora de empregos. O Custo Brasil, que em grande medida é de responsabilidade do próprio Estado, e a geração de expressivos dividendos para os acionistas não podem ser os elementos preponderantes nas decisões da Petrobras, na medida em que entre os princípios gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes aquaviários estão a preservação do interesse nacional e a promoção do desenvolvimento econômico e social (art. 11, inciso I, da Lei n.º 10.233/2001).

Ao afretar apenas navios estrangeiros para operar na nossa cabotagem, a estatal ignora questões de extrema importância para o Brasil, como a geração de empregos, a atividade da indústria local, o recolhimento de impostos e tributos dentro do País e a diminuição da nossa dependência de outras nações.



A lei 9.478/1997 (Lei do Petróleo) estabelece que os navios devem ser construídos e operados pela subsidiária Transpetro e, nessa condição, ainda renderiam dividendos e garantia de disponibilidade de embarcações à Petrobras ao longo de pelo menos duas décadas de operação. Estranhamente, essas questões não têm sido examinadas de maneira apropriada pela gestão da petroleira nos últimos dez anos.

Enquanto isso, nos EUA, a Jones Act, lei de proteção à cabotagem norte-americana com mais de um século de existência, garante mais de 650 mil empregos nacionais e 154 bilhões de dólares por ano em benefícios econômicos gerados pela indústria marítima local. Essa longevidade, a despeito dos frequentes ataques liberais, se deve à estabilidade que a lei proporciona e aos modos como protege a capacidade de os Estados Unidos realizarem seu comércio e manterem a logística nacional sem serem atingidos pelos interesses de outros países.

O Sindmar defende ajustes pontuais na legislação recente que alterou os parâmetros da cabotagem no Brasil, o BR do Mar – programa de estímulo ao transporte de cabotagem instituído pela Lei nº

14.301/2022. Nossa proposta é que o ordenamento jurídico contemple de forma clara e objetiva a obrigação de emprego a bordo de pelo menos 2/3 de trabalhadores marítimos nacionais em todas as embarcações que operem a maior parte do tempo em águas brasileiras, independentemente da bandeira que arvoem, como contrapartida às significativas vantagens que o Estado oferece aos armadores e em observância à segurança de nossa navegação.

Tal dispositivo foi vetado na Lei pelo governo passado, sob alegação de que o custo dos marítimos brasileiros é alto. Contudo, o que onera os salários, de fato, são os tributos cobrados pelo próprio governo, já que as remunerações da nossa gente do mar não são maiores do que aquelas pagas a trabalhadores de outras nacionalidades que laboram em nossas águas.

No âmbito da academia, o Ensino Profissional Marítimo brasileiro, público e gratuito, continua a formar oficiais de alto nível, apesar de todas as dificuldades que enfrenta em razão da escassez de recursos. Nossos representantes atuam no mercado de trabalho em pé de igualdade com profissionais de países que se des-



“Num mundo conflituoso como o atual, a dependência de bandeiras estrangeiras e o emprego de tripulantes de outras nacionalidades em nossas águas representam riscos com os quais o Brasil não deveria estar flertando.”

tacam na atividade marítima. Contudo, para que essa condição seja sustentável, é essencial que os recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) parem de ser continuamente contingenciados para pagar dívidas do Governo com bancos, como ocorreu nos últimos cinco anos.

Entendemos que as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) devam ser o principal caminho para a formação desses profissionais, complementado pela possibilidade de ascensão de subalternos após aprovação em exames, segundo os critérios internacionais de treinamento e capacitação de marítimos e a requerida experiência profissional. Não é segredo que as EFOMM – mantidas pela Autoridade Marítima Brasileira – necessitam, com urgência, de modernização de seus equipamentos educacionais, desde salas de aula até laboratórios e simuladores, para que possam continuar cumprindo o papel de prover uma formação de excelência para a atividade marítima.

Em dois anos de pandemia de covid-19, a formação de oficiais nas EFOMM ficou prejudicada, o que resultou na entrada de apenas cem novos oficiais no mercado de trabalho em 2023, somando-se os alunos das duas escolas. Agora, esse número precisa retornar aos patamares da série histórica e ser ajustado para o tamanho da frota atual.

Nossa proposta é que os recursos do FDEPM sejam alocados, de forma impositiva e sem possibilidade de contingenciamento, para a finalidade prevista na legislação. Temos buscado sensibilizar os setores do Governo que podem contribuir efetivamente nesse sentido. Também com este objetivo, a nossa Organização Sindical Marítima procura se posicionar nos espaços políticos em que a defesa de nossos postos de trabalho possa ser fortalecida, dialogando no campo político com os principais atores que influenciam essas decisões.

Defendemos que os postos de trabalho na cabotagem e no apoio marítimo devam ser reservados para



trabalhadores marítimos nacionais, em navios que arvoem a bandeira do nosso País, como ocorre nas nações que mantêm efetivo controle de seu comércio marítimo e de sua atividade offshore. Num mundo conflituoso como o atual, a dependência de bandeiras estrangeiras e o emprego de tripulantes de outras nacionalidades em nossas águas representam riscos com os quais o Brasil não deveria estar flertando.

Em outra frente, temos discutido num grupo de trabalho formado pela armação nacional e a representação de marítimos a necessidade de atualização da grade curricular dos cursos de formação de oficiais. É preciso que ela seja compatível com a evolução tecnológica em nosso setor, os desafios trazidos pelos novos regulamentos internacionais e o desejo por aprimoramento das capacidades do nosso pessoal. A transição para uma economia com menos emissão de carbono no setor marítimo também precisa ser tratada como uma prioridade, pois irá exigir o treinamento intensivo dos trabalhadores à medida que avancem os compromissos de redução de emissões estabelecidos pelas organizações internacionais.

Por fim, uma questão que vem causando grande preocupação aos nossos oficiais é o número excessivo de horas trabalhadas continuamente a bordo, em níveis que excedem os limites permitidos na CLT e até mesmo na MLC. Essa situação afeta principalmente aqueles que atuam na seção de máquinas das embarcações de apoio marítimo, mas também atinge outros oficiais nos demais setores. Cartões de Tripulação de Segurança (CTS) que permitem apenas dois oficiais na máquina e três no passadiço, pra-

ticados em embarcações de apoio marítimo, estão pondo em grave risco de acidente tanto as embarcações quanto as tripulações. Essa não é uma prática sustentável e, portanto, não nos interessa a sua continuidade.

Os CTSs emitidos nos últimos anos pela Autoridade Marítima a pedido dos armadores, que foram pressionados pela Petrobras a reduzir custos durante a crise do petróleo em 2014, precisam ser revistos. Isso porque eles não estabelecem um número suficiente de oficiais para realização do trabalho a bordo, levando em conta as exigências de qualidade, segurança, meio ambiente e saúde. É necessário aumentar o número de oficiais nesses navios que estão com a tripulação excessivamente reduzida. Buscaremos, por meio de diálogo social, avançar para um patamar que nossos representados possam considerar como seguro e saudável, um direito laboral fundamental, recentemente incorporado pela Organização Internacional do Trabalho, da qual o Brasil faz parte.

Desde já alertamos nossos companheiros e companheiras que estão a bordo para que se mantenham atentos e participativos, dispostos a se mobilizarem coletivamente, caso isso se mostre necessário, pois nem sempre os nossos direitos, até mesmo os mais óbvios, são reconhecidos e adotados como seria de se esperar.

Seguimos nessa luta. Junte-se a nós!

Carlos Augusto Müller
Presidente do Sindmar e da Conttmaf



PELO FIM DOS AFRETAMENTOS SEM LIMITES DA PETROBRAS

Entidades sindicais cobraram posicionamento da estatal sobre afretamentos indiscriminados de embarcações estrangeiras e falta de iniciativas pela retomada da nossa construção naval

Em um ato do Fórum pela Retomada da Indústria Naval e Offshore, realizado em 15 de março, trabalhadores

metalúrgicos, marítimos e petroleiros exigiram mudanças no comportamento de gestores da Petrobras

que vêm afretando unicamente embarcações construídas e operadas por empresas de outros países.



Em frente ao prédio Edisen, da Petrobras, no Rio de Janeiro, o grupo protestou contra essa prática que causa contínuos danos à soberania nacional e impede um crescimento mais significativo da nossa indústria naval, impossibilitando a geração de empregos para brasileiros.

A política adotada pela petroleira contraria a Lei 9.478/1997 (Lei do Petróleo), que estabelece que as atividades de construção e operação de embarcações para o transporte de petróleo e seus derivados

devem ser desempenhadas pela subsidiária Transpetro, fundada para este fim, mas tais gestores desconsideram o ordenamento jurídico do Brasil.

A Petrobras é atualmente a maior afretadora mundial de navios do tipo MR, utilizados no transporte de produtos refinados. Essas embarcações distribuem gasolina, diesel e querosene de aviação ao longo da costa brasileira e, ocasionalmente, em rios. A frota da empresa é composta por 54

embarcações que mantêm o País abastecido; no entanto, apenas quatro delas são nacionais.

“O Brasil é dependente de outras nações que compreendem que não há segurança energética, nem segurança alimentar, nem mesmo segurança logística quando um país não tem navios próprios. E é nesse caminho que, infelizmente, o Brasil tem seguido, especialmente a Petrobras”, declarou o presidente do Sindmar e da Conttmaf, Carlos Müller.



Trechos dos pronunciamentos de participantes do ato do Fórum pela Retomada da Indústria Naval e Offshore



“É inadmissível que o governo brasileiro permita que a Petrobras seja conduzida por gente que não enxerga a grandeza da companhia e a importância que ela tem para a nação. A companhia transporta, hoje, 70% de todas as cargas movimentadas em águas brasileiras. Os outros 30% são contêineres de soja, minério de ferro, etc. A Petrobras contribuiu para gerar emprego na China, na Coreia do Sul, na Índia e em países europeus. Mas nós somos brasileiros, nós queremos que a maior empresa do Brasil crie empregos aqui no nosso País!”

CARLOS MÜLLER
Presidente do Sindmar e da Conttmaf



“Eu lembro, por volta de 2008, de 2009, quando visitei o Estaleiro Enseada, na Bahia, e o canteiro de obras de São Roque de Paraguaçu, na cidade de Maragogipe. Eu fui ver a entrega da P-59 e da P-60 – duas sondas de perfuração que foram construídas ali. Foram gerados, somente naquela região, sete mil empregos diretos com um impacto gigantesco e positivo para todo o Recôncavo Baiano.”

DEYVID BACELAR
Coordenador-geral da FUP



“Se a Petrobras é nossa, o petróleo também é nosso! Se a gente precisa transportar o petróleo da Petrobras, é necessário que nós também possamos ter os nossos navios. Se a opção é entregar as galinhas para a raposa tomar conta, a resultante disso é que, por mais esforço que venhamos a fazer, a nossa indústria vai seguir cambaleando.”

ADILSON ARAÚJO
Presidente da CTB



“Nesse momento, com a autoridade de quem sempre defendeu essa empresa, eu também me sinto no dever de cobrar dela posições em relação a questões estratégicas, e é isso que nós estamos fazendo aqui hoje. Não é possível que uma empresa com 'bras' no final, que tem a defesa de todos nós aqui, continue tendo como prioridade o afretamento de embarcações construídas lá fora.”

JANDIRA FEGHALI
Deputada federal (PCdoB/RJ) e vice-presidente da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval Brasileira



“O que nós, metalúrgicos, estamos querendo é emprego. Nós queremos voltar à nossa dignidade, com estaleiros brasileiros abertos. E quando a gente fala em indústria naval, a gente está falando não só de quem tripula, não só de quem constrói navio, mas a gente fala, em princípio, dos bairros onde os estaleiros estão instalados, porque ali fecharam padarias, bares, lojinhas de material de segurança e outros negócios. Por isso, a nossa cadeia produtiva é tão expressiva.”

EDSON ROCHA
Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Niterói/RJ



CONTTMAF PARTICIPA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA QUE COBRA DO GOVERNO E DA PETROBRAS COMPROMISSO COM A CONSTRUÇÃO NAVAL

Em 11 de março, a diretoria da Conttmaf compareceu a uma audiência pública organizada pela Frente Parlamentar de Acompanhamento do Polo Gaslub (antigo Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj) e da Defesa dos Empregos da Indústria Naval, de Petróleo e Gás, cujo objetivo foi debater em

âmbito estadual a retomada dessa indústria, que tem papel fundamental na economia fluminense.

O evento, realizado na Assembleia Legislativa do estado (Alerj), reuniu parlamentares, dirigentes sindicais dos setores marítimo, petroleiro e metalúrgico,



representantes da indústria naval e integrantes do governo estadual, além de gestores da Petrobras e da Transpetro.

A 2ª vice-presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira, Jandira Feghali (PCdoB-RJ), defendeu que o governo federal precisa assumir uma posição única em relação ao setor de petróleo e gás, particularmente no que diz respeito à indústria naval e à Marinha Mercante. “Não pode o BNDES ter um discurso, a Petrobras ter um discurso e o ministro ter outro discurso, senão nós não teremos solução”, criticou a deputada, que disse acreditar ser preciso que o assunto chegue efetivamente ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

“É ele [Lula] quem pode dar o comando unificado do governo para cumprir com as suas definições políticas com relação ao setor naval e à questão do gás e do petróleo, e para que a gente tenha, não apenas a chamada nova indústria, mas principalmente a geração de emprego e de renda e a bandeira brasileira nos navios brasileiros construídos no Brasil”, concluiu.



“É ele [Lula] quem pode dar o comando unificado do governo para cumprir com as suas definições políticas com relação ao setor naval e à questão do gás e do petróleo, e para que a gente tenha, não apenas a chamada nova indústria, mas principalmente a geração de emprego e de renda e a bandeira brasileira nos navios brasileiros construídos no Brasil.”

Jandira Feghali
Vice-presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira



“Se não houver mais nenhum navio na Transpetro, em dez anos a empresa estará morta, acabada, extinta. Não somos contra os afretamentos em si, mas nos opomos àqueles feitos gratuitamente, que hoje são a maior conta do endividamento da Petrobras.”

José Válido
Diretor da Conttmaf e segundo-presidente do Sindmar

A Petrobras, ao contrário de sua subsidiária de logística, Transpetro, não tem se alinhado à intenção do presidente da República de voltar a construir navios, como foi feito em seu primeiro mandato por meio do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef). Durante a audiência, a petroleira recebeu críticas à sua política de afretamentos sem limites de navios estrangeiros, que acaba inviabilizando o desenvolvimento da indústria local e impedindo a geração de empregos para metalúrgicos, marítimos e petroleiros.

O diretor da Conttmaf e segundo-presidente do Sindmar, José Válido, considerou absurdo o fato de as embarcações em bandeira brasileira transportarem apenas 4% das cargas de petróleo, gás e derivados na cabotagem nacional. “A Petrobras incentiva o afretamento de navios estrangeiros que passam da casa de uma centena, enquanto só 11 navios da Transpetro são dedicados ao transporte desses produtos. As embarcações são afretadas em contratos de longo prazo que determinam que a Petrobras pague, inclusive, eventuais docagens no exterior. O governo brasileiro precisa reverter isso urgentemente. Se



não houver mais nenhum navio na Transpetro, em dez anos a empresa estará morta, acabada, extinta. Não somos contra os afretamentos em si, mas nos opomos àqueles feitos gratuitamente, que hoje são a maior conta do endividamento da Petrobras”, observou o dirigente sindical.

Seguindo o mesmo pensamento, o diretor de Transporte Marítimo da Transpetro, Jones Soares, disse que a companhia entende que investimentos no setor contribuem para a geração de emprego e renda, e citou a China como exemplo. “Ela [a China] tem a indústria naval como política de Estado. Uma indústria naval perene, que cria centenas de milhares de empregos naquele país, que consegue captar e fazer com que pesquisa e desenvolvimento sejam aplicados em um negócio que gera muito emprego e muita renda. Hoje, a China tem diversos estaleiros no mundo inteiro”, observou.

Também participaram da audiência pública:

- **Lourenço Lustosa Froes**
Coordenador do Programa para novos FPSOs da Petrobras
- **Alessandro Trindade**
Diretor da CUT/RJ
- **Jesus Cardoso**
Membro da direção nacional da CTB
- **Tezeu Bezerra**
Presidente do Sindpetro NF
- **Sérgio Leal**
Secretário-geral do Sinaval
- **Felipe Peixoto**
Subsecretário estadual da Economia do Mar
- **Edson Rocha**
Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Niterói
- **Karine Fragoso**
Especialista em Petróleo e Gás da Firjan
- **Joacyr Pedro**
Diretor da FUP



Carlos Müller defendeu que o emprego de marítimos nacionais precisa ser contemplado num acordo entre o Mercosul e a União Europeia

MARÍTIMOS DA ITF APROVAM PROPOSTA DO BRASIL EM DEFESA DA CABOTAGEM NACIONAL E DE EMPREGOS LOCAIS

Uma moção proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Conttmf) para a proteção da nossa cabotagem foi aprovada durante a Conferência Global de Marítimos da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), realizada em dezembro passado, em Santiago, no Chile.

O presidente do Sindmar e da Conttmf, Carlos Augusto Müller, listou uma série de acontecimentos

que afetaram o setor marítimo nos últimos anos, como interesses econômicos envolvidos no acordo entre a União Europeia e o Mercosul, que acabaram se tornando moeda de troca para governos sul-americanos liberais e prejudicando as marinhas mercantes nacionais de países da região.

Outra preocupação compartilhada pelo dirigente sindical foi a avidez das megatransportadoras, que atuam de maneira vertical, impondo as condições que desejam praticar para aumentar os seus lucros



Foto: Adobe Stock

Entidades sindicais marítimas brasileiras e argentinas, que também assinam a moção, ressaltaram a importância de se fortalecer a campanha contra as bandeiras de conveniência e pela defesa de condições laborais justas para marítimos e portuários locais na cabotagem e nos portos de seus países.

e causando danos a trabalhadores portuários ao desviarem as suas rotas para evitarem a operação nos portos organizados.

“No porto de Itajaí [SC], os armadores internacionais que controlam seus próprios terminais desviaram os navios do porto público, promovendo um boicote ao porto estadual e deixando os estivadores que nele operam sem trabalho, o que gerou uma situação de emergência local”, denunciou Müller.

Entidades sindicais marítimas brasileiras e argentinas, que também assinam a moção, ressaltaram a importância de se fortalecer a campanha contra as bandeiras de conveniência e pela defesa de condições laborais justas para marítimos e portuários locais na cabotagem e nos portos de seus países.

A representação sindical marítima defendeu, ainda, que a celebração de um acordo entre o Mercosul e a União Europeia, que segue em negociação, precisa contemplar o emprego de marítimos de nossa região, assim como o respeito à legislação nacional e às condições laborais alcançadas nos acordos coletivos que

conquistamos, cujas condições são muito superiores àquelas praticadas na navegação internacional.

Os sindicalistas solicitaram, também, apoio da ITF para desenvolver campanhas, seminários e workshops que sirvam para fomentar a atuação institucional dos sindicatos latino-americanos junto aos seus governos e incentivar a retomada dos acordos bilaterais entre os países do Mercosul, que garantiram volume de carga para navios nacionais por mais de 30 anos e foram descontinuados no governo Bolsonaro.

Outros pontos defendidos por Müller foram a definição da América do Sul como região prioritária para a ITF em suas políticas, especialmente na defesa da navegação local e no direcionamento de recursos, a continuidade das resoluções do Grupo de Trabalho Nacional de Cabotagem da ITF e o combate às bandeiras de conveniência.

A moção foi aprovada por unanimidade por sindicatos marítimos dos cinco continentes e se tornou uma resolução.



Representantes da Petrobras e da Conttmaf discutiram meios de a estatal diminuir o afretamento indiscriminado de navios estrangeiros

CONTTMAF DISCUTE COM PETROBRAS PROPOSTAS PARA A CABOTAGEM

No início de maio, dirigentes da Conttmaf se reuniram com a diretoria de Logística e Comercialização da Petrobras, no Rio de Janeiro, para apresentar propostas para a redução do afretamento sem limites de navios estrangeiros pela empresa na cabotagem brasileira.

Defendendo a necessidade de a Petrobras aumentar presença da bandeira brasileira, o presidente da Conttmaf, Carlos Müller, expôs a atual situação do setor, com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Segundo a agência reguladora, o segmento de petróleo e gás representa, em toneladas, mais de 70% de todas as cargas transportadas na nossa cabotagem, com grande destaque para a Petrobras nessa

atividade. Os números da Antaq mostram, ainda, que mais da metade da carga transportada em águas nacionais é petróleo que sai das plataformas de produção com destino ao continente.

No entanto, somente 4% desta carga é transportada com navios que arvoram a bandeira brasileira. Os outros 96% seguem a bordo de embarcações de bandeira estrangeira. Além disso, a Petrobras é a empresa que mais utiliza navios de bandeiras de conveniência, que lideram as reclamações por baixas condições laborais e de habitabilidade, assim como por casos de assédio moral e sexual.

Os sindicalistas marítimos apresentaram relatórios e imagens de vistorias, autuações e denúncias

relacionadas a navios estrangeiros afretados pela Petrobras, que incluem evidentes riscos à saúde e à segurança de marítimos brasileiros e daqueles oriundos de outros países, que estão sujeitos a condições muito inferiores às exigidas nos navios nacionais.

A Conttmaf relatou que essa situação levou a organização sindical marítima a buscar ampliar os mecanismos de combate aos navios *substandard* – aqueles que oferecem baixas condições laborais – com atuação na Força-tarefa de Cabotagem da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), na campanha de combate às bandeiras de conveniência, no reforço da estrutura de delegados dos sindicatos brasileiros e inspetores da ITF, entre outras medidas.

Ao fim da reunião, a representação sindical marítima propôs à Petrobras ações imediatas, como a criação de um grupo composto por marítimos próprios, para fiscalizar as condições de trabalho nos navios afretados, a realização de curso para capacitar os inspetores nessa atuação e a criação de uma comissão de trabalho marítimo com representantes da empresa e da Conttmaf. As propostas foram bem recebidas pelos gestores.

Além dessas providências, a Conttmaf fez proposições de médio prazo, como a inclusão de obrigação contratual de emprego de 2/3 de brasileiros a bordo, a adoção de um modelo de contratação de navios-tanque mais parecido com o praticado no apoio marítimo, para possibilitar uma concorrência justa entre armadores, e a redução gradual do número de navios estrangeiros afretados. Para essas sugestões, a Petrobras afirmou que precisará ampliar a discussão, pois demandam mais avaliações.

“Os navios estrangeiros afretados pela Petrobras não têm as mesmas exigências relacionadas a qualidade, segurança, meio ambiente e saúde que são cobradas das embarcações brasileiras. As regras atuais da empresa oferecem, de forma indevida, vantagens concorrenciais para navios registrados em outras bandeiras, e não consideram os benefícios gerados em escala para o Brasil e para a própria empresa quando os navios e os tripulantes são brasileiros na cabotagem”, alertou Müller.

Pela Conttmaf, também participou da reunião o diretor para Assuntos de Gente do Mar, José Válido da Conceição. Pela Petrobras, o diretor-executivo de Logística, Comercialização e Mercado, Claudio Schlosser, e os gerentes-executivos Daniel Sales e Roberto David da Silva.



O delegado regional do Sindmar Darlei Pinheiro com o auditor fiscal do Trabalho Paulo Gaya

PETROBRAS AUTUADA POR DESOBEDIÊNCIA À RN 6

A partir de denúncia encaminhada pelo Sindmar, a Superintendência Regional do Trabalho e Emprego no Pará (SRTE/PA) autuou a Petrobras por irregularidades encontradas no navio gaseiro Epic Shikoku, registrado em Singapura e afretado pela estatal. Em 25 de março, a fiscalização do trabalho foi a bordo e constatou que a embarcação não contava com o número mínimo de marítimos brasileiros exigido pela

Resolução Normativa nº6 do Conselho Nacional de Imigração – CNIg (RN 6), tendo recomendado o envio do relatório ao Ministério Público do Trabalho (MPT). O Sindmar destaca a excelente atuação dos auditores fiscais do Trabalho Antônio Roberto Carvalho de Farias e Luiz Fernando Araújo Pinho, e também de Paulo César Sarmiento Gaya, superintendente regional do Trabalho e Emprego no Pará.



Foto: Ricardo Stuckert

EM REUNIÃO COM LULA, CONTTMAF PEDE LIMITES PARA AFRETAMENTO DE NAVIOS ESTRANGEIROS PELA PETROBRAS

O presidente da Conttmaf, Carlos Müller, participou da reunião da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira com o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, ocorrida em 20 de março, em Brasília.

Em pauta, questões de grande relevância para o Brasil, como a indústria naval nacional, a geração de empregos nos setores marítimo, offshore e de estaleiros, e os prejuízos que a Petrobras causa à nação ao afretar na cabotagem, sem limites, navios de bandeiras de conveniência.

O encontro foi iniciativa dos deputados federais Alexandre Lindenmeyer e Jandira Feghali, respectivamente presidente e vice-presidente da Frente Parlamentar. Na ocasião, Lindenmeyer entregou ao presidente Lula o relatório elaborado pelo grupo com propostas para o setor.

Jandira Feghali enfatizou a necessidade de se corrigir pontos da lei BR do Mar que prejudicam a soberania do Brasil e os trabalhadores nacionais. A parlamentar também criticou a utilização excessiva de navios estrangeiros.



Ao lado de Lula, parlamentares e representantes de empresas e de entidades sindicais de trabalhadores metalúrgicos, marítimos e petroleiros defenderam a retomada da indústria naval

ros pela Petrobras, apontando que isso faz com que recursos significativos sejam enviados para outros países, deixando de gerar renda e desenvolvimento no Brasil.

Carlos Müller sugeriu que sejam estabelecidos limites para a Petrobras no afretamento de petroleiros registrados no exterior. O dirigente sindical lembrou que enquanto no setor de transporte de cargas mais de 90% dos contêineres são movimentados em navios de bandeira brasileira, na Petrobras, menos de 10% do petróleo está sendo transportado ao longo da nossa costa em embarcações de bandeira nacional.

“O Brasil não deveria continuar tão dependente de outros países no transporte de petróleo. Se não tivessem sido construídos 26 navios do Promef, entre 2009 e 2019, já não teríamos nenhum navio petroleiro em bandeira brasileira na maior empresa do País”, criticou Müller, ressaltando que a visão dos dirigentes de uma empresa com as características da Petrobras não poderia ser somente a de gerar dividendos para os acionistas.

Durante o encontro, o presidente Lula concordou que a construção naval e a Marinha Mercante nacionais não podem ser desprezadas pela Petrobras e sinalizou que a estatal precisa cumprir sua função social com o povo brasileiro, contribuindo para gerar riqueza e empregos em nosso País.

Também participaram da reunião o ministro da Casa Civil, Rui Costa, o então Secretário Nacional de Assuntos Federativos, André Ceciliano, além de deputados do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul que defendem a indústria naval.

Os trabalhadores foram representados pelas seguintes entidades sindicais: Conttmaf, Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM) e Federação Única dos Petroleiros (FUP). O setor patronal esteve presente por meio do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) e da Transpetro, subsidiária de logística da Petrobras.



ITF ADVERTE PETROBRAS POR PRIVILEGIAR BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA EM ÁGUAS NACIONAIS

Em carta enviada em 26 de março ao então presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) cobrou da estatal respeito tanto à legislação brasileira quanto às convenções internacionais, que orientam armadores a contratar navios que arvoram bandeira nacional em vez de dar preferência a afretamentos de embarcações estrangeiras.

Com este documento, a Federação declarou apoio às mobilizações coordenadas por entidades sindicais, entre elas a Conttmaf, denunciando o *dumping* social praticado pela petroleira, que é a maior empresa do Brasil. Os sindicatos marítimos vêm defendendo limites no uso de navios estrangeiros em águas nacionais e o emprego de pelo menos 2/3 de trabalhadores brasileiros a bordo de todos os navios que operem continuamente na nossa cabotagem, independentemente da bandeira.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), já apresentados pela representação sindical brasileira, mostram que a Petrobras tem em sua frota mais de uma centena de navios-tanque em atividade, mas somente 10% deles utilizam a bandeira brasileira, o que demonstra uma inaceitável preferência por bandeiras de paraísos fiscais que possibilitam condições de trabalho *substandard* (abaixo do padrão).

“É extremamente decepcionante que a estatal Petrobras possa distorcer a legislação que se aplica a outros armadores que possuem um número significativo de navios registrados no Brasil”, criticou a ITF ao tomar conhecimento de que nas embarcações de bandeira estrangeira afretadas pela Petrobras são oferecidas as piores condições de trabalho para marítimos.

No texto enviado à empresa, a ITF avaliou que as perdas e lesões sofridas por trabalhadores são sempre

“A Petrobras tem em sua frota mais de uma centena de navios-tanque em atividade, mas somente 10% deles utilizam a bandeira brasileira, o que demonstra uma inaceitável preferência por bandeiras de paraísos fiscais que possibilitam condições de trabalho *substandard*.”

trágicas e considerou ser inaceitável e vergonhoso que essas situações ocorram, já que podem ser evitadas.

“Acidentes recentes que ocorreram em navios-tanque afretados pela Petrobras não estão incluídos nos resultados de SMS [Segurança, Meio Ambiente e Saúde] reportados pela empresa, o que significa que os índices de segurança da Petrobras não refletem a realidade da frota operada por ela em águas brasileiras”, afirmou a entidade.

Além de ressaltar a importância de as empresas seguirem normas internacionais para a garantia da segurança e da dignidade no trabalho embarcado, a ITF lembrou que no Brasil existem leis que estimulam o registro de navios em bandeira brasileira, como o Decreto nº 2.256/1997 sobre o Registro Especial Brasileiro para embarcações (REB).

Há, ainda, a Lei 9.478/1997 (Lei do Petróleo), que estabelece que as atividades de construção e de operação de embarcações para o transporte de petróleo e seus derivados devem ser desempenhadas por sua subsidiária. No ano seguinte à criação da lei, a Transporto foi fundada para este fim.

Em águas nacionais, os marítimos podem contar também com a Norma Regulamentadora nº 30, que estabelece regras de segurança e saúde para quem trabalha embarcado e traz diretrizes para garantir a qualidade de vida a bordo.

“Em termos concretos, a Petrobras passou a ser uma questão extremamente relevante para todos os marítimos do mundo em sua representação através da ITF, com potencial de se transformar em projeto estratégico global, em razão do uso intensivo e injusto de bandeiras de conveniência na cabotagem nacional, uma condição combatida mundialmente pelos sindicatos da ITF devido tanto ao *dumping* social quanto

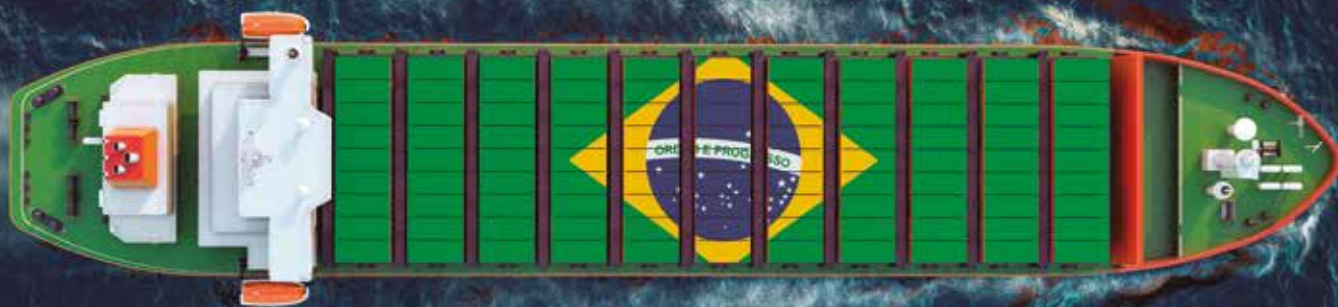
à significativa exclusão do mercado de trabalho que isso causa para os trabalhadores do próprio País”, declarou o presidente da Conttmaf, Carlos Müller.

De acordo com a ITF, a condição de bandeira de conveniência fica configurada quando não existe uma ligação genuína entre a bandeira e o proprietário do navio ou os trabalhadores que se encontram embarcados. Os armadores que fazem uso dessas bandeiras buscam escolher qualquer jurisdição para regulamentar a sua atuação e excluem os trabalhadores locais do mercado de trabalho, como a Petrobras vem fazendo.

“Basicamente, o sistema de bandeiras de conveniência é um negócio global de registro de bandeiras que procura contornar o cumprimento das normas nacionais que garantem os direitos dos trabalhadores, os direitos humanos e a proteção ambiental. É um sistema que deixa os marítimos expostos à exploração e ao abuso. Somente no ano passado, a Inspeção Mundial da ITF recuperou mais de US\$ 54 milhões roubados de marítimos por armadores que operam predominantemente sob bandeiras de conveniência”, diz a ITF sobre valores referentes a indenizações e direitos trabalhistas de tripulações encontradas em baixas condições laborais.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes reúne mais de 18 milhões de profissionais, de 740 sindicatos do setor, em 150 países. Desde 1948, a entidade conduz uma campanha de combate às bandeiras de conveniência no mundo e mantém inspetores que atuam contra os abusos cometidos por armadores inescrupulosos.

A ITF propôs ao presidente da Petrobras uma reunião com a diretoria da Conttmaf para discutir meios de se encontrar uma solução para o problema dos afretamentos de navios estrangeiros praticados de maneira indiscriminada pela empresa em águas brasileiras.



FORÇA-TAREFA DE CABOTAGEM DA ITF APOIA ATUAÇÃO DO SINDMAR

Assista ao vídeo:



A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) reuniu entre 18 e 19 de março em Oslo, na Noruega, a sua Força-Tarefa de Cabotagem, criada para impulsionar a implementação da política nacional de cabotagem da entidade e apoiar os sindicatos afiliados na promoção e defesa dessa política em seus países.

O evento reuniu dirigentes sindicais de nações onde esse tipo de navegação tem maior relevância, como EUA, Canadá, Austrália, Índia, Noruega e Filipinas, além do Brasil. Na ocasião, vários companheiros participaram de um vídeo em apoio à proteção dos empregos de brasileiros em águas nacionais.

As políticas de cabotagem limitam a atividade estrangeira no comércio costeiro de um país para proteger as indústrias navais locais, garantir a retenção de trabalhadores marítimos qualificados, preservar o conhecimento e a tecnologia marítima, além de promover a segurança e a defesa nacional.

Em países como os EUA e o Canadá, onde as leis de cabotagem já estão estabelecidas há muito tempo e são um componente-chave do transporte marítimo doméstico e internacional, os sindicatos continuam tendo sucesso na defesa contra ataques à cabotagem por interesses corporativos desonestos que pressionam pela adoção de baixos padrões.

No caso de Noruega, Austrália e Nova Zelândia, as entidades sindicais estão liderando a luta para garantir no-

vas políticas de trabalho e de transporte marítimo que estejam diretamente ligadas à cabotagem. Esses avanços políticos têm sido alcançados por meio de um processo de argumentação que demonstra que as leis de cabotagem exercem impacto positivo de várias maneiras. Elas criam e sustentam empregos domésticos, garantem capacidade estratégica da frota, facilitam oportunidades de treinamento e educação para os marítimos e proporcionam salários e condições de trabalho decentes para toda a gente do mar envolvida nesses setores.

A força-tarefa também apoia afiliados que buscam sustentar ou garantir novas políticas que promovam o princípio de reservar o comércio marítimo doméstico de uma nação para seus próprios cidadãos.

Governos ao redor do mundo estão considerando criar cadeias de suprimentos mais resilientes, seguindo a experiência da pandemia de covid-19. A força-tarefa está desenvolvendo campanhas para lembrá-los do valor fundamental e estratégico que as políticas de transporte marítimo doméstico devem ter nesses planos.

“Estamos trabalhando juntos para defender que na cabotagem os empregos devem ser direcionados essencialmente para marítimos nacionais, em navios de bandeira do próprio país. E esse é um recado que nós temos que passar para a direção da Petrobras: respeitem a cabotagem brasileira e o emprego de brasileiros no nosso País”, afirmou Carlos Müller, presidente do Sindmar e da Conttmáf, durante o evento.

A **CONTTMAF**, SUA FILIADA **FNTTAA** – REPRESENTANDO O CONJUNTO DOS SINDICATOS MARÍTIMOS COIRMÃOS – E O **SINDMAR** ATUAM JUNTOS NA PROTEÇÃO AOS NOSSOS POSTOS DE TRABALHO.

RN6

O objetivo maior dos sindicatos marítimos tem sido garantir que os trabalhadores nacionais continuem a ter emprego nos mares e rios do nosso país. A RN6 do Conselho Nacional de Imigração passou a ser a nossa referência, substituindo a RN72, para normatizar o trabalho de brasileiros a bordo de navios da cabotagem, embarcações do apoio marítimo e plataformas autorizados a operar sob outras bandeiras em nossas águas.



LEIA A ÍNTEGRA DA RN6

Faça a leitura do QR-Code ao lado com seu smartphone, ou acesse:
https://bit.ly/_RN6





Ana Maria Canellas

DISPENSA DE CIRCULARIZAÇÃO PARA AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES SOLICITADA PELA PETROBRAS À ANTAQ CONFLITA COM INTERESSE PÚBLICO

“A Lei contempla a obrigatoriedade do transporte para navios de bandeira brasileira, tornando a consulta ao mercado, através do processo de circularização, obrigatória e periódica. A demanda histórica da PETROBRAS de não atender à legislação vigente no tocante ao limite de afretamentos de embarcações estrangeiras, bem como ao devido processo de consulta ao mercado nacional, é inconcebível.”

No momento em que a indústria naval é debatida pelo Governo Federal para a formulação de políticas públicas visando a retomada do setor e o aumento na geração de empregos para a mão de obra brasileira, a PETROBRAS, como empresa estatal e número um em relevância para o país, segue na direção contrária ao que o Governo contempla como política pública.

A presença de uma marinha mercante dinâmica é um catalisador para o desenvolvimento de outros setores, como o da construção naval, notoriamente gran-

de empregador de mão de obra. Não cabe, portanto, descuidar desse relevante segmento. A introdução de controles governamentais mais efetivos sobre as empresas de navegação e sobre os navios que elas operam é o que contribui para modificar a realidade no setor de transporte marítimo.

O objetivo da política pública brasileira para o setor não deve ser flexibilizar a participação de navios registrados em paraísos fiscais para fazer o transporte de petróleo e derivados, mas o aumento da participação de embarcações nacionais no referido transporte.

“A movimentação de granéis líquidos (petróleo e gás) representa a maior parte dos produtos transportados na navegação de cabotagem e qualquer ação no sentido de a PETROBRAS não atender às regras estabelecidas pelo órgão regulador para as empresas brasileiras de navegação impactará negativamente toda a política para o setor, pois não haverá incentivo para o investimento em frota de bandeira brasileira.”

A Lei nº 9432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, estabelece claramente que o **“afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer quando verificada a inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte pretendido”**, ou seja, a Lei contempla a obrigatoriedade do transporte para navios de bandeira brasileira, tornando a consulta ao mercado, através do processo de circularização, obrigatória e periódica.

A empresa brasileira de navegação pode afretar embarcação estrangeira, porém, o afretamento é por tempo determinado, conforme o disposto no art. 2º da Lei nº 9432/97:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

A demanda histórica da PETROBRAS de não atender à legislação vigente no tocante ao limite de afretamentos de embarcações estrangeiras, bem como ao devido processo de consulta ao mercado nacional, é inconcebível.

A movimentação de granéis líquidos (petróleo e gás) representa a maior parte dos produtos transportados na navegação de cabotagem e qualquer ação no sentido de a PETROBRAS não atender às regras estabelecidas pelo órgão regulador para as empresas brasileiras de navegação impactará negativamente toda a política para o setor, pois não haverá incentivo para o investimento em frota de bandeira brasileira.

A curva de participação de navios de bandeira nacional no transporte de granéis líquidos se mantém em queda significativamente e, sem dúvida, irá se agravar com a prática predatória de afretamentos de navios estrangeiros.

Os gastos anuais da PETROBRAS com afretamentos de embarcações estrangeiras já deveriam ser motivo de fiscalização pela Agência Reguladora, tendo em vista o elevado montante de remessas de divisas para o exterior.

É, portanto, de uma grande incoerência estratégica priorizar o afretamento de navios de bandeira estrangeira em detrimento de uma frota própria nacional.

A questão de custos não pode ser o elemento preponderante para as decisões políticas e empresariais, na medida em que um dos princípios gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes aquaviários é justamente a preservação do interesse nacional e a promoção do desenvolvimento econômico e social (art. 11, inciso I, da Lei nº 10.233/2001).

“É de vital importância a necessidade de se assegurar, via instrumentos regulatórios, a participação de mais navios com bandeira nacional na frota, ampliando as oportunidades de geração de empregos para aquaviários nacionais em território brasileiro.”

O objetivo de sucesso financeiro de uma empresa só deve ser entendido como legítimo se ela cumpre seu papel de geradora de empregos que suprirá as necessidades básicas dos indivíduos, garantindo-lhes uma existência digna. Cabe registrar que o lucro líquido da PETROBRAS no ano de 2022 foi de 188,3 bilhões de reais, o maior de sua história.

O pleito da PETROBRAS ignora seu papel fundamental como indutor de políticas públicas, não oportuniza para as demais empresas de navegação brasileiras (EBNs) a participação no transporte de petróleo e derivados no país e, como consequência grave, não gera empregos aqui.

Nas embarcações que arvoram a bandeira brasileira, independentemente da navegação, aplica-se a legislação trabalhista nacional, o que impõe o reconhecimento dos direitos sociais vigentes no Brasil, inclusive a proteção previdenciária.

Ademais, a Marinha do Brasil forma anualmente centenas de profissionais para trabalhar na marinha mercante, com recursos de impostos gerados pelos cidadãos brasileiros. A contrapartida é que esses profissionais sejam empregados nas embarcações nacionais. Com a prática nociva de fretamentos de embarcações estrangeiras a longo prazo, a Marinha do Brasil estará formando aquaviários para o desemprego.

Assim, não é apenas o aspecto estratégico do transporte aquaviário que deve ser levado em conta, mas também o aspecto social. Afinal, a PETROBRAS, como a maior empresa brasileira de navegação, deve exercer a sua função social.

É de vital importância a necessidade de se assegurar, via instrumentos regulatórios, a participação de mais navios com bandeira nacional na frota, ampliando as oportunidades de geração de empregos para aquaviários nacionais em território brasileiro.

A função social da empresa de navegação é importante princípio e vetor para o exercício da atividade econômica, tendo em vista que o seu sentido advém da articulação entre os diversos princípios da ordem econômica constitucional.

Cabe ressaltar que o gerenciamento da operação do transporte aquaviário no Brasil deve ser regido preservando o interesse nacional e promovendo o desenvolvimento econômico e social, conforme a Lei nº 10.233/01.

A definição de um novo programa de estímulo à expansão da frota nacional de navios petroleiros e gaseiros operados pela PETROBRAS/TRANSPETRO, garantindo a soberania do transporte marítimo e no abastecimento de combustíveis, é de fundamental importância para o país, considerando que a frota própria nacional de navios petroleiros se encontra em forte declínio e necessita ser ajustada para que o Brasil tenha a possibilidade de resguardar os interesses estratégicos do Estado.

A prática da PETROBRAS de afretar navios de Bandeiras de Conveniência, estabelecidos em paraísos fiscais, tais como Libéria, Ilhas Marshall e Panamá, contribui para aumentar o desemprego no Brasil e vem de encontro aos princípios da legislação vigente.


Ana Maria Canellas

Consultora técnica e assessora da Conttmf



CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIO E AÉREO, NA PESCA E NOS PORTOS

- ✓ Luta em defesa das instituições democráticas e contra toda forma de opressão e exploração.
- ✓ Advoga pela unicidade sindical e promove, nos cenários nacional e internacional, a solidariedade e a defesa dos interesses comuns aos trabalhadores.
- ✓ Combate o trabalho inseguro e denuncia atividades que ferem os direitos laborais, exigindo medidas reparadoras e penais contra os seus responsáveis.
- ✓ Defende os interesses do trabalhador brasileiro na cabotagem e na atividade pesqueira, ambos setores fortemente afetados pela participação de armadores estrangeiros.
- ✓ Resiste ao desmonte das organizações dos trabalhadores e ao aviltamento de suas relações de trabalho.
- ✓ Defende a utilização das vias navegáveis brasileiras para o escoamento da produção, opção eficaz e econômica de transporte, a menos agressiva ao meio ambiente.
- ✓ Cobra investimentos para a modernização portuária.



conttmaf.org.br
conttmaf@conttmaf.org.br
+55 61 3226 5263



QUEBRANDO BARREIRAS COM CORAGEM E DETERMINAÇÃO

Representação sindical marítima amplia presença das mulheres em seus quadros e lança estratégias para implementação de políticas que levem a um ambiente de trabalho saudável e justo para todos



Há milhares de anos a humanidade vem navegando com os mapas e instrumentos desenvolvidos dentro da lógica masculina, em um sistema social que garantiu maior poder aos homens, assim como acesso privilegiado a recursos e oportunidades, levando-os a ocupar majoritariamente os papéis de liderança na sociedade.

Não haveria de ser diferente nas carreiras da Marinha Mercante, sendo este um setor do qual, historicamente, as mulheres foram quase excluídas e ainda hoje continuam em desvantagem quando se trata da possibilidade de trilhar as carreiras marítimas. Em alguns casos, até mesmo de poder ter acesso aos postos de trabalho, uma vez que ainda há armadores no Brasil que se recusam a empregar marítimas. Some-se a isso o fato de que, apesar de ter proporcionalmente menor participação na força de trabalho, são elas as maiores vítimas em casos de discriminação, abuso, importunação sexual e outras violências a bordo.

Desde sua criação, o Sindmar abraça a missão de eliminar as desigualdades de gênero e derrubar cânones que restringem e oprimem as mulheres mercantes no ambiente de trabalho. Seja na apuração de denúncias, na negociação de cláusulas em acordos coletivos de trabalho ou na discussão, em âmbito nacional e internacional, de políticas visando a segurança das mulheres na atividade marítima, com combate ao assédio e ao bullying.

Estando a nova diretoria do Sindmar em início de mandato, essa ação se intensifica com a chegada de um time de novas dirigentes, delegadas e conselheiras sindicais. Todas oficiais experientes, que trabalharão juntas para criar, impulsionar e monitorar iniciativas para a obtenção de um ambiente laboral mais igualitário e seguro a bordo das embarcações que operam em nosso País.



Os avanços tecnológicos das últimas décadas permitiram que fossem superados muitos obstáculos relacionados à força física nas atividades a bordo dos navios, o que fez com que um número maior de mulheres passasse a almejar carreiras marítimas, algo que durante séculos se manteve restrito aos homens.

Em 1997, a Marinha do Brasil autorizou pessoas do sexo feminino a concorrer, pela primeira vez, a vagas nas escolas de formação de oficiais da Marinha Mercante. Duas décadas depois, alcançamos uma participação de 12,8% de mulheres entre todos os oficiais empregados na navegação brasileira, segundo levantamento do Sindmar. Um número ainda baixo, mas muito superior à média mundial, que é inferior a 2%, segundo a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF).

O Brasil figura entre os países com as melhores condições de trabalho para oficiais e eletricistas mulheres, ao lado de Estados Unidos, Noruega e Austrália. Isso só se tornou realidade graças às conquistas obtidas pelo Sindmar na negociação dos acordos coletivos de trabalho. “O registro da remuneração garantida à marítima gestante é um avanço significativo que faz parte de todos os nossos acordos coletivos. Julgamos essencial que esteja claro o modo como a profissional será tratada neste momento importante de sua vida, e que lhe sejam oferecidas as condições necessárias, inclusive para a sua continuidade na profissão”, pontua José Válido, segundo-presidente do Sindmar.

A cláusula da marítima gestante estabelece o desembarque durante a gravidez, com a manutenção do salário e de benefícios, para que haja o necessário acompanhamento médico. Após o nascimento do bebê, a marítima fará jus à licença-maternidade prevista na legislação seguida de mais dois meses, sendo previsto o seu retorno ao trabalho após esse período.

“A oficial mercante brasileira já sai da academia sabendo que poderá conciliar a carreira com a maternidade, se for este o desejo dela. Nossos acordos coletivos já oferecem benefícios significativos para todos

os nossos representados. No caso das mulheres, somam-se a licença da marítima gestante, a extensão da licença-maternidade, plano de saúde e, em alguns acordos, o auxílio-creche. Lá fora isso praticamente não existe. Percebemos que apenas países que têm suas embarcações arvorando bandeira própria conseguem proporcionar esse nível de direitos às suas trabalhadoras marítimas”, observa Válido.

Mesmo com esses avanços, as mulheres que trabalham embarcadas ainda enfrentam diversos desafios e barreiras, incluindo estereótipos, preconceitos de gênero e, por vezes, ambientes de trabalho hostis. Discriminação na hora da contratação, maior dificuldade em serem promovidas e falta de oportunidades de progressão na carreira são alguns dos obstáculos mais frequentes. “Certas empresas simplesmente não contratam mulheres, ainda que não admitam isso abertamente. Quando eu estava em busca de trabalho, os próprios colegas já avisavam sobre aquelas para as quais nem adiantava enviar currículo”, revela uma oficial associada.

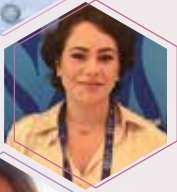
O Sindmar acredita que ainda há muito a ser feito no sentido de mudar a mentalidade e as práticas da indústria marítima de modo a garantir equidade a bordo. “Queremos lançar iniciativas, dentro do Plano Estratégico de Atuação do Sindmar, que poderão servir como base para o desenvolvimento de políticas de igualdade de gênero no trabalho, respeitando as realidades e necessidades específicas das mulheres do mar. Consideramos importante que sejam as próprias marítimas, que já atuam há mais de duas décadas nessa indústria e conhecem os problemas de perto, a encabeçar as ações”, declara Carlos Müller, presidente do Sindmar e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Conttmaf).

Lorena Pintor Silva, delegada do Sindmar em Vitória (ES), agora também é diretora para assuntos de Gênero e Juventude da Conttmaf. À frente da diretoria de Relações Internacionais do Sindmar passamos a contar com Sylvania Ferreira, que também é delegada do Sindicato em São Luís (MA).

Ainda fazem parte da diretoria plena e do conselho do Sindmar as seguintes oficiais:



Vanessa Cunha dos Santos Silva



Cecília de Fátima Rodrigues



Maria do Carmo Sarto Fernandes Rodrigues



Hisolda Almeida Soares Silva



Daisy Lima Souza

Para estimular os armadores a adotarem práticas mais justas e inclusivas, foi elaborado o “Indicador Sindmar Mulheres”, uma ferramenta que avalia as empresas dentro de critérios objetivos, conferindo uma pontuação que mede a efetividade das oportunidades de trabalho para oficiais e eletricitistas do sexo feminino. O método também avalia a existência ou não de práticas e políticas corporativas que permitam às mulheres se empregarem, ascenderem na carreira marítima e alcançarem posições de comando e chefia dos navios.

Entre quase cem empresas de navegação que operam no Brasil, empregando mais de 6 mil representados do Sindmar, somente 19 contam com mais de 12,8% de mulheres nessas categorias e apenas essas foram classificadas para o levantamento que considerou todos os outros critérios. Segundo o indicador, a Maersk Supply Service e a Technip, ambas atuando no apoio marítimo, e a Transpetro, na cabotagem e no longo curso, são as empresas que alcançaram os melhores resultados globais, as três com 55 pontos.

Neste primeiro momento, o Sindmar procurou dar destaque às empresas que alcançaram as melhores pontuações. Posteriormente, o Sindicato buscará identificar aquelas que não oferecem condições favoráveis às mulheres. A atualização do indicador será realizada semestralmente, sendo a próxima no mês de setembro, com previsão de divulgação em outubro.

O Sindmar encaminhou a primeira apuração do Indicador Sindmar Mulheres para todos os armadores que atuam no Brasil.

“Esperamos que a divulgação deste indicador contribua para haver melhor conscientização no setor marítimo sobre o quanto ainda necessitamos avançar para termos uma participação efetiva das mulheres na Marinha Mercante brasileira. Convidamos nossas companheiras a serem mais participativas nas atividades sindicais para podermos motivar as empresas que não demonstram disposição para empregar mulheres a se ajustarem”, declarou Sylvania Ferreira, diretora do Sindmar.

INDICADOR SINDMAR MULHERES

CRITÉRIOS PARA PONTUAÇÃO NO INDICADOR SINDMAR MULHERES

CRITÉRIO 1

Qual o percentual de participação de mulheres no total de empregados representados pelo Sindmar na empresa?

Utilizar o número inteiro, eliminando as casas decimais. Ex: **18,6% = 18 pontos**. Somente as empresas com percentual acima da média (**12,8%**) serão avaliadas nos itens seguintes.

CRITÉRIO 2

A empresa tem marítimas representadas pelo Sindmar empregadas em todas as diferentes funções das carreiras de eletrista e oficial da Marinha Mercante?

Níveis:

- Comandante / Chefe de Máquinas
- Imediato / Subchefe de Máquinas
- Oficial de Quarto
- Eletricista

- Nenhum nível = **-10 pontos**
- Um nível = **-5 pontos**
- Dois níveis = **0 ponto**
- Três níveis = **+5 pontos**
- Quatro níveis = **+10 pontos**

CRITÉRIO 3

As marítimas representadas pelo Sindmar têm oportunidade efetiva de alcançar os cargos mais altos da hierarquia de bordo na empresa, no comando e na chefia de máquinas?

- A empresa possui comandante e chefe de máquinas mulheres, representadas do Sindmar, embarcadas = **+10 pontos**
- A empresa possui comandante ou chefe de máquinas mulher, representada do Sindmar, embarcada = **+5 pontos**
- A empresa NÃO possui comandante nem chefe de máquinas mulheres, representadas do Sindmar, embarcadas = **-10 pontos**

CRITÉRIO 4

A empresa possui ACT assinado com o Sindmar nos últimos 5 anos, estabelecendo cláusulas de proteção à marítima gestante?

- Cada ano tendo ACT com cláusula da gestante corresponde a **+2 pontos**
- Sem ACT assinado em 5 anos corresponde a **-10 pontos**

CRITÉRIO 5

A empresa emprega um número significativo de marítimos brasileiros?

- Nenhum ou não informou = **-10 pontos**
- Fração igual ou maior que 1/3 de brasileiros = **0 ponto**
- Fração igual ou maior que 2/3 de brasileiros = **+10 pontos**

RESULTADO NO INDICADOR SINDMAR MULHERES

ORDEM	GRUPO	SETOR	% MULHERES	CRITÉRIOS					INDICADOR SINDMAR MULHERES
				C1	C2	C3	C4	C5	
1º	MAERSK SUPPLY SERVICE 2 empresas	Apoio marítimo	24,83%	24	5	10	6	10	55
2º	TECHNIP 1 empresa	Apoio marítimo	21,59%	21	10	10	4	10	55
3º	TRANSPETRO 1 empresa	Cabotagem	17,29%	17	10	10	8	10	55
4º	DOF/NORSKAN 2 empresas	Apoio marítimo	15,38%	15	10	5	8	10	48
5º	MERCOSUL LINE 1 empresas	Cabotagem	16,28%	16	10	5	4	10	45
6º	LOG-IN 3 empresas	Cabotagem	14,29%	14	5	10	6	10	45
7º	ALIANÇA 1 empresa	Cabotagem	17,96%	17	5	5	4	10	41
8º	HORNBECK 1 empresa	Cabotagem	34,21%	34	0	-10	4	10	38
9º	KNOT 1 empresa	Cabotagem	40,00%	40	-5	-10	4	0	29
10º	SOLSTAD-FARSTAD 3 empresas	Apoio marítimo	14,77%	14	5	-10	6	10	25
11º	ELCANO 1 empresa	Cabotagem	13,74%	13	0	-10	10	10	23
12º	ASSO MARÍTIMA 1 empresa	Apoio marítimo	18,42%	18	0	-10	4	10	22
13º	SUBSEA7 1 empresa	Apoio marítimo	24,79%	24	0	-10	4	0	18
14º	V.SHIPS 1 empresa	Cabotagem	26,73%	26	-5	-10	4	0	15
15º	LOCAR 1 empresa	Apoio marítimo	16,67%	16	-5	-10	4	10	15
16º	FLUMAR 1 empresa	Cabotagem	13,85%	13	-5	-10	4	10	12
17º	PROSAFE 1 empresa	Apoio marítimo	29,41%	29	0	-10	-10	0	9
18º	JANEIRO 1 empresa	Apoio marítimo	33,33%	33	-5	-10	-10	0	8
19º	SAIPEM 1 empresa	Apoio marítimo	16,67%	16	-5	-10	-10	0	-9



OIT E IMO RECOMENDAM NOVAS MEDIDAS COMO RESPOSTA AOS CASOS DE VIOLÊNCIA, ASSÉDIO E AGRESSÃO SEXUAL A BORDO

O Sindmar compôs o Grupo de Marítimos nas reuniões promovidas pela Organização Marítima Internacional (IMO) em conjunto com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), entre os dias 27 e 29 de fevereiro, cujo objetivo foi discutir caminhos para harmonizar a legislação internacional de combate à intimidação, ao assédio sexual e à agressão sexual a bordo.

O encontro, realizado na sede da IMO, em Londres, teve reuniões de grupos e plenárias tripartites, com a presença dos representantes da gente do mar, de armadores e de governos, que debateram estratégias para ajustar a convenção e os códigos que tratam deste tema no setor marítimo: ISM Code e STCW, na IMO, e MLC 2006, na OIT.



Foto: IMO

Encontro entre representantes da IMO e da OIT debateu intimidação, assédio sexual e agressão sexual a bordo

Carlos Müller (presidente do Sindmar e da Conttmaf), com Fabrizio Barcellona (coordenador da Seção de Marítimos da ITF) e Mayte Medina (presidente do Comitê de Segurança Marítima da IMO)

“Os sindicatos defenderam ajustes nesses instrumentos, visando fortalecer essa luta. Muitas vezes, vemos um navio registrado em um país, operando em outro e com marítimos de nacionalidades diferentes. É importante dar mais efetividade às regras internacionais que buscam garantir a segurança de quem trabalha embarcado, sejam homens ou mulheres, com procedimentos consistentes e punição para aqueles que perpetrarem abusos”, declarou o presidente do Sindmar, Carlos Müller, que participou das discussões.

Durante o evento, a presidente do Comitê de Segurança Marítima (MSC) da IMO, Mayte Medina, foi eleita para presidir as reuniões conjuntas. Na ocasião, ela condenou o assédio e a intimidação nas embarcações, afirmando que lutar contra essas práticas é uma questão de segurança nos navios.

Também compuseram o grupo da gente do mar – coordenado pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) – representantes dos sindicatos marítimos de Reino Unido, Estados Unidos, Noruega, Suécia, Filipinas e Argélia. O relatório da reunião trouxe aos corpos diretivos das duas organizações internacionais recomendações que poderão resultar na almejada harmonização nos próximos anos, dependendo da continuidade do trabalho na IMO e na OIT.

Os Estados-membros e as organizações de marítimos e de armadores têm até 10 de setembro para apresentar propostas de alterações à MLC de 2006, que por sua vez serão discutidas em abril de 2025, na quinta reunião do Comitê Especial Tripartite da MLC 2006.

Acesse a íntegra das recomendações:



Resumo das recomendações que serão apresentadas ao Comitê de Segurança Marítima da IMO e ao Conselho de Administração da OIT:

TERMINOLOGIA HARMONIZADA

Utilização da terminologia “violência e assédio, incluindo assédio sexual, intimidação e agressão sexual” em instrumentos e orientações relevantes da IMO e da OIT, para refletir a sua relevância no setor marítimo.

TREINAMENTO OBRIGATÓRIO PARA MARÍTIMOS

Alterações no Código de Formação, Certificação e Serviço de Quartos dos Marítimos (STCW Code) com referência aos requisitos mínimos obrigatórios para familiarização com segurança, treinamento básico e instrução para todos os marítimos. Isso garantirá que eles possuam conhecimentos e compreensão básicos sobre violência e assédio, incluindo assédio sexual, intimidação e agressão sexual, e sobre como prevenir e responder a incidentes.

MEDIDAS PARA ADMINISTRAÇÕES E EMPRESAS MARÍTIMAS

Foi recomendada a adoção de medidas, aplicáveis às administrações e às companhias marítimas em todo o mundo, para abordar a violência e o assédio, incluindo o assédio sexual, o bullying e a agressão sexual, que possivelmente exigirão ajustes no ISM Code, como segue:

- políticas e procedimentos relevantes nos sistemas de gestão de segurança, incluindo atendimento às vítimas e proteção contra retaliação; estabelecimento de objetivos adicionais de gestão de segurança para a empresa, incluindo a avaliação de riscos e o estabelecimento de salvaguardas;
- sistemas de gestão da segurança devem garantir o cumprimento das regras e os regulamentos obrigatórios sobre a questão, incluindo os

requisitos nacionais, e que as orientações das organizações do setor sejam observadas;

- atribuição de responsabilidades aos quadros superiores e às administrações das empresas para lidar com os casos denunciados, bem como fornecimento de recursos adequados para resposta, incluindo cuidados médicos e apoio à saúde mental às vítimas; e
- garantia de treinamento e familiarização dos marítimos e do pessoal designado em terra sobre as políticas da empresa e sua implementação.

REMOÇÃO DE AGRESSORES DO SERVIÇO

Proposta de inclusão de um novo requisito no STCW para suspensão ou revogação das credenciais de qualquer marítimo condenado por agressão sexual, removendo-os, assim, do serviço.



Foto: Adobe Stock

GUIAS MÉDICOS

Que, em coordenação com a Organização Mundial da Saúde (OMS), as ações tomadas como resultado da reunião sejam levadas em consideração na alteração do Guia Médico Internacional para Navios, 3ª edição, ou na revisão dos guias médicos nacionais e da indústria.

CAMPANHA INTERNACIONAL DE CONSCIENTIZAÇÃO

Lançamento de uma campanha internacional envolvendo marítimos, armadores, organizações governamentais e não governamentais dos Estados-membros para aumentar a sensibilização para a questão. Os governos são estimulados a lançar campanhas nacionais em colaboração com os parceiros sociais e outras organizações nacionais.

COLETA DE DADOS SOBRE VIOLÊNCIA E ASSÉDIO

O grupo solicitou aos secretariados da IMO e da OIT que recolhessem dados sobre violência e

assédio, incluindo assédio sexual, intimidação e agressão sexual no setor marítimo. Governos, marítimos, armadores e todas as partes interessadas foram motivados a considerarem, em reuniões futuras, recolher dados de forma holística, incluindo todas as salvaguardas necessárias para proteção das pessoas envolvidas.

INSTRUMENTOS DA OIT

Foi recomendado que os membros do Comitê Especial Tripartite da OIT da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (ILO STC), que se reúne em abril de 2025, considerem a apresentação de propostas relevantes para alterar a MLC, 2006.

O objetivo é garantir que os Estados-membros e as empresas marítimas definam e proíbam a violência e o assédio a bordo, incluindo o assédio sexual, a intimidação e a agressão sexual, e adotem políticas, medidas e programas relevantes para prevenir e abordar essas questões.

As possíveis alterações incluiriam a introdução de políticas e

medidas que poderiam abordar as responsabilidades diferentes e complementares dos Estados de bandeira, dos Estados do porto, dos Estados fornecedores de mão de obra, dos armadores, dos marítimos e de outras partes interessadas relevantes, bem como reforçar a cooperação entre esses grupos.

As propostas poderiam basear-se nos mecanismos de reclamação existentes a bordo e em terra para proporcionar um acesso fácil a soluções eficazes em casos de violência e assédio, incluindo a proteção contra a vitimização ou retaliação e a privacidade e confidencialidade das pessoas envolvidas.

PARCEIROS SOCIAIS

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e a Câmara Internacional de Navegação (ICS) devem rever e atualizar as suas Orientações sobre a eliminação do assédio e da intimidação a bordo, para refletir quaisquer ações tomadas pelos órgãos da IMO e da OIT, seguindo as recomendações do grupo.



BREAKING BARRIERS WITH COURAGE AND DETERMINATION

Maritime union representation expands women's presence and launches strategies for implementing policies that lead to a healthy and fair work environment for all

For thousands of years, humanity has navigated according to maps and instruments developed within a male-dominated logic, in a social system that has granted greater power to men, as well as privileged access to resources and opportunities, leading them to predominantly occupy leadership roles in society.

This has been no different in the Merchant Navy careers, a sector from which women have historically been almost entirely excluded and still face disadvantages when it comes to pursuing maritime careers. In some cases, they do not have access to job positions, as there are still ship-owners in Brazil who refuse to employ female seafarers. Moreover, despite having a proportionally smaller presence in the workforce, women are the primary victims of discrimination, abuse, sexual harassment, and other forms of violence onboard.

Since its inception, Sindmar has embraced the mission of eliminating gender inequalities and dismantling the norms that restrict and oppress women seafarers in the workplace. This is achieved through investigating complaints, negotiating clauses in collective bargaining agreements, and discussing policies at national and international levels, aiming to ensure the safety of women in maritime activities and combating harassment and bullying.

With the new Sindmar board at the beginning of its term, this mission is being intensified by the arrival of a female team of new directors, delegates and union counselors. All are experienced officers who will work together to create, promote, and monitor initiatives to achieve a more equal and safer working environment onboard vessels that operate in our country.

Brazil ranks among the countries with the best working conditions for female officers and electricians, alongside the United States, Norway, and Australia. This achievement is primarily due to the gains made by Sindmar in negotiating collective labor agreements.

Technological advancements in recent decades have overcome many physical strength-related obstacles in shipboard activities, leading to a greater number of women aspiring to maritime careers, for centuries restricted to men.

In 1997, for the first time, the Brazilian Navy, responsible for the vocational training of national seafarers, allowed women to compete for positions in the Merchant Navy officer training schools. Two decades later, we have reached a 12.8% participation rate of women among all officers employed in Brazilian navigation, according to a Sindmar survey. This number is still low, but significantly higher than the global average, which is below 2%, according to the International Transport Workers' Federation (ITF).

Brazil ranks among the countries with the best working conditions for female officers and electricians, alongside the United States, Norway, and Australia. This achievement is primarily due to the gains made by Sindmar in bargaining collective agreements. "The guaranteed remuneration for pregnant seafarers is a significant advance that is part of all our collective agreements. We consider it essential to clearly define how the professional will be treated during this important time in her life and to ensure that she is provided with the necessary conditions, including for her continued career", points out José Válido, Sindmar's second president.

The pregnant seafarer clause establishes disembarkation during pregnancy while maintaining salary and benefits to ensure the necessary medical monitoring. After the baby is born, she is entitled to the legally prescribed maternity leave plus two additional months, with a return to work after this period.

"The Brazilian female merchant officer graduates from the academy knowing that she can balance her career with motherhood if she so desires. Our col-

lective agreements already offer significant benefits to all our representatives. For women, these include the pregnant seafarer leave, extended maternity leave, health insurance and, in some agreements, childcare assistance. This is practically non-existent abroad. We see that only countries with their ships flying their own flag can provide this level of rights to their female maritime workers", Válido observes.

Despite these advances, women working onboard still face various challenges and barriers, including stereotypes, gender prejudices, and sometimes hostile work environments. Discrimination during hiring, greater difficulty in being promoted, and lack of career progression opportunities are some of the most frequent obstacles. "Certain companies simply do not hire women, even though they do not openly admit it. When I was job hunting, colleagues would warn me about those companies where sending a résumé was pointless," reveals an associate officer.

Sindmar believes there is still much to be done to change the mindset and practices of the maritime industry to ensure equity onboard. "We want to launch initiatives within Sindmar's Strategic Action Plan that can serve as a basis for developing gender equality policies in the workplace, respecting the specific realities and needs of women at sea. We consider it important that female seafarers, who have been working in this industry for more than two decades and know the problems firsthand, lead these actions", declares Carlos Müller, president of Sindmar and of the National Confederation of Workers in Waterway and Air Transports, Fishing and Ports (Conttmaf).

Lorena Pintor Silva, Sindmar delegate in Vitória (ES), is now also the Director of Gender and Youth Affairs at Conttmaf. Leading Sindmar's International Relations Department is Sylvania Ferreira, also a Sindmar delegate in São Luís (MA).

The full board and council of Sindmar also include the following officers:



Vanessa Cunha dos Santos Silva



Cecília de Fátima Rodrigues



Maria do Carmo Sarto Fernandes Rodrigues



Hisolda Almeida Soares Silva



Daisy Lima Souza

To encourage shipowners to adopt fairer and more inclusive practices, the "Sindmar Women Indicator" was developed. This is a tool that evaluates companies based on objective criteria, assigning a score that measures the effectiveness of job opportunities for female officers and electricians. The tool also assesses the existence of corporate practices and policies that allow women to be employed, advance in their maritime careers, and attain command and chief engineer positions on ships.

Among the nearly one hundred shipowners that operate in Brazil, employing more than 6,000 Sindmar-represented workers, only 19 have more than 12.8% of women in these categories, and only these were classified for the survey that considered all other criteria. According to the indicator, Maersk Supply Service and Technip, both operating in maritime support, and Transpetro, in cabotage and long-haul, are the companies that achieved the best overall results, all three with 55 points.

At this initial stage, Sindmar sought to highlight the companies that achieved the highest scores. Subsequently, the Union will seek to identify those that do not offer favorable conditions for women. The indicator will be updated semiannually, with the next update scheduled for September and publication expected in October.

Sindmar has sent the first assessment of the Sindmar Women Indicator to all shipowners operating in Brazil.

"We hope that the publication of this indicator will contribute to greater awareness in the maritime sector about how much we still need to progress to have effective participation of women in the Brazilian Merchant Navy. We invite our sisters to be more present in union activities so that we can motivate companies that are not willing to employ women to adjust," declared Sylvania Ferreira, Sindmar director.



SINDMAR WOMEN INDICATOR

CRITERIA FOR SCORING IN THE SINDMAR WOMEN INDICATOR

CRITERION 1

What is the percentage of women's participation in the total number of employees represented by Sindmar in the company?

Use the whole number, eliminating decimal places. Example: **18.6% = 18 points**. Only companies with a percentage above the average (**12.8%**) will be evaluated in the following items.

CRITERION 2

Does the company employ female seafarers represented by Sindmar in all the different functions of the electrician and Merchant Navy officer careers?

Levels:

- Captain / Chief Engineer
- Chief Mate / Second Engineer
- Watch Officer
- Electrician

- No level = **-10 points**
- One level = **-5 points**
- Two levels = **0 points**
- Three levels = **+5 points**
- Four levels = **+10 points**

CRITERION 3

Do female seafarers represented by Sindmar have effective opportunities to reach the highest positions in the shipboard hierarchy in the company, in captain and chief engineer roles?

- The company has female captains and chief engineers, represented by Sindmar, on board = **+10 points**
- The company has a female captain or chief engineer, represented by Sindmar, on board = **+5 points**
- The company has NEITHER female captain nor chief engineer, represented by Sindmar, on board = **-10 points**

CRITERION 4

Has the company signed a CBA (collective bargaining agreement) with Sindmar in the last 5 years, establishing clauses for the protection of pregnant seafarers?

- Each year having a CBA with pregnancy clause corresponds to **+2 points**
- No CBA signed in 5 years corresponds to **-10 points**

CRITERION 5

Does the company employ a significant number of Brazilian seafarers?

- None or not reported = **-10 points**
- Fraction equal to or greater than 1/3 of Brazilians = **0 points**
- Fraction equal to or greater than 2/3 of Brazilians = **+10 points**

RESULT IN THE SINDMAR WOMEN INDICATOR

RANK	GROUP	SECTOR	%WOMEN	CRITERIA					SINDMAR WOMEN INDICATOR
				C1	C2	C3	C4	C5	
1st	MAERSK SUPPLY SERVICE 2 companies	Maritime support	24,83%	24	5	10	6	10	55
2nd	TECHNIP 1 company	Maritime support	21,59%	21	10	10	4	10	55
3rd	TRANSPETRO 1 company	Cabotage	17,29%	17	10	10	8	10	55
4th	DOF/NORSKAN 2 companies	Maritime support	15,38%	15	10	5	8	10	48
5th	MERCOSUL LINE 1 company	Cabotage	16,28%	16	10	5	4	10	45
6th	LOG-IN 3 companies	Cabotage	14,29%	14	5	10	6	10	45
7th	ALIANÇA 1 company	Cabotage	17,96%	17	5	5	4	10	41
8th	HORNBECK 1 company	Cabotage	34,21%	34	0	-10	4	10	38
9th	KNOT 1 company	Cabotage	40,00%	40	-5	-10	4	0	29
10th	SOLSTAD-FARSTAD 3 companies	Maritime support	14,77%	14	5	-10	6	10	25
11th	ELCANO 1 company	Cabotage	13,74%	13	0	-10	10	10	23
12th	ASSO MARÍTIMA 1 company	Maritime support	18,42%	18	0	-10	4	10	22
13th	SUBSEA7 1 company	Maritime support	24,79%	24	0	-10	4	0	18
14th	V.SHIPS 1 company	Cabotage	26,73%	26	-5	-10	4	0	15
15th	LOCAR 1 company	Maritime support	16,67%	16	-5	-10	4	10	15
16th	FLUMAR 1 company	Cabotage	13,85%	13	-5	-10	4	10	12
17th	PROSAFE 1 company	Maritime support	29,41%	29	0	-10	-10	0	9
18th	JANEIRO 1 company	Maritime support	33,33%	33	-5	-10	-10	0	8
19th	SAIPEM 1 company	Maritime support	16,67%	16	-5	-10	-10	0	-9



Photo: IMO

ILO AND IMO RECOMMEND NEW MEASURES IN RESPONSE TO CASES OF VIOLENCE, HARASSMENT AND SEXUAL ASSAULT ONBOARD

Sindmar participated in the Seafarers' Group at meetings held by the International Maritime Organization (IMO) in conjunction with the International Labour Organization (ILO) from February 27 to 29. The goal was to discuss ways to harmonize international legislation to combat bullying, sexual harassment, and sexual assault onboard.

The event, held at the IMO headquarters in London, included group meetings and tripartite plenaries, with representatives from seafarers, shipowners, and governments discussing strategies to adjust the convention and codes addressing this issue in the maritime sector: the ISM Code and STCW at the IMO, and the MLC 2006 at the ILO.

"Unions advocated for adjustments to these instruments to make this struggle effective. Often, we see a ship registered in one country, operating in another, and with seafarers of different nationalities. It is important to enhance the effectiveness of international rules that aim to ensure the safety of those working onboard, whether men or women, with consistent procedures and punishment for those who perpetrate abuses," declared Carlos

Müller, president of Sindmar, who participated in the discussions.

During the event, Mayte Medina, Chair of the IMO Maritime Safety Committee (MSC), was elected to preside over the joint meetings. On the occasion, she condemned harassment and bullying on vessels, stating that fighting against these practices is a matter of safety on ships.

The Seafarers' Group, coordinated by the International Transport Workers' Federation (ITF), also included representatives from maritime unions of the United Kingdom, United States, Norway, Sweden, the Philippines, and Algeria. The meeting report presented recommendations to the governing bodies of the two international organizations, which could result in the desired harmonization in the coming years, depending on the continued work of the IMO and the ILO.

Member States and maritime and shipowners' organizations have until September 10 to submit proposals for amendments to the MLC 2006, which will be discussed in April 2025 at the fifth meeting of the MLC 2006 Special Tripartite Committee.



Acesse a íntegra das recomendações:



Summary of recommendations to be presented to the IMO Maritime Safety Committee and the ILO Governing Body

HARMONIZED TERMINOLOGY

The Joint ILO/IMO Tripartite Working Group (JTWG) recommended the use of the terminology "violence and harassment, including sexual harassment, bullying and sexual assault" in relevant instruments and guidance under both IMO and ILO, to reflect their relevance in the maritime sector.

MANDATORY TRAINING FOR SEAFARERS

The JTWG recommended the MSC consider an updated set of amendments to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code, contained in table A-VI/1-4 of the STCW, by taking into account the outcomes emanating from the JTWG, with a view to subsequent adoption at the MSC 108 session. This pertains to mandatory minimum requirements for safety familiarization, basic training and instruction for all seafarers.

The draft amendments ensure that seafarers are equipped with the basic knowledge and understanding of violence and harassment, in-

cluding sexual harassment, bullying and sexual assault, and how to prevent and respond to incidents. The draft amendments were approved by MSC at its 107th session in 2023, pending consideration by the JTWG.

MEASURES FOR ADMINISTRATIONS AND SHIPPING COMPANIES

The JTWG recommended that the MSC consider the adoption of measures, applicable to Administrations and shipping companies worldwide, to address violence and harassment, including sexual harassment, bullying and sexual assault.

These measures would support the implementation of the IMO requirements for the safe management and operation of ships at sea (ISM Code), and include:

- incorporating relevant policies and procedures in safety management systems, including victim care and protection against retaliation; in addition to establishing the additional safety man-

agement objectives for the company, including the assessment of risks and establishment of safeguards;

- specifying that safety management systems should ensure compliance with mandatory rules and regulations on the issue, including national requirements, and that guidance from the industry organizations is observed;
- apportioning responsibilities on companies' senior management and administrations for addressing reported cases, as well as providing adequate resources to respond, including medical care and mental health support for victims; and
- ensuring training and familiarization of seafarers and designated shoreside personnel on the company's policies and their implementation.

REMOVING PERPETRATORS FROM SERVICE

The JTWG recommended that MSC instruct the IMO Sub-Committee



Photo: Adobe Stock

on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) to consider the proposal to include a new requirement in Regulation I/5 (National provisions) of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). This requirement would involve the suspension or revocation of the credentials of any seafarer convicted for sexual assault, and by doing so, remove perpetrators from service.

MEDICAL GUIDES

The JTWG recommended that, in coordination with the World Health Organization (WHO), the actions taken as a result of its meeting be taken into account when amending the International Medical Guide for Ships, 3rd edition, or when revising industry and national medical guides.

INTERNATIONAL AWARENESS CAMPAIGN

The JTWG recommended the launch of a joint ILO-IMO international campaign, with the support of ILO and IMO Member States, seafarers, shipowners, governmental and non-governmental organizations, to raise awareness around the issue. It encouraged Governments

to launch national campaigns in collaboration with social partners and other national organizations.

COLLECTING DATA ON VIOLENCE AND HARASSMENT

The JTWG requested the IMO and ILO Secretariats to explore ways to collect data, in an appropriate manner, about violence and harassment, including sexual harassment, bullying and sexual assault in the maritime sector. The JTWG encouraged Governments, seafarers, shipowners and all stakeholders to consider, in future meetings, how to collect data holistically, including every necessary safeguard.

ILO INSTRUMENTS

The JTWG recommended that the ILO Governing Body invite the members of the ILO Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006 (STC), which meets in April 2025, to consider submitting relevant proposals to amend the MLC, 2006.

The aim is to ensure that Member States and shipping companies define and prohibit shipboard violence and harassment, including

sexual harassment, bullying and sexual assault and adopt relevant policies, measures and schemes to prevent and address these issues.

Potential amendments would include the introduction of policies and measures that could address the different and complementary responsibilities of flag States, port States, labour-supplying States, shipowners, seafarers and other relevant stakeholders, as well as enhance cooperation among these groups.

Proposals could build on existing onboard and onshore complaints mechanisms to provide easy access to effective remedies in cases of violence and harassment, including the protection against victimization or retaliation and of the privacy and confidentiality of those involved.

SOCIAL PARTNERS

The JTWG recommended the International Transport Workers' Federation (ITF) and the International Chamber of Shipping (ICS) review and update their Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying, to reflect any actions taken by IMO and ILO bodies, following up on recommendations by the JTWG.



COM A PALAVRA, NOSSAS NOVAS DIRETORAS

No fim do ano passado, o conselho de representantes da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Conttmaf) decidiu pela criação de uma diretoria para Assuntos de Gênero e Juventude, para qual foi eleita a delegada regional (ES) e membro do conselho fiscal do Sindmar Lorena Pintor Silva, que também faz parte da diretoria plena da Central de Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB).

A iniciativa buscou fortalecer a atuação da entidade nesses temas, considerando o aumento da participação das mulheres no mercado de trabalho marítimo, e com a intenção de que isso ocorra também nos outros setores de transporte em que as federações e os sindicatos da Conttmaf atuam.

No Sindmar, foi eleita a oficial de náutica Silvania Pereira para a diretoria de Relações Internacionais. Ela deixa o comando de embarcações no apoio marítimo para se dedicar à organização da luta coletiva para que oficiais e eletricitas mercantes continuem a ter postos de emprego em águas brasileiras, com remuneração satisfatória e boas condições de trabalho.



LORENA PINTOR SILVA

DIRETORA PARA ASSUNTOS DE JUVENTUDE
E GÊNERO DA CONTTMAF

“Ainda atuamos num setor predominantemente masculino e também preconceituoso, que eu conheço tanto a partir da minha experiência pessoal quanto do que escuto das companheiras a bordo das embarcações que eu visito.”

AINDA TEMOS MUITO QUE AVANÇAR

Meu primeiro embarque como oficial de náutica foi em 2005, a bordo de um navio da Norsul. Na época, a escala de trabalho na empresa era de 4x1 – quatro meses embarcada por um de repouso. Eu nem sonhava com o dia em que toda a cabotagem nacional trabalharia no regime de 1x1, que foi um dos mais importantes frutos da luta coletiva coordenada pelos sindicatos marítimos.

Depois disso, me transferi para o apoio marítimo. Lá, embarquei na Up Offshore, em rebocadores PSV, passei pela Transocean, como operadora de controle de lastro em plataforma de perfuração, e ainda tripulei um FPSO na Modec. Considero muito positiva essa oportunidade de passar por vários lugares. Cada um serviu para ampliar a minha visão do nosso setor e expandir o alcance do meu trabalho no Sindmar e, agora, na Conttmaf.

A vocação sindical demorou um pouco a aparecer. Eu me associei ao Sindmar em 2009 para fazer o curso de DP (Posicionamento Dinâmico) oferecido pela Fundação Gente do Mar. Naquela época, a única alternativa era um investimento vultoso para realizá-lo no exterior. Algum tempo depois, fui até a delegacia do Sindmar em Vitória conversar com o titular, na época, Ariel Monteiro, que me convidou a participar de um seminário do Sindicato. Ali senti vontade de trabalhar com ele e aprender mais sobre a atuação sindical. Quando o

Ariel se transferiu para Macaé, eu me tornei delegada em Vitória, função que desempenho até hoje.

Mulheres marítimas

A história nunca esteve do nosso lado, então, nós mesmas precisamos estar. Até pouco tempo atrás era comum a crença de que mulher a bordo dava má sorte. No fim do século passado, as poucas mulheres a bordo eram enfermeiras e algumas cozinheiras.

As profissionais marítimas ainda precisam fazer muito mais que os homens para terem reconhecimento profissional e conseguirem ascender na carreira. Somos as maiores vítimas do problema do assédio sexual e moral que existe não só a bordo, mas em nossa sociedade como um todo. O que agrava a nossa situação é que trabalhamos num ambiente restrito e isolado.

Frequentemente lidamos com questões de falta de acomodação apropriada nas embarcações, que não foram projetadas para terem homens e mulheres compartilhando banheiros e camarotes. Isso muitas vezes traz dificuldades e pode fazer parecer que a mulher ali é um “problema”. Nas últimas duas décadas, a resistência à presença feminina a bordo diminuiu consideravelmente, mas, com certeza, há espaço para avançarmos muito mais.

Ação sindical

Como dirigente sindical, eu me proponho a ser um ponto de acolhimento e apoio para as marítimas que se sentem de qualquer modo prejudicadas no ambiente de trabalho. Ainda atuamos num setor predominantemente masculino e também preconceituoso, que eu conheço tanto a partir da minha experiência pessoal quanto do que escuto das companheiras a bordo das embarcações que eu visito.

O Sindmar sempre teve um olhar atento e agregador quando o assunto diz respeito às mulheres. O ingresso das primeiras de nós nos cursos de formação das carreiras marítimas só foi autorizado no Brasil no fim do século passado, após articulação das entidades sindicais junto a parlamentares, ao governo federal e à Marinha do Brasil. Até então, só o acesso de homens era permitido, o que conflitava com a nossa Constituição Federal e com a Convenção nº 122 da Organização Internacional do Trabalho, sobre política de emprego, ratificada pelo Brasil.

Infelizmente, ainda não há lei que estabeleça os direitos e as obrigações das marítimas quando elas engravidam. Na condição de gestante, a mulher ficaria impedida de embarcar tanto pela natureza do trabalho quanto pelo local onde ele é realizado, mas sem qualquer proteção legal efetiva.

Somada a abusos cometidos por alguns armadores, essa situação levou o Sindmar a considerar a proteção à marítima gestante como máxima prioridade. Tendo sua atuação centrada em quem representa, o Sindicato conquistou uma cláusula de garantia desses direitos que já está presente em todos os nossos acordos coletivos. A licença-maternidade garantida pela legislação brasileira para todas as trabalhadoras passou a ter a possibilidade de prorrogação por dois meses para que seja possível amamentar o bebê por um semestre inteiro, que é o período preconizado pela OMS.

Articulação em âmbito internacional

Com relação à discriminação no ambiente de trabalho, a Conttmf está representada pelo nosso presidente, Carlos Müller, num grupo de trabalho tripartite da IMO/ILO do qual a ITF faz parte e que discute mecanismos e políticas para denunciar e abordar todos os tipos de assédio e agressão no ambiente de trabalho,

especificamente no setor marítimo. Há a intenção de se produzirem ferramentas práticas para prevenir e responder ao bullying e ao assédio, como alterações no próprio STCW e no ISM Code, com o objetivo de que esse tema passe a fazer parte do treinamento de todos os marítimos e do sistema de gestão das empresas.

Na minha opinião, essa iniciativa poderá fazer uma enorme diferença, levando até a uma mudança de paradigma. Isso porque as mulheres são vítimas de assédio e preconceito, mas não são as únicas. Existem, ainda, os conflitos causados por choques culturais, orientação sexual e também aqueles relacionados a diferenças de idade entre os tripulantes. Portanto, vai ser um ganho para todos. Mais uma contribuição para tornar o ambiente de trabalho mais seguro e trazer um bem-estar maior para quem atua a bordo.

De olho no futuro

A jovem que se prepara para atuar como marítima precisa ter em mente que ingressará num ambiente ainda fortemente masculino. Quando eu iniciei na Marinha Mercante, se contavam nos dedos as mulheres na empresa que estavam praticando ou embarcando. Hoje, já somos em torno de 13% dos oficiais e eletricitistas embarcados, mas esse número ainda precisa crescer. Não apenas em quantidade de profissionais a bordo, mas também na participação feminina em nossa organização sindical, como associadas. Juntas, poderemos lutar para que o ambiente a bordo seja cada vez mais seguro e livre de qualquer tipo de ameaça às mulheres.

Ainda há graves lacunas na legislação no que diz respeito à proteção dos marítimos e marítimas, que dificultam a garantia de um ambiente de trabalho mais seguro e livre de discriminação e assédio. Em 2019, a OIT aprovou a convenção 190, que busca eliminar a violência e o assédio do mundo do trabalho. O Brasil ainda não ratificou essa convenção, que é um marco importante para que se discuta mais o tema, definindo as responsabilidades dos empregadores na prevenção e eliminação desse problema no ambiente laboral. O Sindicato é um ator importante no recebimento de denúncias dessa natureza. Nós as acolhemos e as encaminhamos aos atores competentes, como MPT e fiscalização do trabalho. Além disso, prestamos o auxílio jurídico trabalhista aos nossos associados na defesa dos seus interesses.

Seguimos lutando e, agora, ainda mais fortes!



SILVANIA FERREIRA PEREIRA

DIRETORA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO SINDMAR

“É imprescindível eliminar qualquer tipo de discriminação e atuar na conscientização dos nossos representados para a criação de uma cultura livre de preconceitos e comportamentos nocivos que ridicularizem, diminuam ou prejudiquem qualquer pessoa, não importando raça, gênero, cor, sexo, idade etc.”

LUTAMOS POR UMA CULTURA LIVRE DE PRECONCEITOS E COMPORTAMENTOS NOCIVOS

Sou associada ao Sindmar desde que terminei minha praticagem, no início de 2009. Sempre vi o Sindicato como uma instituição de apoio, que atua para assegurar os nossos direitos, e agora decidi que era hora de aceitar o convite para participar mais intensamente da atividade sindical, como diretora.

Em 2007, concluí o curso de Bacharel em Ciências Náuticas na EFOMM-CIABA, em Belém (PA), e já havia sido aprovada no concurso da Transpetro. No ano seguinte, iniciei minha praticagem no navio Brotas, onde tive o primeiro contato com a vida embarcada. Sou extremamente grata pelo aprendizado dessa época, que impulsionou a minha caminhada na Marinha Mercante. Fiquei na Transpetro até o fim de 2009, quando resolvi ir para o apoio marítimo por razões pessoais, mesmo gostando bastante da cabotagem.

Comecei na antiga Seabulk (Seacor), onde tive os primeiros contatos com embarcações de bandeira estrangeira. Os embarques com tripulação internacional foram bem diferentes daquilo a que eu estava acostumada. Antes, eu embarcava com uma tripulação na qual existia uma parceria, como uma família.

Costumávamos trocar informações e ensinamentos uns com os outros o tempo todo. Já nas embarcações estrangeiras, existe um certo distanciamento e eu sentia que os gringos evitavam nos ensinar sobre a embarcação e as operações, como se tivessem receio de perder o emprego para um de nós. Muitas vezes queriam que trabalhássemos apenas como intérpretes. Na cabotagem, já embarquei no período de Natal, quando tínhamos eventos a bordo, além da presença dos nossos familiares. Já no apoio marítimo, isso não existia, principalmente devido à existência de culturas diversas nas embarcações.

Em 2011, entrei no Grupo Bravante, onde permaneci até 2024, quando fui dispensada para assumir o posto de dirigente sindical. Cheguei como 2º oficial de náutica (2ON) e estou me afastando na função de comandante. Nesses 13 anos, passei por diversos tipos de embarcações e tripulações, o que me trouxe muitas experiências boas e outras nem tanto. Também tive a oportunidade de realizar trabalhos administrativos. No período da minha licença por estar gestante, desempenhei a função de CDPA (Company DP Authority) e cheguei ao comando na embarcação Mar Limpo IV.

Luta sindical

Como dirigentes sindicais, nosso papel é atuar na luta coletiva organizada pelo Sindmar para que oficiais e eletricitas possam continuar encontrando postos de trabalho bem remunerados e com boas condições laborais. Nesse sentido, é imprescindível eliminar qualquer tipo de discriminação e atuar na conscientização dos nossos representados para a criação de uma cultura livre de preconceitos e comportamentos nocivos que ridicularizem, diminuam ou prejudiquem qualquer pessoa, não importando raça, gênero, cor, sexo, idade etc. Do mesmo modo, seguiremos cobrando das empresas que criem oportunidades iguais para todos e que combatam efetivamente qualquer tipo de discriminação.

O Sindicato é o melhor representante para assegurar os nossos direitos e denunciar qualquer tipo de abuso, uma instituição que tem como principal objetivo defender os interesses coletivos e individuais, fazendo cobranças aos órgãos públicos e às empresas contratantes. Queremos que as nossas companheiras marítimas, principalmente aquelas em início de carreira, saibam que podem recorrer ao seu sindicato. Buscaremos atuar para que elas tenham seus direitos respeitados, para que nenhum tipo de discriminação, assédio ou importunação sexual exista e muito menos seja aceito. Ter acesso a informação e conhecimento é indispensável e pode fazer muita diferença. Um outro ponto importante é a mulher saber que é capaz de ser uma excelente profissional se dedicando a isso, e ninguém pode dizer o contrário apenas devido ao seu gênero.

Nessa caminhada na Marinha Mercante, procuro agradecer sempre a todos que ajudaram a criar a pessoa, a profissional e a mulher que sou. Aos vários companheiros de trabalho que conheci nesse meio, aos exemplos de profissionais que tento seguir, aos exemplos de pessoas que me fazem querer ser melhor a cada dia, aos que me apoiaram e incentivaram e aos que me desafiaram, porque isso também é necessário.

Agradeço por ser mulher, mãe e marítima e, mesmo representando menos de 2% dos marítimos do mundo, por saber que estamos conseguindo chegar cada vez mais longe e mostrar, sim, que somos capazes. Aceitei esse novo desafio no movimento sindical acreditando que temos muito por que lutar juntos e a conquistar em termos de melhorias para os marítimos em geral e, em especial, para as mulheres.

Participação feminina

Tradicionalmente o nosso é um setor dominado por homens, com poucas oportunidades para as mulheres participarem plenamente, seja na tripulação, seja em cargos de gestão ou liderança. Algumas empresas de navegação demonstravam grande resistência em empregar mulheres, levando os sindicatos marítimos a realizarem fortes campanhas com o objetivo de garantir cláusulas em acordos coletivos de trabalho estabelecendo condições mais justas e a permanência das mulheres na atividade.

Ao longo dessas duas décadas de presença da mulher na Marinha Mercante brasileira, temos aumentado a nossa participação e, aos poucos, vamos derrubando as barreiras que se apresentam. Felizmente, já foi o tempo em que éramos vistas como sinal de mau agouro a bordo. Não me esqueço de um comandante russo, com quem embarquei, que costumava dizer isso e era terrível! Contudo, infelizmente, ainda persistem os casos de discriminação, assédio e misoginia.

Não há dúvidas de que a presença de mulheres no trabalho marítimo ajuda a promover a diversidade e a inclusão no setor, de forma geral, trazendo diferentes perspectivas, habilidades e experiências para a tripulação. Além disso, a diversidade de gênero serve para estimular a inovação, incentivando diferentes abordagens e soluções para os desafios enfrentados nas atividades de bordo. Nós temos mostrado, cada vez mais, que somos capazes de operar, comandar e chefiar navios com excelência. No entanto, para sermos consideradas boas profissionais, parece que ainda precisamos fazer o dobro do que um homem faz.

É fundamental promover a participação das mulheres no trabalho marítimo para construirmos um setor mais inclusivo, equitativo e eficiente, beneficiando tanto as empresas quanto as próprias mulheres que escolhem seguir carreiras nessa área. Ainda nos dizem que estamos dificultando o trabalho e a convivência, pois alguns colegas têm receio de que qualquer assunto seja tratado como assédio. Mas esses, felizmente, são minoria. Muitos companheiros, principalmente os mais jovens, já não têm preconceitos com relação à capacidade profissional das mulheres. Contamos também com eles para nos ajudarem nesse trabalho de conscientização sobre diversidade e inclusão.



Gustavo Chagas

SEM LUGAR PARA O ASSÉDIO SEXUAL

Assumir as mudanças comportamentais requeridas pelo Século 21 é um desafio tanto individual quanto coletivo. Os tempos atuais demandam cuidado em nossas interações sociais, profissionais e humanas. Dentro deste espectro, estão incluídos a importunação e o assédio sexual, práticas que devem ser repudiadas de maneira firme por cada um de nós.

Casos recentes, como a denúncia de importunação sexual envolvendo tripulantes de um navio estrangeiro contra uma trabalhadora marítima brasileira, mobilizam e despertam repúdio do Ministério Público do Trabalho (MPT). A instituição acompanha o caso ocorrido no Porto de Chibatão, em Manaus (AM), denunciado pelo Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar). O direito de trabalhadoras/es ao exercício de suas funções em ambientes adequados, respeitosos e saudáveis é uma bandeira inalienável de uma instituição comprometida com a promoção do trabalho decente.

A busca pela qualidade do ambiente é uma necessidade inerente a qualquer trabalho, mas esse desafio se torna mais complexo no trabalho aquaviário. A atividade apresenta características únicas, como a sensação de isolamento e a distância dos mecanismos estatais de proteção, que, ao mesmo tempo em que podem encorajar o assediador, contribuem para a fragilização da vítima. A Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa) do MPT defende que, aliada à repressão e à punição para os assediadores/as, a alternativa mais eficiente para combater o problema se encontra na promoção da educação e da conscientização de integrantes de toda a cadeia laboral.

É preciso promover, incansavelmente, o entendimento da igualdade, do valor social do trabalho, do respeito e da dignidade humana, atribuição prioritária do MPT. A instituição desenvolve ações foca-

das na prevenção e na conscientização de pessoas e empresas visando prevenir e eliminar práticas de importunação e assédio sexual. Um ato não consentido é suficiente para caracterizar o abuso. O crime não decorre da conduta da vítima, mas do comportamento do agressor, de suas intenções, repelidas ou não expressamente pela outra parte.

Ocorre, ainda, que nem sempre a vítima consegue se manifestar diante da situação inadequada, ficando mesmo sem reação frente à violência. Isso não significa que exista consentimento. Invariavelmente, a importunação e o assédio, mais que impactar o ambiente de trabalho, deixam marcas profundas nas vítimas, que desenvolvem sentimentos como vergonha, medo e constrangimento. É fundamental romper o silêncio e denunciar para superar o ciclo de agressão.

Importante destacar que no âmbito do Direito Laboral, o assédio independe da superioridade hierárquica, ou seja, pode ocorrer entre pares ou mesmo por um subordinado em relação a seus gestores e empregadores, distinguindo-se da infração de assédio sexual estabelecido no art. 216-A do Código Penal, quando preceitua a existência de hierarquia entre o assediador e a vítima.

Além da própria empresa e perante o sindicato da categoria, as denúncias de importunação e assédio sexual também podem ser reportadas ao MPT. Neste caso, a queixa pode ser formalizada de maneira anônima, com a garantia de preservação da identidade da vítima. É importante que o crime seja denunciado com rapidez para se coibir as condutas assediadoras e minimizar as consequências e prejuízos para a trabalhadora e o trabalhador.

Gustavo Chagas

Coordenador Nacional da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa) do Ministério Público do Trabalho



DIA INTERNACIONAL DA MULHER DO MAR

"Neste 18 de Maio, Dia Internacional da Mulher do Mar, o Sindmar homenageia as nossas marítimas, que mostram cada vez mais capacidade e excelência no seu trabalho, comprovando o valor inestimável que temos para esse setor tão importante da economia.

Fazemos parte de uma geração de mulheres que há pouco mais de duas décadas ingressaram num setor dominado pelos homens. E muito jovens, em postos de liderança, tiveram de provar serem capazes de ocupar essas posições. Superando desafios diários, precisando derrubar barreiras para conquistarem mais espaços e, sobretudo, respeito.

Profissionais que lutam o tempo todo para terem os mesmos direitos que os homens, até aqueles mais básicos, como não ser desrespeitada, julgada ou assediada, pelo simples fato de ser mulher.

Profissionais que mostram para a sociedade que a mulher pode ser o que quiser ser. Que tem direito a não seguir padrões e regras predeterminados. Que pode optar pela maternidade sem desistir da carreira. Que não precisa provar o tempo todo que é forte. Que pode ser feminina até em meio a um ambiente hostil. E que pode contar com o nosso Sindicato para lutarmos coletivamente na defesa desses direitos.

A essas mulheres, hoje parabenizamos pela força e beleza que é sermos marítimas.

Unidade e luta, juntas somos mais fortes!"

Em 2022, a Organização Marítima Internacional (IMO) instituiu 18 de Maio como o **Dia Internacional da Mulher do Mar**. Este ano, as dirigentes e representadas do Sindmar se uniram para celebrar a data com um vídeo em que falam de seus desejos para o futuro das mulheres na Marinha Mercante.

Assista ao vídeo:





Navio Veracruz, em que a oficial estava lotada

SINDMAR COBROU AÇÃO EFETIVA DE EMPRESA EM CASO DE IMPORTUNAÇÃO SEXUAL A MARÍTIMA

Uma oficial empregada no navio CMA CGM Veracruz, da Mercosul Line, revelou em rede social ter sido vítima de atos de importunação e intimidação por parte de um grupo de marítimos estrangeiros que estavam lotados no porta-contêineres Express France. Ambas as embarcações são controladas pela empresa CMA CGM, sediada na França. O caso ocorreu em 9 de março, no Porto de Chibatão, em Manaus (AM), dentro de um veículo que fazia o transporte dos tripulantes entre a portaria e o píer onde os navios estavam atracados.

Segundo a representada do Sindmar, todos os outros passageiros da van eram homens. Durante o trajeto, fizeram piadas de cunho sexual e chegaram a tocar nela, afirmando que queriam levá-la para o navio de-

les. Em outro momento, a oficial teria sido agarrada por trás por um dos estrangeiros, até que conseguiu se desvencilhar e retornar ao seu navio.

O Sindmar apurou que, num primeiro momento, a empresa não estava colaborando para que a vítima pudesse ir até uma delegacia registrar a ocorrência. É provável que, por se tratar de navios do mesmo armador, os interesses econômicos da CMA CGM pudessem estar influenciando na tomada de decisões. Sendo assim, o Sindicato cobrou da empresa que colocasse em prática aquilo que prega em suas políticas empresariais e garantisse a segurança e o bem-estar da trabalhadora em primeiro lugar, antes que as embarcações deixassem o porto e isso prejudicasse as investigações.

Após a ação do Sindmar, oficiais do Port State Control (PSC) – autoridade responsável pela inspeção de navios de bandeira estrangeira em nossos portos – e do Ministério Público do Trabalho (MPT) agiram com presteza, fazendo incursões nos dois navios e ouvindo tripulantes. De acordo com a Polícia Civil do Amazonas, a vítima prestou depoimento na presença de sua advogada e foram colhidos os depoimentos dos agentes portuários responsáveis pela fiscalização da região. Os supostos autores do crime também foram interrogados e foi instaurado inquérito para apurar a acusação de importunação sexual.

O presidente do Sindmar, Carlos Müller, acredita que é importante fazer ver às empresas que não cabe a elas decidirem se haverá denúncia ou não em casos assim. “No Brasil, importunação sexual é crime e, como tal, ele deve ser denunciado à autoridade policial. Sob pena de se tornarem coniventes, cabe aos armadores darem condições para que a nossa representada ou o nosso representado possa comparecer a uma delegacia e prestar queixa contra aqueles que perpetrem tais ações”, ressalta o dirigente sindical, fazendo referência à lentidão da CMA CGM em colaborar para que a vítima pudesse registrar a ocorrência.

“Felizmente, a CMA CGM percebeu a tempo a gravidade do caso e colocou uma equipe gerencial de alto nível para dar tratamento ao ocorrido. Esperamos que essas ações tragam consequências para aqueles que não respeitam a diversidade e criam um ambiente de trabalho inseguro na indústria marítima. O nosso compromisso é para que a Marinha Mercante seja um ambiente seguro e que todos possam trabalhar em condições de igualdade”, conclui.



Evento de entrega do Guia de Enfrentamento ao Assédio no Setor Aquaviário

CONTTMAF PARTICIPA DE GUIA CONTRA ASSÉDIO, LANÇADO PELA ANTAQ

A diretora para Assuntos de Gênero e Juventude da Conttmaf, Lorena Pintor Silva, esteve presente na cerimônia de lançamento do Guia de Enfrentamento ao Assédio no Setor Aquaviário, no dia 26 de março, em Brasília. A publicação foi elaborada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor) em colaboração com a Women's International Shipping and Trading Association (Wista Brazil) e com a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

A partir da atuação da representação sindical, os órgãos governamentais reconheceram a importância dos sindicatos laborais como canais de denúncias e de defesa dos direitos das trabalhadoras do setor, o que fez com que a Conttmaf fosse convidada a contribuir na redação do guia.

Na definição da Antaq, trata-se de um manual de boas práticas para combater o assédio contra mulhe-

res que trabalham nos portos e na navegação brasileira, com foco no impulsionamento de protocolos que fortaleçam o setor aquaviário e contribuam com o crescimento do País.

O documento também vai servir de apoio para o desenvolvimento de ações focadas em boas práticas nas áreas ambiental, social e de gestão empresarial (ESG). Entre os objetivos do guia, estão o combate à violência contra mulheres e a geração de emprego e renda de maneira mais ampla e diversa.

O desenvolvimento do manual teve início em dezembro do ano passado, inspirado pelo Manual Lilás da Controladoria-Geral da União (CGU). Em março de 2023, a CGU instituiu o Programa de Prevenção e Enfrentamento ao Assédio Sexual e demais Crimes contra a Dignidade Sexual e à Violência Sexual na administração pública federal, estadual, distrital e municipal, tanto direta quanto indireta.



“A participação feminina no setor é pequena e o guia possibilitará um ambiente mais favorável para que mais mulheres se sintam confortáveis em atuar no modal aquaviário.”

Mariana Pescatori
Secretária executiva do MPor

Desde dezembro, foram realizados diversos encontros com empresas e instituições do setor interessadas em colaborar com a elaboração do guia e compartilhar suas políticas de prevenção ao assédio. Nesse período, também foram examinados os aspectos jurídicos relacionados ao tema por meio de uma parceria estabelecida com a OAB.

Durante o evento, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatizou a importância de que essa iniciativa “não se restrinja apenas à cartilha, mas que o documento seja enviado para todos os portos do Brasil para promover um debate contínuo. Essa é uma agenda crucial que precisa ser lembrada com frequência”.

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, por sua vez, ressaltou que “essa cartilha é destinada a todos os servidores públicos e também a todos os homens do Brasil. Este documento apresenta informações precisas da maneira correta”.

“A participação feminina no setor é pequena e o guia possibilitará um ambiente mais favorável para que mais mulheres se sintam confortáveis em atuar no modal aquaviário”, acrescentou Mariana Pescatori, secretária executiva do MPor.

Segundo dados da Antaq, no Brasil as mulheres representam 17% da força de trabalho do setor aquaviário e portuário, acompanhando a média mundial.



José Serra e Carlos Müller, ao centro, acompanhados de alunos da EFOMM-CIAGA

FORMAÇÃO PROFISSIONAL E SINDICALISMO ANDANDO JUNTOS PARA GARANTIR EMPREGOS NO MAR

Em dezembro, a sede do Sindmar voltou a receber grupos de jovens mulheres e homens que estão cumprindo as primeiras etapas da carreira marítima. Alguns são alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro. Outros já iniciaram o trabalho embarcado, como praticantes de náutica ou de máquinas. Ou, ainda, como eletricitistas marítimos.

A visita ao Sindmar tem início com uma apresentação conduzida pelo presidente do Sindicato, Carlos Müller, acompanhada pelos diretores sindicais das principais áreas envolvidas, que respondem a questões específicas sobre formação, capacitação contínua, emprego e condições de trabalho na cabotagem e no apoio marítimo.

A história de luta dos nossos trabalhadores é a introdução necessária para que os jovens compreendam a importância da unidade no movimento sindical, e a conversa prossegue com o tema da unificação dos sindicatos dos oficiais de Náutica e de Máquinas e dos Eletricitistas. As conquistas dos marítimos ao longo das últimas décadas, que não são poucas, complementam essa parte do encontro.

“A greve é um direito constitucional e foi o instrumento por meio do qual nós conquistamos os direitos e as condições de trabalho que vocês usufruem hoje. Não surgiram por benesse dos armadores nem por concessão de governos, mas foram resultado da luta dos sindicatos para proteger os seus empregos”, explicou Müller em uma das apresentações.

“É fundamental que as novas gerações compreendam o papel do Sindicato e a importância da luta coletiva para garantir a existência de uma Marinha Mercante genuinamente brasileira e que empregue trabalhadores nacionais. Mas os dirigentes sindicais não podem fazer isso sozinhos, é imprescindível a participação de vocês, como associados.”

Carlos Müller
Presidente do Sindmar

Os diretores do Sindmar atuaram embarcados e conhecem profundamente a atividade marítima, o que faz com que compreendam os anseios e as necessidades daqueles que começam na profissão. O futuro do mercado de trabalho para marítimos brasileiros dependerá desses jovens e do que for feito agora, alertou o presidente do Sindicato. “É fundamental que as novas gerações compreendam o papel do Sindicato e a importância da luta coletiva para garantir a existência de uma Marinha Mercante genuinamente brasileira e que empregue trabalhadores nacionais. Mas os dirigentes sindicais não podem fazer isso sozinhos, é imprescindível a participação de vocês, como associados”, ressaltou Müller.

Na explanação para alunos e ex-alunos do Curso de Adaptação para Aquaviários (CAAQ-ELT) do CIAGA, o diretor procurador do Sindmar, Marco Aurélio Lucas, destacou a importância do trabalho dos eletricitistas a bordo. “Realizamos um serviço de extrema importância e, ao contrário dos oficiais, fazemos o nosso trabalho geralmente sozinhos. Nosso local de união é o Sindicato. Uma das maiores virtudes que se pode ter na vida é saber com quem podemos contar. Fiquem certos de que o Sindmar caminha ao lado de vocês”, enfatizou Lucas.

Em seguida à conversa com os diretores, os jovens vão percorrer as outras instalações do Sindicato para conhecer de perto o trabalho realizado por cada um nos diversos setores. Entre eles está o de acordos coletivos de trabalho, que conta com uma equipe especializada na negociação de avanços nas remunerações e condições laborais dos representados.

O segundo-presidente do Sindmar, José Válido, coordena as tratativas de diversos acordos, entre os mais de cem que são negociados regularmente, e acumula uma vasta experiência do processo. “O presente e o futuro do trabalho de vocês estão nas cláusulas desses acordos, que levam meses – às vezes, até anos – para evoluírem significativamente. Não é tarefa fácil vencer a resistência dos armadores, e para sermos bem-sucedidos nas tratativas é fundamental contarmos com a vontade, a coragem e a disposição de vocês para a luta coletiva”, declarou José Válido durante uma das visitas.

A parada seguinte é a Fundação Gente do Mar (FG-Mar), localizada no mesmo prédio. O braço educacional do Sindmar proporciona oportunidades de qualificação continuada ao longo da carreira por meio de cursos que contam com certificação e reconhecimento internacionais.

“Não podemos perder esse contato. É importante que os novos oficiais e eletricitas conheçam a história do Sindmar, de reivindicações e lutas para que nossos representados tenham condições de trabalho e salários que se destacam na Marinha Mercante mundial. Somos um Sindicato que luta todos os dias para que a Marinha Mercante brasileira tenha continuidade.”

José Serra

Diretor de Educação e Formação Profissional do Sindmar



Artur Figueiró, praticante da Transpetro

Praticantes da Transpetro

O Sindmar também recebeu a visita de jovens oficiais da Transpetro, subsidiária de logística da Petrobras. De acordo com o praticante Artur Figueiró, a ida ao Sindicato representa um passo necessário na carreira de todo oficial mercante. “Essa visita foi engrandecedora para a gente. Foi ótimo aprender que a Transpetro nasceu dessa luta [da mobilização dos marítimos em prol da criação de uma empresa pública de navegação]”, elogiou.

O jovem ressaltou, ainda, a relevância de um sindicato brasileiro poder contar com um lugar dedicado à qualificação profissional marítima com a infraestrutura encontrada no CSA. “Superou totalmente as nossas expectativas. Gostei de saber, principalmente, que mais de 30 projetos de desenvolvimento de áreas e terminais portuários foram feitos nesses mesmos simuladores que temos à nossa disposição”, afirmou.

O diretor de Educação e Formação Profissional do Sindmar, José Serra, acredita que as visitas também são úteis para corrigir eventuais equívocos que possam existir quanto à atuação sindical. “Tem quem ache que o trabalho do Sindicato é apenas negociar ACT, mas também somos credenciados pela Autoridade Marítima a ministrar cursos em padrão de excelência internacional que servem para qualificar os oficiais para atuarem em novas atividades e impulsionar suas carreiras. Além disso, fazemos um trabalho que este ano completou 20 anos, a promoção do estágio supervisionado, e temos uma equipe pronta para assessorar nossos associados na revalidação de todas as documentações necessárias para o embarque. Não podemos perder esse contato. É importante que os novos oficiais e eletricitas conheçam a história do Sindmar, de reivindicações e lutas para que nossos representados tenham condições de trabalho e salários que se destacam na Marinha Mercante mundial. Somos um Sindicato que luta todos os dias para que a Marinha Mercante brasileira tenha continuidade”, disse Serra.



Futuros oficiais em visita ao Sindmar, com o diretor procurador Marco Aurélio Lucas (ao centro)



Palestra com os alunos da EFOMM-CIAGA



O diretor Marco Aurélio Lucas em conversa com os eletricitistas do CIAGA



O presidente do Sindmar, Carlos Müller, explicou aos jovens os diversos aspectos da ação sindical



Dirigentes do Sindmar com praticantes e gestores da Transpetro



O segundo-presidente do Sindmar, José Válido, respondeu a perguntas dos alunos da EFOMM-CIAGA



O delegado do Sindmar Darlei Pinheiro com o mexicano Filiberto Hernandez, que conseguiu ser repatriado depois de receber o que era devido pelo armador

ITF E SINDMAR EXIGEM REPATRIAÇÃO DE OFICIAL ABANDONADO NO BRASIL POR ARMADOR ESTRANGEIRO

No fim do ano passado, o delegado do Sindmar em Belém, Darlei Pinheiro, foi contatado pelo inspetor Ali Zini, da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), que solicitava apoio para ratificar uma denúncia junto às autoridades. O motivo era o caso do chefe de máquinas Filiberto Vicente Valle Hernandez, mexicano, ex-tripulante de um conjunto de duas embarcações composto pelo rebocador Anna I e pela barcaça Maria – ambos registrados na Tanzânia, um dos cerca de 40 países que ganham dinheiro com a prática de fornecer bandeiras de conveniência para que armadores tenham facilidades fiscais e trabalhistas.

O oficial veio para o Brasil com uma carta de garantia, uma espécie de promessa de trabalho emitida pelo armador Eternus Group Inc., tendo assinado contrato de trabalho em Belém, em agosto de 2023. Um outro tripulante, o 2º oficial de máquinas Clima-

co Gonzales Jaramillo, foi demitido e retornou ao Panamá, seu país de origem, depois de ser ferido num dos olhos durante um trabalho de soldagem em que não usava equipamento de proteção individual.

Conforme registro na Polícia Civil, em outubro Filiberto Hernandez sofreu uma queda a bordo. Num momento em que a embarcação descarregava asfalto, ele se dirigia até a bomba de descarga para desligá-la, pois os cabos de amarração haviam rompido. O acidente causou ao oficial uma séria lesão no ombro esquerdo, mas ao solicitar atendimento médico ao armador, Hernandez não foi atendido. Como se não bastasse, em 30 de novembro, ele foi demitido. Por ainda sentir fortes dores, apelou para a agência North Star, representante da Eternus Group Inc. no Brasil, e quatro semanas depois finalmente conseguiu uma consulta médica e medicamentos custeados pela agência.

“O Sindmar busca realizar constante acompanhamento da frota de navios de qualquer bandeira que empreguem oficiais e/ou eletricitas em nossas águas nacionais, bem como dos navios brasileiros que atuam no longo curso. A maior parte dos casos graves de baixos padrões ocorre em navios de bandeira de conveniência.”

José Válido
Segundo-presidente do Sindmar

As dores, porém, não cessaram e Filiberto Hernandez solicitou novamente assistência médica ao agente, mas dessa vez não foi atendido. A North Star disse que ele mesmo teria de custear o tratamento dali por diante. “A empresa queria que eu retornasse logo ao México, mas sem que eu me tratasse do acidente e sem receber os valores que me eram devidos”, relatou Hernandez. Em 9 de dezembro, não suportando mais as dores, ele precisou de atendimento de urgência num hospital de Belém. A consulta, os exames e também os medicamentos foram inteiramente pagos pelo oficial.

Dois dias depois, ainda sofrendo de dor, Hernandez procurou outro hospital, onde o médico recomendou repouso de 30 dias, além de sessões de reabilitação e fisioterapia. Enquanto estava empregado, o oficial dormia nas embarcações, mas desde que foi demitido passou a se hospedar num hotel custeado pela North Star. Contudo, a partir de 15 de dezembro, a agência parou de pagar as diárias, que ficaram por conta do marítimo.

“O armador fez um pagamento de 14 dias de salário, mas ficou devendo valores referentes a bônus, despesas médicas, hospedagem, entre outros. Além disso, o custo da repatriação. As duas embarcações, que operam na navegação de longo curso, seguiram viagem para a Venezuela e os dois demitidos em Belém foram substituídos por outros trabalhadores. Tudo muito simples para o armador, já que a relação de trabalho é regida pelas leis da Tanzânia e não pelas do Brasil”, conta Darlei Pinheiro, delegado do Sindmar.

Sem obter sucesso nas tentativas de negociação com o armador e o agente para resolver as pendências financeiras, o Sindmar iniciou o processo de denúncias, comunicando o caso às autoridades competentes: Ministério Público do Trabalho (MPT), Capitania dos Portos da Amazônia Oriental e Delegacia de Polícia de Imigração da Polícia Federal. O procurador do Trabalho Elcio de Sousa Araújo ouviu o depoimento do oficial mexicano e deu-se início a ações referentes a acidente de trabalho e abandono.

O MPT articulou uma reunião incluindo o agente do armador e a Superintendência Regional do Trabalho no Pará para viabilizar uma solução financeira e a repatriação. Em 26 de dezembro, houve uma audiência do MPT com a leitura de um termo de ajustamento de conduta em que ficou acordado um depósito em dinheiro feito pela representante do armador na conta de Filiberto Hernandez. No dia seguinte, foi feita a repatriação do oficial para o México.

“O Sindmar busca realizar constante acompanhamento da frota de navios de qualquer bandeira que empreguem oficiais e/ou eletricitas em nossas águas nacionais, bem como dos navios brasileiros que atuam no longo curso. A maior parte dos casos graves de baixos padrões ocorre em navios de bandeira de conveniência. As condições observadas nos navios de bandeira brasileira geralmente são boas, mas volta e meia nos deparamos com casos de baixas condições e irregularidades que buscamos combater, pois a existência de navios *substandard* representa riscos inaceitáveis para os marítimos”, ressaltou José Válido, segundo-presidente do Sindmar.

JULGADA IMPROCEDENTE AÇÃO DE “COOPERATIVA” CONTRA O SINDMAR



O juiz do Trabalho Eduardo Mussi Dietrich Filho julgou improcedente a ação movida pela Cooperativa de Trabalhadores Marítimos, Terrestres, dos Portos, Retro Portos e Aeroportos do Brasil (Cooperportomar) contra o Sindmar. No ano passado, a organização havia requerido judicialmente que o Sindmar parasse de “ficar entrando em contato” com empresas e clientes deles, sob pena de multa de R\$100 mil por contato realizado.

O Sindmar alegou se tratar de uma falsa cooperativa que age de modo criminoso para burlar os direitos dos trabalhadores. Para isso, avilta as condições de trabalho e frauda o Erário, ferindo o princípio da livre iniciativa e da

concorrência leal e aproveitando-se do estado de hipossuficiência de profissionais desempregados.

O procurador do Trabalho Fábio Mobarak Igressia considerou que a demanda da cooperativa não procedia, uma vez que as alegações do Sindmar acerca da forma de contratação dos marítimos não se dissociam da realidade do que dispõe a legislação.

Em 6 de dezembro, a Justiça do Trabalho julgou a ação improcedente, condenando a Cooperportomar a pagar as custas do processo e os honorários advocatícios do Sindmar. A suposta cooperativa teve prazo até 22 de janeiro de 2024 para recorrer da decisão judicial, contudo não o fez.

DENÚNCIA DO SINDMAR LEVOU À INTERDIÇÃO DE DOIS NAVIOS DA USP



Após denúncia feita pelo Sindmar, a Capitania dos Portos de São Paulo passou a acompanhar o caso de abandono de dois navios do Instituto de Pesquisas Oceanográficas da Universidade de São Paulo (USP) no Porto de Santos, acabando por interditar as duas embarcações. O Sindicato tomou conhecimento da situação após conversa com alguns oficiais no início de abril. Por vários dias, as embarcações Alpha Crucis e Alpha

Delphini foram deixadas sem tripulação no local.

“E se acontece alguma coisa, um incêndio, e não tem ninguém lá para tomar as medidas necessárias, acionar os órgãos competentes em tempo hábil?”, questionou o diretor e delegado do Sindmar, Rinaldo Medeiros. Além de ter abandonado as embarcações, a USP deixou os marítimos sem esclarecimentos sobre os seus empregos e direitos trabalhistas.

OFICIAIS DA GALÁXIA MARÍTIMA MOBILIZADOS POR SEUS DIREITOS

Em assembleia convocada pelo Sindmar, realizada em 10 de maio, oficiais vinculados à Galáxia Marítima decidiram pela mobilização coletiva. Os trabalhadores reivindicam o pagamento de férias desde 2021, das multas de férias não concedidas e de outras verbas previstas em acordo coletivo de trabalho (ACT). A empresa também vem sendo acusada de não recolher o FGTS, além de suspender o plano de saúde de alguns oficiais.

Por unanimidade, a assembleia autorizou o Sindmar a decretar estado de greve e a informar a

empresa sobre o início do movimento na data que for mais apropriada à sua organização, na forma da lei. Foi deliberado que a assembleia permanecesse aberta e só fosse encerrada quando a empresa quitasse todas as parcelas devidas previstas no Termo Aditivo ao ACT específico sobre o pagamento dos valores devidos.

O Sindmar se comprometeu a enviar a seus representados, no momento oportuno, orientações sobre procedimentos e recomendações que devem ser observados durante a paralisação das atividades a bordo das embarcações.



SINDMAR SEGUE ATENTO ÀS OPERAÇÕES NA “TRAVESSIA DA MORTE”

Um ano após as denúncias feitas pelo Sindmar às autoridades, a rota marítima entre Recife e Fernando de Noronha apresenta melhorias, mas a representação sindical permanece vigilante para que empresas não voltem a cometer irregularidades.

Na última década, pelo menos sete embarcações transportando mercadorias naufragaram ao longo desse trajeto. Em março de 2023, relatos de tripulantes resultaram em denúncias feitas pelo Sindmar aos órgãos de fiscalização (veja matéria publicada na Unificar 57).

Desde que as responsabilidades começaram a ser apuradas, o limi-

te de carga passou a ser observado com maior rigor, trazendo mais segurança à navegação. “Agora, o Disco de Plimsoll está sendo respeitado e, felizmente, não houve mais acidentes”, comemora Rinaldo Medeiros, diretor do Sindmar e delegado na região Nordeste, referindo-se à marcação feita no casco dos navios para controlar o peso transportado.

O Sindmar continuará monitorando as condições das embarcações que operam nessa rota. Os canais de denúncia mantêm-se abertos e qualquer irregularidade reportada passará por apuração rigorosa.





UNsung HERO

Em gratidão a Samuel Plimsoll, o “amigo do marinheiro”

Chegando aos meus 42 anos de Marinha Mercante, posso dizer que devo a ela todas as minhas conquistas profissionais. Chego a acreditar que também muitas das pessoais. Neste artigo, quero expressar minha gratidão a um herói de carne e osso, ao qual penso que todos os marítimos devam suas vidas: Samuel Plimsoll.

A ideia de que os heróis devem ser celebrados com canções remonta a milhares de anos, levando os ingleses a cunharem a expressão “unsung hero” (herói não celebrado) para classificar indivíduos cujas realizações tiveram impacto importante na vida das pessoas, mas que não são devidamente valorizados ou “cantados”. É o caso de Samuel Plimsoll, que acredito ser, nos dias de hoje, muito menos lembrado do que merece.

Em março de 2023, a representação sindical marítima tomou conhecimento de uma série de naufrágios ocorridos com navios de carga na última década, na rota Recife – Fernando de Noronha. Segundo levantamento feito pelo Sindmar, nesse período pelo menos sete embarcações não completaram o trajeto naquela que ficou conhecida como “Travessia da Morte”, na qual tripulantes perderam a vida ou continuam desaparecidos. Pasmem, em pleno século XXI! Péssimas condições laborais dos marítimos, passageiros clandestinos e uma carga muito acima do permitido foram algumas das denúncias feitas pelo Sindmar contra armadores que, nessas situações, nada buscam além do lucro.

Graças aos nossos esforços e à exigência de cumprimento da utilização do Disco de Plimsoll, podemos afirmar que o trajeto vem se transformando em “Travessia da Vida”, sem que qualquer acidente tenha sido registrado desde então. Esse disco é uma marcação pintada nos cascos de navios para estabelecer os limites seguros de carga e prevenir acidentes, com base no peso de sua carga e na flutuabilidade. Foi imaginado e criado por Samuel Plimsoll.

O britânico Plimsoll nasceu em 10 de fevereiro de 1824, em Bristol. Tendo deixado a escola muito cedo, tornou-se caixeiro em uma cervejaria, onde terminou por ascender ao cargo de gerente. Em 1853, tentou iniciar um negócio de carvão em Londres, mas falhou, caindo na miséria e sendo obrigado a viver em condições precárias. Foi durante esse período que ele aprendeu sobre as dificuldades e as lutas dos pobres. Quando a sorte mudou e Plimsoll recuperou sua posição financeira, decidiu dedicar-se a melhorar a qualidade de vida de seus compatriotas menos favorecidos.

Numa Inglaterra em período de Revolução Industrial e com domínio global no âmbito econômico, político e marítimo, a distribuição de renda estava concentrada nas mãos dos mais ricos, em um capitalismo para lá de selvagem, bem retratado pelos escritores Charles Dickens e George Orwell.



Rinaldo Medeiros

“A ideia de que os heróis devem ser celebrados com canções remonta a milhares de anos, levando os ingleses a cunharem a expressão ‘*unsung hero*’ (herói não celebrado) para classificar indivíduos cujas realizações tiveram impacto importante na vida das pessoas, mas que não são devidamente valorizados ou ‘cantados’. É o caso de Samuel Plimsoll.”

Como homem de seu tempo, Samuel Plimsoll frequentava a vida boêmia, onde fez muitos amigos do meio marítimo. Frequentemente, se entristecia ao receber notícias sobre colegas de bar que não retornavam de suas viagens. Quase sempre vítimas em naufrágios de embarcações que eram conhecidas como “navios-caixão” – incapazes de navegar de forma segura devido ao excesso de carga –, nas quais os proprietários sem escrúpulos arriscavam as vidas das tripulações.

Autodidata e reformador social, ele veio a criar o Disco de Plimsoll movido pela vontade de proporcionar melhores condições a bordo para as pessoas com quem se importava. Contudo, a implementação de seu uso não foi tão fácil. Após conseguir ser eleito para o Parlamento Britânico pelo Partido Liberal, Plimsoll propôs a mudança na Lei da Marinha Mercante. Ele destacou o fato de que quase mil marinheiros se afogavam a cada ano em naufrágios ao redor da costa britânica, ressaltando a ganância dos donos de navios, que insistiam em carregá-los com excesso de peso. Foi, porém, impedido por pressão dos armadores, que eram maioria na votação.

Em um episódio de perda de controle, Plimsoll chegou a chamar os membros da Câmara de vilões, tendo agredido com um soco o presidente da casa, que era contra seu projeto redentor. Após esse período conturbado e com apoio popular, ele finalmente conseguiu a aprovação da mudança na norma, e a utilização do Disco de Plimsoll foi implementada. A marcação física nos cascos ocorreu a partir de 1894 e durante o século XX passou por melhorias. Essa marca vigora até os dias atuais nas embarcações de carga, padronizada na Convenção sobre Linhas de Carga de 1930. A atual Convenção Internacional sobre Linhas

de Carga (ICLL) da IMO foi elaborada em 1966, entrando em vigor em 21 de julho de 1968. Curiosamente, acabou servindo também de inspiração para a criação do logotipo do metrô de Londres.

Plimsoll foi reeleito membro do Parlamento, mas não quis cumprir seu segundo mandato, alegando que não pretendia deitar-se no “berço esplêndido” da economia pública. Ah, se essa moda pegasse aqui no Brasil... Cedeu seu posto para William Vernon Harcourt, alegando que este seria mais qualificado para atuar em defesa dos marítimos. Durante alguns anos, Plimsoll foi presidente honorário da União Nacional dos Marinheiros e Bombeiros. Lá, ele chamou a atenção para navios-currais nos quais os animais eram transportados em superlotação e péssimas condições.

Em sua época, Samuel Plimsoll foi alçado ao posto de herói nacional, tendo recebido o título de “*sailor’s friend*” (amigo do marinheiro). Já nos seus últimos anos de vida, visitou os Estados Unidos com o objetivo de divulgar a história da Inglaterra de uma forma menos pejorativa, em contraponto aos livros didáticos de história norte-americanos. Morreu em 1898, na cidade inglesa de Folkstone.

Esses são alguns dos feitos do genial criador do Disco de Plimsoll, merecedor de minha admiração e gratidão, pela minha sobrevivência e a de meus companheiros e companheiras que trabalham no mar.

Onde estiver, que Deus o ilumine!

OSM Rinaldo Medeiros

Diretor de Previdência Social e delegado regional do Sindmar (NE)

**STOP, THINK...
GO!**



Foto: Shutterstock

GARGALO NA CERTIFICAÇÃO

Atraso nas entregas de certificados chega a oito meses e prejudica marítimos, que podem ficar desempregados

Há algum tempo, oficiais e eletricitas se queixam da demora na entrega de certificados de proficiência por parte da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. No momento, há pelo menos 200 associados do Sindmar em situação de espera e que temem por seus empregos. Isso porque sem a documentação em dia, o profissional fica impedido de embarcar.

O departamento de Educação e Formação Profissional do Sindmar auxilia os associados neste processo, fazendo a ponte com a Marinha do Brasil. Mesmo assim, os obstáculos têm sido inúmeros. Entre eles, está a demora no agendamento dos protocolos, que às vezes passa de 30 dias. Quando chega o dia agendado, se ocorre algum problema, por

algum motivo o marítimo fica bloqueado no sistema por um mês e não consegue dar entrada no pedido. “Três meses antes de o documento vencer, é recomendado dar entrada na renovação. Porém, durante a pandemia de covid-19, os documentos vencidos foram automaticamente revalidados por mais um ano, o que gerou este 'engarrafamento' que



“A digitalização das revalidações é fundamental para otimização tanto de tempo quanto de trabalho. Dessa forma, as próprias capitâneas podem se ocupar de todo o processo, emitindo o documento de forma digital e agilizando o resultado.”

José Serra

Diretor de Educação e Formação Profissional do Sindmar

vemos agora e que faz com que alguns certificados demorem até oito meses para ficar prontos”, explica José Serra, diretor do Departamento de Educação e Formação Profissional do Sindmar.

Um oficial de náutica associado procurou o Sindicato após uma demora de mais de seis meses na entrega do certificado de competência STCW, modelo DPC-1031. Ele tinha dado entrada no pedido de revalidação em dezembro de 2023, mas só recebeu uma primeira resposta cinco meses depois. E, além da demora, a resposta chegou com exigências

para a emissão do documento que já haviam sido apresentadas. Com licença prorrogada até junho, o marítimo teme que a falta de organização da DPC o prejudique. “Se eu não obtiver esse certificado a tempo, após mais de 20 anos de profissão, a partir de julho não poderei mais embarcar, e por erro deles. É burocracia atrás de burocracia!”, lamentou.

Para resolver esses atrasos, Serra identifica alguns pontos que exigem atenção. “Em primeiro lugar, falta pessoal qualificado no tratamento desses documentos, como profissionais mercantes. A

Marinha do Brasil precisa deles nesses setores. Além disso, a digitalização das revalidações é fundamental para otimização tanto de tempo quanto de trabalho. Dessa forma, as próprias capitâneas podem se ocupar de todo o processo, emitindo o documento de forma digital e agilizando o resultado. Em síntese, falta dinheiro e também pessoal que entenda do assunto”, opina José Serra. Em fevereiro, a Marinha adotou o DPC-1034 com emissão on-line. Em reunião com o Sindmar, garantiu também a digitalização do DPC-1031 para proporcionar maior velocidade nas devoluções.



Gustavo Menezes (em pé, de paletó marinho) representou o Sindmar no grupo de trabalho do Comitê LEG/IMO



SINDMAR INTEGRA GRUPO DE TRABALHO NO COMITÊ LEGAL DA IMO

Entre 22 e 26 de abril, o Sindmar participou em Londres da 111ª Sessão do Comitê Legal da Organização Marítima Internacional (LEG/IMO), que debateu diversas questões que impactam a vida de oficiais e eletricitistas mercantes.

Em razão da filiação do Sindicato à Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), foi enviado como delegado Gustavo Menezes, que compôs um dos grupos de trabalho. O Comitê Legal propôs a criação de um grupo específico para debater o abandono de marítimos ao redor do mundo e espera atualizar a base de dados produzida em conjunto com a Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Também foi elaborado o guia “Tratamento Justo aos Marítimos”, que passará pela aprovação de um grupo tripartite na OIT antes de entrar em vigor.

O documento aborda a provisão de segurança financeira em caso de abandono de marítimos, assim como as responsabilidades dos armadores em relação às reivindicações contratuais por lesões pessoais ou morte de marítimos, à luz dos avanços das emendas à Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) da OIT, 2006. O estudo foi submetido pela Federação ITF e incluiu uma análise de incidentes de abandono no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2023.

Durante a 111ª LEG/IMO também foram discutidos temas como o registro fraudulento de navios, a aplicação das convenções de responsabilidade e compensação da IMO, a chegada dos navios autônomos, além de possíveis formas de se garantir um tratamento justo a tripulantes que se encontrem sob suspeita de envolvimento em crimes a bordo.



Gustavo Menezes

TRIPULANTES ABANDONADOS E BANDEIRAS “FAKE”

O abandono de tripulantes e o uso de bandeiras falsas são questões críticas que continuam a desafiar a indústria marítima a despeito das regulamentações e dos esforços internacionais. A Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) de 2006 estabeleceu diretrizes claras para proteger os trabalhadores marítimos, mas a aplicação efetiva dessas normas ainda enfrenta muitos obstáculos. Os dados apresentados mostram um aumento significativo nos casos de abandono, evidenciando a necessidade urgente de ações mais rigorosas e coordenadas para garantir o cumprimento das responsabilidades por parte dos armadores.

Armadores ao redor do mundo, com uma frequência alarmante, não cumprem com suas responsabilidades para com as tripulações, fato que tem levado ao abandono desses trabalhadores em portos distantes, onde permanecem a bordo sem receber salário, suprimentos, combustível e até água.

A Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 (MLC) estabelece que o abandono ocorre quando o armador não cobre o custo da repatriação do marítimo ou se recusa a prover cuidado e suporte necessários; ou se ele tiver, de alguma outra forma, cortado unilateralmente os laços com o trabalhador, inclusive cessando o pagamento dos salários contratuais por um período de pelo menos dois meses.

Essa ocorrência é algo extremamente grave e, infelizmente, os números têm aumentado consideravelmente. Ano após ano, a Federação Internacional dos

Trabalhadores em Transportes (ITF) e suas entidades afiliadas, como o Sindmar, lidam com uma série de casos em que um armador simplesmente “abandona” as suas responsabilidades para com a sua tripulação.

Segundo relatório emitido em conjunto pela Organização Marítima Internacional (IMO) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT), em 31 de dezembro de 2023 havia 849 incidentes de abandono de marítimos registrados na base de dados da IMO/ILO desde sua criação, em 2004, envolvendo um total de 11.968 trabalhadores. Desses casos, apenas 348 (41%) foram resolvidos.

Entre 2011 e 2019, o número de abandonos de tripulação variou entre 10 e 40 navios ao ano. Nos últimos dois anos, esse total ultrapassou a casa da centena: em 2022 foram 109 e em 2023 ocorreram 132 novos casos de abandono.

Até maio de 2024 já haviam sido registrados mais 39 casos. Entre as ocorrências reportadas, a nacionalidade indiana foi a mais afetada em termos de número de trabalhadores atingidos. Quanto a bandeira, porto e tipo de embarcação, Panamá, Emirados Árabes Unidos e navios de carga geral, respectivamente, lideraram os rankings de abandono. No Brasil, em 2023, ocorreu um caso, cabendo registrar a forte atuação do Sindmar junto aos Armadores e à Autoridade Marítima.

Chama a atenção, também, o fato de que mesmo países que ratificaram a MLC 2006 não consigam colocar em prática as exigências da Convenção. Dos casos notificados em 2023, 84 deles (64%) envolveram navios registrados em Estados em que a Convenção foi ratificada e que aceitaram as alterações de 2014. Oito foram de Estados de bandeira que ratificaram a MLC, mas não aceitaram as alterações de 2014. Trinta navios (23%) tinham Estados de bandeira que não ratificaram a Convenção e em dez casos não havia Estado de bandeira ou o navio arvorava uma bandeira falsa.

Uma solução simples para evitar ou reduzir os casos de abandono seria a utilização da ferramenta Segurança Financeira, citada inúmeras vezes na MLC 2006. Porém, os números não refletem essa prática, seja por dificuldades burocráticas ou simplesmente por descaso dos armadores e demais envolvidos em não quererem arcar com o ônus da questão.

De acordo com o relatório emitido em janeiro de 2024 pela ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes), dos casos notificados em 2023, 72 tinham seguro válido em vigor. Destes, 39 casos (54%) estão atualmente registrados como resolvidos ou contestados. Entre os não resolvidos, 17 foram notificados nos últimos três meses do ano, indicando que são relativamente novos. Infelizmente, não há dados suficientes para fornecer informações precisas sobre quantos desses casos resultaram no pagamento de salários pendentes e custos de repatriação pelo garantidor da segurança financeira. Assim, como em anos anteriores, a presença de seguro aumenta a probabilidade de resolução positiva do caso. Isso pode ocorrer devido ao pagamento dos salários pelas seguradoras ou à pressão que estas exercem sobre os proprietários para resolver o problema.

Nos casos sem seguro válido, 60 notificações indicavam que não havia seguro, que ele fora recentemente cancelado ou que a seguradora não pôde ser identificada. Destes, 29 casos (48%) estão registrados como resolvidos ou contestados, o que representa uma

grande melhoria na resolução de casos envolvendo navios sem segurança financeira em comparação com 2022.

Dos diversos fatores que levam ao abandono, um que se destaca é o falso registro de bandeira. Recentemente, a Universidade Marítima Mundial realizou um extenso estudo sobre o assunto, em conjunto com o IMLI (IMO – International Maritime Law Institute) e a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD). Foi apontado que, segundo as regras internacionais, um navio só pode desfrutar da liberdade de navegação em alto mar se estiver registrado sob a bandeira de um Estado soberano, possuindo sua nacionalidade e estando sujeito à sua jurisdição e controle. Um navio sem nacionalidade, ou seja, sem pátria, que não possui bandeira ou que ostenta bandeiras de dois ou mais Estados, ou, ainda, aquele que exhibe uma bandeira não identificável ou não autorizada, não recebe proteção alguma conforme o direito internacional.

O problema do registro fraudulento de navios e da operação fraudulenta de registros veio à tona pela primeira vez em 2015, por meio da República Democrática do Congo (RDC), quando dois navios transportando contrabando foram interceptados na Espanha e a suposta bandeira foi notificada. A RDC informou à Espanha que embora os navios transportassem documentos de registro na RDC, estes não haviam sido emitidos pela administração da bandeira daquele país. Após uma investigação mais aprofundada, descobriu-se que mais de 70% dos navios que pretendiam operar sob a bandeira da RDC não estavam legalmente registrados. Desde então, numerosos casos de utilização fraudulenta da bandeira de um país, e/ou de operação fraudulenta de um registro, sem a permissão ou o conhecimento do suposto país de bandeira, têm sido identificados. Além disso, uma quantidade ainda não precisada de navios adicionais com bandeiras “fake” poderia estar em operação.

O Artigo 94(2)(b) da UNCLOS aponta como dever do Estado de bandeira assumir jurisdição sob suas leis internas quanto a navio que arvore sua bandeira, assim como sobre comandante, oficiais e tripulação, em relação a questões administrativas, técnicas e sociais referentes ao navio. Uma embarcação registrada de forma fraudulenta representa um risco para os marítimos porque esses deveres, na prática, provavelmente não serão cumpridos. Além disso, os trabalhadores estarão expostos a vários outros danos devido à falta



O MV Aman, de bandeira do Bahrein, que a partir de 2017 ficou quatro anos abandonado no Egito

“Os incidentes de abandono não apenas refletem o descaso com os direitos humanos dos marítimos, mas também evidenciam falhas sistêmicas na supervisão e na regulamentação da indústria marítima. A existência de navios com registro fraudulento agrava ainda mais a situação, pois eles operam fora das proteções e das regulamentações internacionais, deixando os tripulantes em uma posição extremamente vulnerável.”

de jurisdição e controle do Estado da bandeira. Navios registrados fraudulentamente podem não estar em conformidade com as normas de segurança e de proteção ambiental, pondo em perigo a tripulação, já que se trata frequentemente de embarcações muito antigas. Conforme apresentado na reunião 111 do Comitê Legal da IMO, atualmente existem cerca de 90 navios com bandeiras fraudulentas e, dentre estes, quatro também fazem parte da lista daqueles abandonados com a respectiva tripulação.

Os incidentes de abandono não apenas refletem o descaso com os direitos humanos dos marítimos, mas também evidenciam falhas sistêmicas na supervisão e na regulamentação da indústria marítima. A existência de navios com registro fraudulento agrava ainda mais a situação, pois eles operam fora das proteções e das regulamentações internacionais, deixando os tripulantes em uma posição extremamente vulnerável.

O fortalecimento da cooperação mundial e a transparência nos registros das bandeiras são essenciais para proteger os direitos e o bem-estar dos marítimos. Somente através de um compromisso coletivo

e da implementação rigorosa das normas existentes podemos garantir que esses trabalhadores não sejam deixados à deriva e que a indústria marítima opere de maneira justa e segura para todos.

No Brasil, a legislação não é receptiva a armadores que pretendam explorar marítimos em situação de fragilidade. O Port State Control exercido pela Marinha do Brasil e pela Inspeção do Trabalho do MTE tem tratado os casos de abandono de marítimos com a necessária atenção, merecendo também registro a atuação do Ministério Público do Trabalho para promover o cumprimento da Lei quando armadores internacionais sem escrúpulos tentam desafiar-la.

O Sindmar tem compromisso de longa data em combater baixas condições de trabalho marítimo, navios *substandard* e as bandeiras de conveniência, por entender que são extremamente prejudiciais à manutenção das condições justas de trabalho duramente conquistadas em países que possuem Marinha Mercante nacional.

Gustavo Menezes

Capitão de Cabotagem e Delegado do Sindmar no Comitê Legal da IMO



Três chaves, representando governos, empregadores e trabalhadores, abriram os portões da nova sede da OIT em Genebra, na inauguração do prédio, em 1926

OIT — HÁ 105 ANOS, NASCIA O DIÁLOGO SOCIAL NO TRABALHO

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) foi criada em 1919 no Tratado de Versalhes, que pôs fim à Primeira Guerra Mundial. Naquele momento, os países lutavam para se recuperar dos estragos causados pelo conflito, e o regime de trabalho nas nações industrializadas era muito diferente do atual. A pobreza, a desigualdade e a discriminação eram bem mais prevalentes. Crianças trabalhando em fábricas e campos não era algo incomum, e acidentes e mortes no trabalho ocorriam com muito mais frequência.

A OIT foi criada com o entendimento de que não pode haver paz universal e duradoura sem justiça social. Sua missão é promover esse ideal por meio da aplicação de condições justas e decentes no ambiente de trabalho, atuando na defesa de valores como liberdade, equidade, segurança e dignidade. Para isso, a Organização visa suprir as demandas dos trabalha-

dores reunindo de modo tripartite governos, associações patronais e sindicatos, para criar normas laborais, formular políticas e implementar programas.

O modelo tripartite proporciona à OIT a vantagem de incorporar o conhecimento do "mundo real" sobre questões de emprego e trabalho em suas atividades. Na estrutura da organização, empregados e empregadores possuem o mesmo peso nas deliberações junto aos governos e assim ocorre o diálogo social, assegurando que as perspectivas dos parceiros sociais sejam devidamente consideradas nas normas e políticas da Organização. Os membros são responsáveis pela adoção das normas internacionais de trabalho, já tendo posto em prática 189 convenções e 205 recomendações desde a criação da entidade. O Brasil é membro-fundador e participou de todas as Conferências Internacionais do Trabalho.



Foto: ITF

Subcomitê de Salários dos Marítimos da OIT negociou aumento nos salários mínimos para toda a gente do mar

GENTE DO MAR

A OIT tem um grupo especializado no meio marítimo: o Comitê Especial Tripartite (STC), estabelecido no Artigo XIII da Convenção do Trabalho Marítimo (MLC), em 2006. É formado por dois representantes nomeados por governos e por representantes de armadores e trabalhadores nomeados pelo Órgão Diretor após consulta à Comissão Marítima Conjunta (JMC). Com competência especial na área, o Comitê garante o funcionamento da MLC sob revisão contínua.

Conhecida como “declaração de direitos dos marítimos”, a MLC 2006 entrou em vigor em agosto de 2013 e foi ratificada por 101 Estados membros da OIT, que representam 96,6% da tonelagem marítima internacional (soma total da capacidade de todos os navios que operam no mundo). O quinto encontro do Comitê Especial Tripartite está com início marcado para 7 de abril de 2025, em Genebra (Suíça), na sede da OIT.

Diversos foram os acordos e reuniões da Organização que buscaram melhorar as condições da gente

do mar ao longo dos anos. Algumas conquistas obtidas podem não representar ganhos para marítimos empregados em marinhas mercantes nacionais com sindicatos fortes, como é o caso do Brasil, mas foram significativas para marítimos de países de baixo custo que atuam em bandeiras de conveniência na navegação internacional. Em 2022, o Subcomitê de Salários dos Marítimos acertou um aumento nos salários mínimos, com abrangência mundial. Este é um grupo composto por armadores e trabalhadores, que presta aconselhamento ao Conselho de Administração sobre questões marítimas, incluindo a definição de normas para a indústria.

Ficou acertado o aumento do salário mínimo de um marítimo qualificado para US\$ 658 a partir de 1º de janeiro de 2023, US\$ 666 após 1º de janeiro de 2024 e US\$ 673 depois de 1º de janeiro de 2025. Nesse sentido, a MLC 2006 garantiu que o vencimento básico não pode ser inferior ao valor acordado periodicamente pela JMC ou por outro órgão autorizado pelo Conselho de Administração da OIT.



NÃO AO ASSÉDIO E À INTIMIDAÇÃO

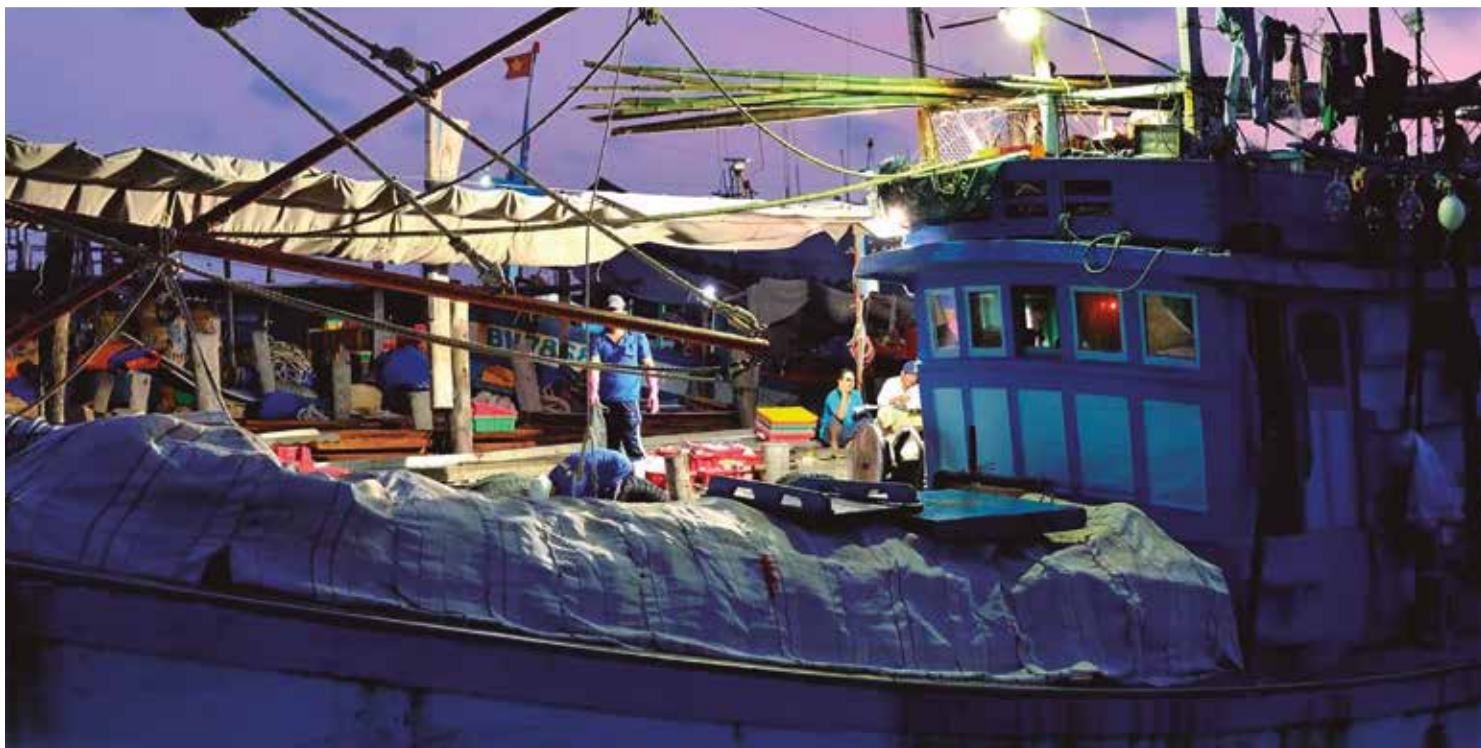
“Em fevereiro deste ano, o Sindmar participou do grupo de marítimos nas reuniões promovidas pela OIT e pela Organização Marítima Internacional (IMO), em Londres. O encontro tratou de caminhos para harmonizar a legislação internacional de combate ao bullying, ao assédio sexual e à agressão sexual a bordo.”

O surto de covid-19 acarretou o agravamento dos casos de abandono de marítimos por armadores. Em 2021, ainda na pandemia, ocorreu a quarta edição da STC da OIT, que exigiu a devida vacinação dos marítimos nos portos. O evento reuniu quase 500 delegados de mais de 120 países, com a participação da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo (Conttmf).

Em dezembro de 2022, o Comitê Especial Tripartite tratou dos casos de abandono dos trabalhadores no mar. O Sindmar está entre as oito entidades sindicais marítimas de todo o mundo filiadas à Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF)

que foram convocadas a compor o grupo de trabalho conjunto entre IMO e OIT. Também participaram das discussões membros de governos e representantes dos armadores, e foi aprovada uma resolução que prevê reuniões para abordar questões relativas aos marítimos e ao elemento humano nos temas em que as organizações atuam.

Em fevereiro deste ano, o Sindmar participou do grupo de marítimos nas reuniões promovidas pela OIT e pela Organização Marítima Internacional (IMO), em Londres. O encontro tratou de caminhos para harmonizar a legislação internacional de combate ao bullying, ao assédio sexual e à agressão sexual a bordo.



PESCA E NAVEGAÇÃO INTERIOR

A OIT também conta com resoluções que vêm amparando os trabalhadores da pesca ao longo de sua história. A Convenção 188, que entrou em vigor em 2017 após sua ratificação por dez estados membros, estabelece padrões mínimos para proteger os pescadores em seu espaço de trabalho. O documento define critérios de segurança a bordo, comida, acomodação e cuidados médicos no mar, além de práticas de emprego, seguros e responsabilidades. A Convenção ainda busca garantir que pescadores doentes ou feridos sejam atendidos em terra e que haja descanso suficiente e digno, assim como a existência de um acordo de trabalho por escrito e a mesma proteção previdenciária em relação a outros trabalhadores.

Em maio deste ano, a Convenção 188 foi debatida em um workshop realizado no Brasil pela Conttmaf e pela ITF, evidenciando a falta de uma política nacional efetiva para a pesca em nosso País. No evento, sindicalistas e representantes da armação defenderam que a participação do governo é de extrema importância para o debate acerca do assunto, mas o Ministério da Pesca, o Ministério do Trabalho e Emprego e o Ministério de Portos e Aeroportos não enviaram representantes para essa discussão.

Em abril, a OIT e a IMO haviam publicado as diretrizes sobre exames médicos ocupacionais em trabalhadores de

pesca, exigidos na Convenção 188. A intenção deste guia é definir orientações para que os países sigam padrões mínimos globais para os profissionais se submeterem a esses exames, com o objetivo de reduzir riscos para si e para os outros membros da tripulação. O documento foi elaborado de forma tripartite, com a colaboração de integrantes de governos, de empresas e de entidades sindicais representativas de trabalhadores da pesca em todo o mundo. A Conttmaf esteve presente nessa reunião com sua assessoria em medicina no trabalho marítimo.

No setor da navegação interior, encontros e recomendações da OIT ajudam a estabelecer normas de boas condições laborais. Em reunião em dezembro de 2023, representantes de governos e de organizações de empregadores e de trabalhadores chegaram a um acordo sobre medidas concretas para melhorar as condições de vida e de trabalho, e visando estabelecer também condições de igualdade no setor de navegação interior. Reunidos pela primeira vez em 30 anos, os constituintes tripartites para o setor também defenderam o reforço dos sistemas de inspeção do trabalho a bordo das embarcações de navegação interior, além da coleta e comunicação de dados setoriais sobre o emprego e o apoio a uma transição justa neste segmento econômico. O Brasil participou da reunião por meio da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA).



Painel "Navegando a MLC: passado, presente e futuro"

EVENTO PARALELO À CONFERÊNCIA DA OIT DISCUTIU MLC 2006

As "Conversas Durante o Almoço", da Conferência Internacional do Trabalho, são eventos informais que reúnem especialistas para discutir questões-chave relativas ao trabalho. Em 3 de junho, em Genebra (Suíça), foram abordados os impactos positivos que a Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) teve para os marítimos e a Marinha Mercante, no mundo todo, desde a sua aprovação em 2006.

Dentro do espírito de tripartismo, o painel "Navegando a MLC: passado, presente e futuro" contou com a participação do embaixador César Gómez, integrante da Missão Permanente do Panamá junto ao escritório das Nações Unidas (ONU) em Genebra, do sindicalista Fabrizio Barcellona, enviado da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) para representar os marítimos, e do diretor da Câmara Internacional de Navegação (ICS), Hélio Vicente, pelos armadores.

Na avaliação dos expositores, o diálogo social entre governos, empresas e trabalhadores é essencial no setor, considerando que a Convenção está em constante evolução e periodicamente agrega avanços às condições mínimas originalmente estabelecidas. Entre os principais desafios para o futuro da atividade apontados pelos participantes, estão a atração e a retenção de oficiais em todo o mundo, especialmente jovens e mulheres.

O presidente do Sindmar e da Conttmaf, Carlos Augusto Müller, participou da 112ª Conferência Internacional do Trabalho representando a Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), da qual é secretário adjunto de Relações Internacionais. Ele afirma que as lideranças do setor esperam realmente que a atividade marítima seja atrativa para as novas gerações, principalmente para as mulheres. Para isso, segundo Müller, é imprescindível que a pró-



Carlos Müller (primeiro a partir da esquerda), da CTB, com representantes de outras centrais sindicais na reunião da bancada de trabalhadores do Brasil

“É necessário avançar para condições minimamente aceitáveis a fim de que os marítimos em todo o mundo usufruam de convivência familiar e social compatíveis com as demandas da sociedade atual. Não é admissível haver trabalhadores embarcados por tantos meses, como ocorre nas bandeiras de conveniência, numa condição que até poderia ser comum no século passado, mas não se coaduna com o mundo atual.”

Carlos Müller
Presidente do Sindmar e da Contmaf

xima revisão da MLC contemple uma redução significativa no tempo máximo permitido a bordo – que hoje pode chegar a 11 meses – e o aumento do tempo desembarcado pago pelo armador, que atualmente é de apenas 2,5 dias por mês embarcado (30 dias por ano).

“As práticas laborais na navegação internacional continuam em patamar extremamente baixo quando comparadas às das marinhas mercantes nacionais.

É necessário avançar para condições minimamente aceitáveis a fim de que os marítimos em todo o mundo usufruam de convivência familiar e social compatíveis com as demandas da sociedade atual. Não é admissível haver trabalhadores embarcados por tantos meses, como ocorre nas bandeiras de conveniência, numa condição que até poderia ser comum no século passado, mas não se coaduna com o mundo atual”, declarou o dirigente sindical.



Edson Areias (observador), Carlos Müller (consultor técnico) e Cecília Rodrigues (observadora) compuseram a delegação da CTB



Os ministros do TST Aloysio Corrêa da Veiga (vice-presidente do órgão) e Cristina Peduzzi, com Carlos Müller

O Brasil na 112ª Conferência Internacional do Trabalho

Esta última edição da Conferência Internacional do Trabalho reuniu delegados governamentais, empregadores e trabalhadores de todos os 187 Estados-membros da OIT para discutir questões como a proteção dos trabalhadores contra mudanças climáticas e riscos biológicos, o trabalho na economia de cuidados e os princípios e direitos fundamentais no trabalho. Este ano, a conferência também elegeu os membros do Conselho de Administração da OIT para o mandato de 2024-27.

A CTB integrou a delegação brasileira, que foi composta por representantes do governo, de centrais sindicais e de confederações patronais, tendo participado ativamente do evento. Além de secretário adjunto de Relações Internacionais, Carlos Müller também é conselheiro técnico da CTB no grupo de trabalhadores do Brasil, e os companheiros marítimos Edson Areias e Cecília Rodrigues atuam como observadores a serviço da Central.

Durante quase duas semanas, foram discutidos e analisados 24 casos de países que ratificaram Convenções da OIT, incluindo uma sessão especial sobre a complexa situação de Belarus em relação à liberdade sindical. Os outros três comitês em que há participação efetiva

dos trabalhadores se referem a normatização sobre riscos biológicos, discussão recorrente sobre princípios e direitos fundamentais no trabalho e discussão geral sobre trabalho decente e economia de cuidados.

Em seguida, ocorreu a Cúpula Mundial do Trabalho, com a presença do presidente Lula, após um longo período sem uma participação relevante do Brasil. Na mesma ocasião ocorreu o Fórum Inaugural da Coalizão Global pela Justiça Social, que reuniu mais de 250 parceiros e delegações tripartites de diferentes países credenciadas pela OIT, buscando apresentar ações concretas alinhadas com três diálogos temáticos: “Construindo a resiliência das sociedades”, “Melhorando a coerência entre as políticas econômicas e sociais” e “Fomentando o diálogo social para a prosperidade compartilhada”.

Segundo Carlos Müller, é importante que a CTB continue desenvolvendo seus quadros para ter uma participação mais efetiva nessas discussões, oferecendo uma visão classista para o mundo do trabalho, com efetiva democracia, respeito à diversidade e em defesa do desenvolvimento sustentável do trabalho em condições justas para os trabalhadores em todo o mundo.



Carlos Müller, o chefe da Divisão de Aplicação de Normas do DNIT OIT, Horacio Guido, e o presidente do TST, Lelio Bentes Corrêa

Shore leave: representação sindical brasileira defende direito de marítimos baixarem terra

Em meio à agenda de discussões da 112ª Conferência Internacional do Trabalho, o presidente do Sindmar e da Conttmaf, Carlos Augusto Müller, se reuniu, no dia 4 de junho, com a chefe da Unidade de Marítimos da OIT, Beatriz Vacotto, para discutir a aplicação, pelo Brasil, da Convenção nº 185 sobre documentos de Identidade da Gente do Mar.

O Comitê de Peritos da OIT já havia apresentado ao governo do Brasil, e publicou na Conferência, um pedido direto de esclarecimentos sobre o tema. O entendimento adotado atualmente pela Polícia Federal a respeito de documentos de identidade de marítimos tem limitado a possibilidade de os trabalhadores baixarem terra nos portos e até mesmo dificultado a repatriação ao término do embarque – direitos garantidos pela Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) para toda a gente do mar.

Segundo o Comitê de Peritos, “(...) o acesso às instalações em terra, a licença em terra e a facilitação do trânsito são elementos vitais para o bem-estar geral dos marítimos e, portanto, para a realização de trabalho digno para os marítimos”. O documento registra, ainda, que “(...) o Conselho de Administração da OIT decidiu reunir-se com o Comitê de Peritos futuramente para examinar os desafios enfrentados pelos Governos relativamente à implementação da

Convenção nº 185”. No pedido enviado ao Brasil, o Comitê recomenda ao governo considerar o reconhecimento contínuo dos documentos de identidade dos marítimos emitidos sob a Convenção nº 108 da OIT (“seafarer’s books”) como uma medida temporária.

Depois de se reunir com Beatriz Vacotto, Carlos Müller cumpriu agenda com o chefe da Divisão de Aplicação de Normas da OIT, Horácio Guido, e com o presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Lelio Bentes Corrêa, que também participou da Conferência. Conforme expressou o presidente da Conttmaf, embora o Brasil tenha ratificado a Convenção nº 185, o nível de adesão mundial ainda é extremamente baixo. Apenas as Filipinas emitem o SID (Documento de Identificação de Marítimos) dentro dos padrões requeridos.

“Como o Brasil também não emite o documento exigido para os seus marítimos nacionais, queremos sensibilizar o governo a adotar medidas temporárias, como recomendado pelo Comitê de Peritos da OIT, até que se tenha um nível mais elevado de ratificação e aplicação desta Convenção. E, também, para que os nossos marítimos não sofram represálias em portos de outros países, baseadas no princípio da reciprocidade, em razão do entendimento adotado internamente pelo Brasil em relação à Convenção nº 185”, alertou Müller.



Acesse o site
de inscrição:



PRÊMIO DE FOTOGRAFIA ITF 2024

FAZENDO O MUNDO AVANÇAR

LIBERTE SUA CRIATIVIDADE E SE INSCREVA NO PRÊMIO DE FOTOGRAFIA ITF 2024

O último Prêmio de Fotografia da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) recebeu milhares de imagens do mundo todo, que proporcionaram, literalmente, um retrato do cotidiano dos profissionais do setor. A edição de 2024 busca mais fotografias que capturem os triunfos, os desafios e a perspectiva única que esses trabalhadores têm do mundo.

“Sabemos que os trabalhadores do transporte movem o mundo e queremos que o mundo nos veja”, diz o anúncio da ITF. A organização acredita que as fotos servem para lançar luz sobre a importância desses profissionais e os ajudam a lutar por melhores direitos para todos.

“Você tem uma história para contar? É motorista de caminhão, marítimo, estivador, piloto, motorista de ônibus, vendedor de bilhetes ou a espinha dorsal de qualquer outra parte do mundo dos transportes?”, pergunta a ITF ao estimular o registro de imagens reveladoras, cativantes e envolventes que proporcionem um olhar real e autêntico das vidas diárias e experiências dos trabalhadores do setor.

A inscrição é gratuita e está aberta a candidatos de todos os países, com mais de 18 anos de idade. Cada participante pode enviar até três imagens em qualquer estilo, desde retratos de trabalhadores e fotos de pessoas em ação até fotografias aéreas e de drones de cenas relacionadas ao transporte. Os prêmios, em dinheiro, chegam a £2.000 e este ano estreia a categoria “Escolha do Público”, que permitirá a qualquer pessoa votar no vencedor.

Primeiro prêmio:	£2.000
Segundo prêmio:	£1.000
Terceiro prêmio:	£500
Menção especial	£200
Escolha do Público:	£1.500

As inscrições estarão abertas até 12 de agosto. O vencedor será anunciado no Congresso da ITF em Marrakesh, em 17 de outubro, quando todas as fotografias finalistas serão exibidas.



PRANAB BASAK



GEOFFREY MASHURANO



ELIJAH JOSE BARRIOS



NURSEL YILDIRIM



DAVID LEHIVE



CHRISTOPHER LONIE

Fotos: ITF



O TRABALHADOR NO CENTRO DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

A indústria global de transporte marítimo movimentada 90% do comércio mundial, sendo responsável por 3% das emissões globais de gases de efeito estufa (GEE). Com o objetivo de ajudar a conter as mudanças climáticas, está em curso uma quarta revolução de propulsão, com a troca dos combustíveis fósseis convencionais por tecnologias alternativas de baixo e zero carbono.

A expressão “transição justa marítima” se refere ao processo de transformação dessa indústria para torná-la mais sustentável e equitativa, permitindo que as modificações necessárias para enfrentar desafios ambientais e sociais não deixem ninguém para trás.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, já afirmou que o Brasil usará a presidência temporária do G20 (grupo das 20 maiores economias do mundo), que vai até 30 de novembro, para cobrar dos países ricos o compromisso de investimentos numa transição energética justa e inclusiva.

Em abril, o presidente do Sindmar e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviá-

rio e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Conttmaf), Carlos Müller, palestrou durante o seminário internacional “Transição energética no mar: desafios e oportunidades para o Brasil”, realizado pela FGV e pelo BNDES, no Rio de Janeiro. Ao longo de sua apresentação, “Segurança e capacitação de marítimos no cenário de transição energética”, Müller expôs as principais preocupações dos trabalhadores em relação a um processo de transição justa no setor.

O dirigente sindical ressaltou que os estudos realizados pela Força Tarefa de Transição Justa Marítima, que conta com a participação da IMO, OIT, ICS e ITF, apontaram para a necessidade de investimento em capacitação dos marítimos em todo o mundo, pois serão eles que darão efetividade à transição energética a bordo dos navios. Aqui no Brasil, Müller alertou para a urgência de atualização dos equipamentos educacionais, dos laboratórios e até das acomodações dos alunos na EFOMM, além da adequação da grade curricular. Em função das mudanças em andamento, algumas ações sindicais também vêm sendo postas em prática para promover uma transição justa marítima em águas brasileiras.



Carlos Müller palestrou durante o seminário internacional "Transição energética no mar: desafios e oportunidades para o Brasil", na FGV

“O segmento de petróleo e gás corresponde a mais de 70% das cargas na cabotagem e, para isso, a estatal afreta mais de 100 navios-tanque estrangeiros por ano. O fato de que sete em cada dez marítimos que atuam no setor estão empregados nesses navios evidencia a responsabilidade da empresa, que deve não somente liderar essa transição, mas também defender pontos importantes para o País.”

Carlos Müller
Presidente do Sindmar e da Conttmf

“Primeiramente, é necessária a conscientização do papel da Petrobras. O segmento de petróleo e gás corresponde a mais de 70% das cargas na cabotagem e, para isso, a estatal afreta mais de 100 navios-tanque estrangeiros por ano. O fato de que sete em cada dez marítimos que atuam no setor estão empregados nesses navios evidencia a responsabilidade da empresa, que deve não somente liderar essa transição, mas também defender pontos importantes para o País”, argumenta Müller.

As entidades sindicais marítimas ressaltaram que têm buscado um compromisso mais efetivo das empresas, com a inclusão de uma cláusula programática em todos os acordos coletivos de trabalho (ACT), o que já ocorre em cerca de metade deles.

TRANSIÇÃO JUSTA MARÍTIMA

CLÁUSULA – Considerando que a transição para uma economia verde e mais sustentável traz grandes desafios para que os trabalhadores do setor marítimo estejam totalmente inseridos nesses novos tempos, os armadores acordantes se comprometem a adotar iniciativas efetivas para uma transição justa marítima, a informar e esclarecer à entidade sindical acordante sobre seus planos de transição para garantir que nenhum trabalhador ficará para trás na transição ecológica.



Conferência da Seção de Marítimos da ITF Global, no Chile

A indispensável capacitação

Em dezembro de 2023, uma resolução foi incluída na Conferência da Seção de Marítimos da ITF Global, realizada no Chile, com o intuito de dar aos sindicatos brasileiros maior protagonismo na questão de qualificação profissional, visto que aqui estão 80% dos marítimos da América Latina e Caribe. Para isso, é importante considerar a expertise e a posição de referência da Fundação Gente do Mar (FGMar) nas atividades de capacitação. Mantida há duas décadas pelo Sindmar, a Fundação conta com equipamentos de última geração, além de profissionais altamente qualificados, dos quais a comunidade marítima da região poderia se beneficiar em maior escala.

Os simuladores do Centro de Simulação Aquaviária da FGMar contam agora com o módulo “Eco Emission”, projetado para calcular as emissões de motores diesel marítimos. A ferramenta tem como finalidade treinar os marítimos quanto à relação entre o consumo de combustível e as emissões, as implicações para a operação e o cumprimento das regulamentações internacionais. Mas isso é apenas um pequeno passo no caminho que precisa ser percorrido.

O presidente do Sindmar alerta para o prejuízo à qualificação dos trabalhadores marítimos causado pelo contingenciamento dos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), ligado ao Fundo da Marinha Mercante, que foram utilizados pelo governo para o pagamento de dívidas e a geração de superávit primário. “Os va-

lores empenhados não são os condizentes com a necessidade que a Autoridade Marítima tem de investimento na formação desses profissionais. O resultado da falta de recursos é um decréscimo na formação de oficiais em um momento que indica uma maior necessidade deles: o número passou de 243 em 2019 para 102 em 2023”, avalia Carlos Müller.

A Conttmaf logrou incluir dois parágrafos na proposta do Plano Nacional de Transição Energética no Mar, lançada durante o seminário:

b.13 - Diretrizes de Capacitação:

- Aprimorar o Ensino Profissional Marítimo (EPM) da Marinha do Brasil e das demais instituições que compõem o EPM no País, de modo a que posicionemos nossos marítimos e demais profissionais do setor aquaviário em padrão de excelência mundial para operar as tecnologias verdes a bordo, com segurança e eficiência.
- Garantir uma transição justa para os marítimos e outros profissionais do setor aquaviário, considerando o papel central do elemento humano para apoiar a estratégia nacional de redução das emissões de Gases do Efeito Estufa na atividade marítima.



Grupo de Trabalho de Transporte Sustentável da ITF, em Londres

Em maio, a Conttnmaf participou de reunião do Grupo de Trabalho de Transporte Sustentável da ITF, em Londres. Os membros do grupo são dirigentes sindicais com forte atuação nos debates sobre o tema

e têm como objetivo oferecer supervisão estratégica do compromisso da entidade com o transporte sustentável, monitorar o progresso em relação ao plano de implementação e fornecer orientação política.

Tecnologias alternativas

O principal desafio para que essa transição seja feita de forma justa é o modo no qual ela vai ser operada. O Brasil, assim como outros países em desenvolvimento, tem o combustível fóssil como uma das principais matrizes energéticas há muitas décadas, e uma transformação da noite para o dia afetaria gravemente a economia local. As mudanças, contudo, já estão sendo pensadas e planejadas no Congresso Nacional. Em audiência da Comissão Especial sobre Transição Energética da Câmara dos Deputados, realizada em maio, a pauta foi tratada com urgência após as catástrofes no Rio Grande do Sul. Foi reiterada a importância do Plano de Transformação Ecológica e o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Rafael Dubeux, afirmou que conta com o apoio do Congresso para acelerar essa implementação.

Anunciado pelo Brasil durante a Conferência do Clima em Dubai (COP-28), em dezembro, o plano de desenvolvimento econômico ambientalmente sus-

tentável inclui diversas ações que estão sendo analisadas por deputados e senadores, além de outras que serão apresentadas até a COP-30, prevista para ocorrer em 2025, em Belém (PA).

As três principais metas do plano envolvem a redução da emissão de gases maléficos ao meio ambiente nas atividades produtivas, a criação de “empregos verdes” e uma distribuição de renda mais igualitária. Estão programadas uma centena de ações distribuídas em seis eixos. Em “finanças sustentáveis”, por exemplo, busca-se aumentar o volume de recursos públicos e privados destinados a atividades econômicas menos poluentes. Para isso, o governo conta com a regulação do mercado de carbono (PL 2148/15) e com o Programa Eco Invest Brasil, estabelecido em medida provisória (MP 1213/24).

Com informações da Agência Câmara Notícias



Luciana Suman

GESTÃO ENERGÉTICA E SEGURANÇA DOS TRABALHADORES PARA UMA TRANSIÇÃO JUSTA

A transição para uma matriz energética sustentável é um dos desafios mais urgentes e complexos que o setor marítimo enfrenta. Com o aumento da conscientização sobre as mudanças climáticas e a necessidade de reduzir as emissões de CO₂, diversos países e indústrias estão explorando alternativas viáveis para substituir os combustíveis fósseis.

Atualmente, na Europa, a amônia, o metanol e o hidrogênio verde são as opções preferidas para substituir as fontes de energia emissoras de CO₂. O Brasil, por sua vez, tem apostado fortemente nos biocombustíveis – como o etanol, produzido a partir da cana-de-açúcar – devido à sua vasta experiência e à infraestrutura já estabelecida para produção e distribuição desses combustíveis. O etanol, em particular, tem sido uma alternativa viável e sustentável para o Brasil, considerando sua capacidade de reduzir as emissões de CO₂ em comparação com os combustíveis fósseis tradicionais, além de ter um ganho considerável frente às opções europeias quando é analisada a cadeia de produção até o consumo, o que a IMO chamou de “ciclo de vida dos combustíveis”.

Uma das grandes vantagens do Brasil é sua posição geográfica e climática favorável, que permite a produção de biocombustíveis em larga escala sem comprometer a produção de alimentos. Enquanto em outros países o investimento nesses produtos pode competir com o uso da terra destinada à agricultura de alimentos, em nosso País é possível conciliar ambas as demandas, aproveitando as vastas áreas disponíveis para cultivo.

Para uma transição marítima justa e inclusiva, é fundamental investir na educação e capacitação dos marítimos por meio de uma reforma curricular abrangente nas escolas de formação. A introdução de uma disciplina de transição energética, cobrindo aspectos legais, tecnológicos e de segurança, pode garantir que os trabalhadores estejam preparados para os desafios e oportunidades das novas tecnologias. Dessa forma, em princípio, nenhum trabalhador será deixado para trás, promovendo uma transição sustentável e justa para todos.

Acredito que a disciplina deve ser extensiva a todas as categorias de marítimos. O objetivo é capacitar os profissionais com o conhecimento necessário para operar e manter as novas tecnologias energéticas de forma segura e eficiente. Propomos o ensino das principais convenções e dos tratados internacionais relacionados à transição energética e à redução de emissões de CO₂, como os objetivos e metas da IMO para descarbonização, alterações do anexo 6 da Convenção MARPOL e as diretrizes do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC) que vêm sendo constantemente elaboradas e revisadas.

Os marítimos também precisam aprender sobre a tecnologia aplicada à descarbonização e à melhoria da eficiência energética, os tipos de combustíveis verdes, assim como compreender os novos sistemas de propulsão e de que modo eles diferem dos motores tradicionais, além de conhecer os procedimentos de manutenção e operação das novas tecnologias para garantir eficiência e segurança.



“A introdução de uma disciplina de transição energética, cobrindo aspectos legais, tecnológicos e de segurança, pode garantir que os trabalhadores estejam preparados para os desafios e oportunidades das novas tecnologias. Dessa forma, em princípio, nenhum trabalhador será deixado para trás, promovendo uma transição sustentável e justa para todos.”

Outro ponto a ser abordado é o desenvolvimento de protocolos de segurança específicos para manuseio e armazenamento de combustíveis verdes, considerando suas propriedades únicas, com simulações de cenários de emergência relacionados a incidentes com novos combustíveis, a fim de preparar os marítimos a responderem adequadamente em situações de risco.

A transição da matriz energética apresenta vários desafios para os trabalhadores marítimos, especialmente para os oficiais e os maquinistas. Nesse processo, é crucial que todos estejam cientes das mudanças legislativas e dos novos requisitos operacionais, aplicando rigorosamente o Plano de Gestão de Eficiência Energética do Navio (SEEMP).

As dificuldades serão as mais variadas e dependerão da resiliência de cada trabalhador às modificações. A meu ver, as principais serão: adaptação às novas tecnologias, alterações legislativas, monitoramento e relatório de consumo. Antigamente, apenas os oficiais de náutica eram diretamente envolvidos com as questões legislativas. Hoje, o papel dos maquinistas é crucial, por serem eles que registram os valores de

consumo no RDO (Registro Diário Operacional) ou no boletim do meio-dia.

Os valores de consumo registrados pelos maquinistas são fundamentais para os relatórios anuais enviados pelo armador à classificadora e, posteriormente, à bandeira do navio. Esses dados determinam a classificação do navio de A a E no Índice de Intensidade de Carbono (CII). Um CII abaixo da média pode exigir melhorias operacionais para evitar que o navio seja classificado abaixo de C.

Os maquinistas devem monitorar de perto as alterações no consumo específico do motor e ter muito cuidado com os valores de consumo passados para a empresa. Sempre que as condições operacionais diferirem das previstas no SEEMP, é vital que os maquinistas sinalizem essas variações. Isso ajudará a manter a precisão dos dados reportados e a conformidade com os requisitos de eficiência energética.

Luciana Suman é oficial de máquinas da Marinha Mercante e diretora da MarMec. Engenheira mecânica e de segurança, possui mestrado em Ciência e Tecnologia de Materiais e, desde 2019, é conselheira da Delegação Brasileira junto à Organização Marítima Internacional no tema eficiência energética.



Rogério Santos, Gilson di Luccas, Carlos Müller e Daniel Ferreira

CONTTMAF E AFTS DISCUTEM TRABALHO AQUAVIÁRIO E PORTUÁRIO

Em 22 de março, o presidente da Conttmaf, Carlos Müller, se reuniu com os auditores fiscais do Trabalho Rogério Santos, Gilson di Luccas e Daniel Ferreira, da Unidade Regional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário do Rio de Janeiro (URITPA-RJ), para discutir questões relacionadas às demandas dos profissionais desses setores.

Além de assuntos de interesse da gente do mar que atua nos portos, na cabotagem, no apoio marítimo e nos navios de cruzeiro, foram abordados temas relevantes para a organização sindical dos tripulantes não aquaviários brasileiros em embarcações que realizam operações especiais.

O grupo conversou sobre casos recentes em que a atuação da fiscalização do trabalho foi de extrema importância para corrigir situações irregulares e recuperar valores de remuneração e benefícios sonegados por

armadores. A Conttmaf manifestou preocupação com o aumento do número de casos de abandono de tripulação por empresas de navegação cujos navios são registrados em bandeira de conveniência (BDC).

Carlos Müller ressaltou a importância de as autoridades brasileiras terem uma atuação rápida e vigorosa para coibir condições laborais inaceitáveis que se assemelham à escravidão. Os armadores inescrupulosos, que operam em BDCs pouco recomendáveis, devem saber que o Brasil não oferece oportunidade para se esconderem.

O presidente da Conttmaf destacou, também, a determinação da entidade, de suas federações e de seus sindicatos em garantir condições de trabalho e remunerações justas no setor, especialmente diante de novas tentativas, por parte de empregadores, de impor perdas aos trabalhadores.



O grupo abordou casos em que a fiscalização do trabalho atuou para retificar situações irregulares e recuperar valores sonegados por armadores

“O presidente da Conttmaf destacou, também, a determinação da entidade, de suas federações e de seus sindicatos em garantir condições de trabalho e remunerações justas no setor, especialmente diante de novas tentativas, por parte de empregadores, de impor perdas aos trabalhadores.”

Sobre o setor portuário, Müller expôs o ataque à Lei 12.815/2013, conhecida como Lei dos Portos, que garante exclusividade a trabalhadores portuários avulsos (TPAs) na contratação de mão de obra no setor. De maneira desrespeitosa, armadores articularam a formação de uma comissão para revisar a legislação do trabalho portuário na Câmara dos Deputados, excluindo a representação dos portuários do grupo de trabalho. A atitude motivou uma paralisação de advertência da categoria em todo o Brasil no dia 14 de março.

No setor de cruzeiros, os armadores internacionais, que reiteradamente têm sido condenados na Justiça por não cumprirem as leis trabalhistas em águas brasileiras, tentam manter um nível inaceitável de apenas 15% de participação de gente do mar

brasileira nos navios de passageiros que cumprem temporada de seis meses no Brasil. Em vez de negociar acordos coletivos de trabalho (ACT) com a representação sindical, a indústria de cruzeiros de luxo aposta em manter sua alta lucratividade explorando trabalhadores.

Por fim, discutiu-se o caso da Petrobras, maior empresa do Brasil, que afreta mais de uma centena de navios estrangeiros para atuarem continuamente no País sem empregar 2/3 de marítimos brasileiros, contribuindo para o *dumping* laboral e evitando que os representados da Conttmaf possam trabalhar na atividade marítima em suas próprias águas nacionais. A Conttmaf e a fiscalização do trabalho deverão realizar novas reuniões para detalhar os problemas existentes no setor marítimo e portuário.



Ricardo Ponzi (FNTTAA), Adilson Araújo (CTB), Marcus Balbino (Sindextrarol) e Carlos Müller (Conttmf)

SINDEXTRAROL SE FILIA A CTB, FNTTAA E CONTTMAF

Em 23 de fevereiro, a Conttmf promoveu, no Rio de Janeiro, a cerimônia de filiação da mais nova entidade da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA): o Sindicato Nacional dos Tripulantes Não Aquaviários em Embarcações Marítimas (Sindextrarol).

Os trabalhadores extra rol são profissionais não aquaviários que atuam em embarcações de apoio marítimo, navios-sonda, navios sísmicos e navios de cruzeiro. Uma vez embarcados, eles desempenham funções distintas das realizadas pelas tripulações aquaviárias responsáveis por conduzir o navio até seu destino. Os tripulantes não aquaviários incluem, por exemplo, soldados, guindasteiros, técnicos de operação of-

fshore e almoxarifes. Nos navios de cruzeiro, abrangem o pessoal de hotelaria e entretenimento.

Na formalização do ato, o presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, saudou os novos representados com uma mensagem encorajadora sobre espírito de luta e solidariedade. O sindicalista também ressaltou a determinação da representação sindical extra rol que, mesmo tendo o seu registro sindical liberado havia pouco tempo, já vinha buscando, por meio da luta coletiva, defender os direitos da categoria. “São companheiros que lutaram, confrontaram e, depois, foram protegidos por nós, que servimos de base para a construção desse novo e importante sindicalismo. Vieram, também, com o princípio da unicidade”, reconheceu Ponzi.



Dirigentes do Sindextrarol, da FNTTAA, da Conttmaf e da CTB celebraram a filiação

“O nosso principal objetivo é defender os direitos e a ampliação desses direitos de todos os trabalhadores que representamos. O nosso compromisso é insolúvel com a defesa da democracia e de todos os trabalhadores que laboram nas embarcações. E não há lugar melhor para fazer isso se não ao lado de entidades com tamanha representação, importância e história.”

Marcus Balbino
Presidente do Sindextrarol

O presidente do Sindextrarol, Marcus Balbino, que é diretor suplente da Conttmaf e da FNTTAA, afirmou que pretende se juntar, ainda, à Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB) nas lutas do sindicalismo. “O nosso principal objetivo é defender os direitos e a ampliação desses direitos de todos os trabalhadores que representamos. O nosso compromisso é insolúvel com a defesa da democracia e de todos os trabalhadores que laboram nas embarcações. E não há lugar melhor para fazer isso se não ao lado de entidades com tamanha representação, importância e história”, declarou.

Em seu discurso, o presidente da Conttmaf, Carlos Müller, destacou a importância da filiação do Sindextrarol para a unidade no sindicalismo do setor marí-

timo brasileiro. “É um sindicato que representa 25 mil trabalhadores que se junta às entidades sindicais marítimas da nossa Federação. Vamos lembrar que temos sindicatos de marinheiros com mais de 120 anos de existência e de luta por boas condições de trabalho no Brasil. Eles foram os primeiros a se organizarem. Então, ao mesmo tempo em que temos os mais antigos, contamos, agora, com um mais novo conosco. Essa filiação é importante para fortalecer a nossa luta”, avaliou Müller.

Após a cerimônia de adesão do Sindextrarol ao quadro de associados da FNTTAA, dirigentes das diversas entidades coirmãs e representantes de empresas de navegação receberam os novos companheiros.

FGMAR 20 ANOS



Braço educacional do Sindmar completa duas décadas promovendo qualificação profissional de valor para uma Marinha Mercante brasileira forte

Criada em 10 de fevereiro de 2004, a então Fundação Homem do Mar (FHM) teve seu funcionamento autorizado pelo Ministério Público em janeiro de 2005. Foi instituída com o objetivo de aprimorar a especialização dos profissionais da Marinha Mercante brasileira, em especial os representados do Sindmar. Em paralelo ao seu portfólio de cursos, a Fundação realiza trabalhos de consultoria e pesquisa nos setores aquaviário e portuário.

Este ano, a Fundação teve seu nome alterado para Fundação Gente do Mar (FGMar). A mudança veio com o objetivo de promover um ambiente com maior equidade de gênero, rumo a um futuro mais inclusivo e diverso na Marinha Mercante e na sociedade.

A FGMar conta com um Centro de Simulação Aquaviária (CSA) que é um dos mais modernos do mundo.

Antes de sua criação, que foi possibilitada por uma parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) em 2005, o marítimo que quisesse se qualificar com cursos e simuladores em Posicionamento Dinâmico (DP), tecnologia usada em navios do offshore, precisava viajar para países da Europa em busca dos centros mais modernos, como os da Noruega e da Escócia. A viagem demandava gastos significativos, em torno de £15 mil, e poucos brasileiros tinham acesso às qualificações. Desse modo, armadores nacionais contratavam marítimos estrangeiros, que eram vistos como mais capacitados. Com a criação do CSA na FGMar, os brasileiros passaram a ter uma opção mais viável, em pleno centro do Rio de Janeiro, para manter e aprimorar seus conhecimentos no campo das ciências náuticas. Atualmente, o Brasil é o segundo país no mundo em número de operadores de DP, atrás apenas dos Estados Unidos.

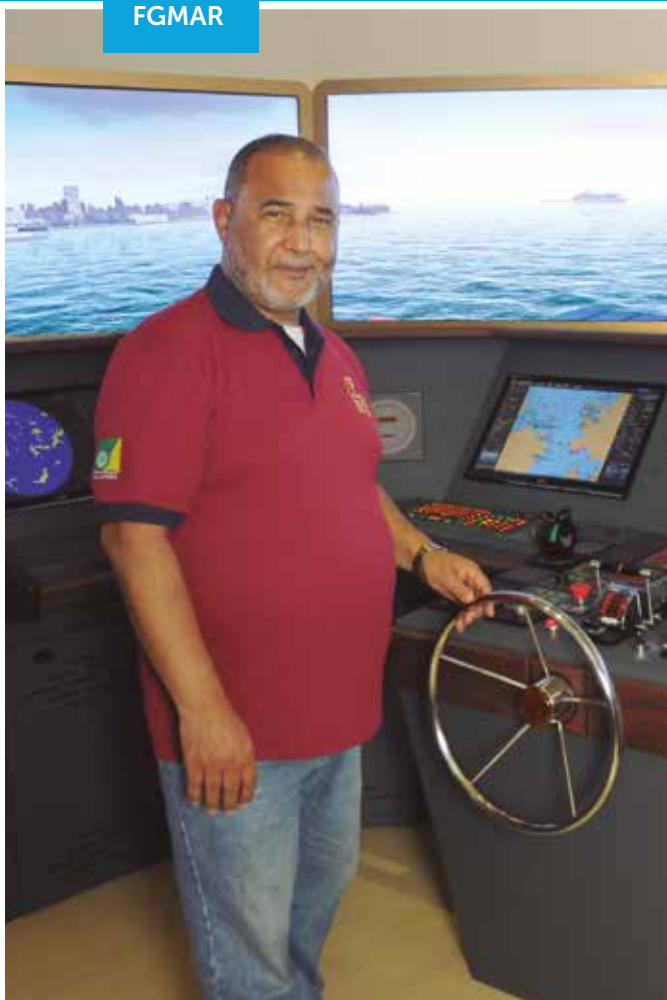


Ernesto Coutinho Junior, Grazielle Oliveira, Tamara Furtado, Renata Diniz e Mario Calixto, profissionais que fazem a FGMar

Além de todos os equipamentos de última geração elogiados por alunos e profissionais da área, a FGMar conta com uma equipe altamente gabaritada para atender as demandas dos marítimos. Mario Calixto, na Fundação há 15 anos, é o coordenador-geral. Tamara Furtado trabalha como designer de projetos e é responsável por desenvolver as áreas que são inseridas no simulador. Na prática, desenvolve os prédios, montanhas, cenários e o fundo do mar – linhas de batimetria, toda a sinalização do canal, boias etc. Grazielle Oliveira é gestora de qualidade, saúde, meio ambiente e segurança (QSMS) e também de contratos. Ernesto Coutinho Junior é o engenheiro naval da FGMar, responsável pelas embarcações utilizadas em qualquer simulação, seja de treinamento ou de projeto. Renata Diniz atua como consultora naval e instrutora nas aulas práticas de simulação do Curso de Manuseio de Cargas Líquidas da Fundação. Esses são os profissionais encarregados da manutenção da qualidade e funcionalidade do braço educacional do Sindmar. “O nosso diferencial, com certeza, é a equipe que está por trás de tudo. Porque a partir dela é que temos excelência naquilo que é feito no chamado

background do simulador. É espetacular trabalhar com pessoas que não somente têm essa vontade de fazer algo bem-feito, mas que o fazem com carinho”, celebra Mario Calixto. Além da equipe fixa, a Fundação conta com consultores e professores convidados igualmente especializados para seus cursos e consultorias.

De 2004 para cá, muita coisa mudou para melhor. Novas tecnologias chegaram e, com elas, outros desafios. Para o engenheiro naval da Fundação, cada projeto tem suas peculiaridades. “Desde que cheguei à FGMar, acho muito interessante usar toda a teoria que eu aprendi para desenvolver os navios. Hoje, com 14 anos de experiência aqui, evolui muito e posso trabalhar com uma quantidade de detalhes muito maior. Cada navio é um navio diferente, cada projeto exige um comportamento. Houve projetos aqui em que a parte de vento era muito importante. Ou então, a mais importante era a parte submersa, a parte de propulsão, de aceleração e desaceleração. Cada embarcação vem com um desafio diferente. E estar exposto a esses desafios nos mantém em uma evolução constante”, analisa Ernesto Coutinho Junior.



Canal do Panamá: Projeto 3D desenvolvido pelos profissionais da FGMAR

“A importância do Canal do Panamá na logística internacional deu ainda mais visibilidade ao Centro de Simulação Aquaviária da Fundação como desenvolvedora de projetos de grande porte e de alta complexidade.”

Jailson Bispo
Diretor da FGMAR e do Sindmar

O diretor da FGMAR e do Sindmar Jailson Bispo em um dos simuladores *full mission* do Centro de Simulação Aquaviária (CSA)

CANAL DO PANAMÁ

A FGMAR participou de diversos projetos nacionais e internacionais ao longo de seus 20 anos. Em 2015, realizou um estudo que apontou restrições operacionais no Canal do Panamá. A Fundação foi contratada pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) para analisar a segurança da navegabilidade do navio de projeto – um New Panamax – nas manobras de entrada e saída das novas eclusas do canal, além de avaliar o uso dos rebocadores que auxiliariam a embarcação nessas manobras. Após terem sido desenvolvidos o cenário, os rebocadores e o navio nos simuladores do CSA, o estudo demonstrou a dificuldade de se manter o controle da embarcação sob as condições ambientais frequentes. Quanto ao uso dos rebocadores, o desempenho foi insatisfatório devido à sua baixa potência. Foi comprovada também a necessidade de realização de uma análise de risco, além de treinamento especial para os trabalhadores envolvidos nas manobras, com o intuito de evitar acidentes que resultassem em morte ou em danos ao meio ambiente.

Reforçando sua relevância, o estudo da FGMAR ganhou destaque na mídia internacional especializada no setor marítimo. “A importância do Canal do Panamá na logística internacional deu ainda mais visibilidade ao Centro de Simulação Aquaviária da Fundação como desenvolvedora de projetos de grande porte e de alta complexidade”, avalia o diretor da FGMAR e do Sindmar Jailson Bispo.

Um mês após o início das operações nas eclusas do canal, um acidente veio a comprovar os resultados do estudo realizado no CSA. O porta-contêiner *Xin Fei Zhou*, da Cosco, colidiu com a parede da eclusa Agua Clara, situada no lado do Atlântico. “O problema não é só o navio furar, como aconteceu no acidente. Você tem vidas ali, além da carga com potencial de perda e poluição ambiental. A segurança é um ponto central na FGMAR, e os operadores dos rebocadores viram que criamos as eclusas nos simuladores e avisamos que acidentes ali poderiam acontecer. Eles fizeram a operação sabendo disso tudo, e resultou na colisão”, analisa a designer Tamara Furtado.



OUTROS PROJETOS E CURSOS

ATUALMENTE, A FUNDAÇÃO DISPONIBILIZA 27 CURSOS. SÃO ELES:

Curso Básico de Operador de DP (DPB)

Curso Avançado de Operador de DP (DPA)

DP Técnico (DPT)

Curso de Gestão de Recursos do Passadiço (BRM)

Gerenciamento de Crise e Comportamento Humano (CRM)

Curso de Operador de DP para Navios Aliviadores (Curso B)(STB)

Curso de Redução de Tempo de Mar para Operador DP (STR)

Conhecimento Náutico para Operadores VTS (NVTs)

Operador de VTS (VTS-O)

Supervisor de VTS (VTS-SUP)

Serviço VTS (On-the-Job Training) (VTS-OJT)

Manuseio de Cargas Líquidas (MCL)

Manobrabilidade de Navios

Manobrabilidade para OSV (Offshore Support Vessel)

Curso Especial para Operador ECDIS (EPOE)

Curso Especial de Gerenciamento de Passadiço para Oficiais (EGPO)

Curso Especial Básico de Conscientização sobre Proteção de Navio (EBCP)

Curso Intermediário de Proteção de Navios (CIPN)

Curso Especial de Operador ARPA (EARP)

Combate à Poluição Nível 1 (CBP1) (OPRC-1)

Combate à Poluição Nível 2 (CBP2) (OPRC-2)

Combate à Poluição Nível 3 (CBP3) (OPRC 3)

Operações de Offloading para Navios VLCC

Atualização para Práticos (ATPR)

Prova Prático-Oral para Praticantes de Prático (PPO)

Especial de Segurança em Operações de Carga em Navios-Tanque Petroleiros(ESOP)

Especial Básico de Navios-Tanque Petroleiros e para Produtos Químicos (EBPQ)

em processo de credenciamento



Projeto 3D Valemax no porto de Tubarão (ES)



O ex-presidente do Sindmar Severino Almeida Filho na inauguração do CSA da FGMar



Diretores do Sindmar e da FGMar na DP Brasil 2015

Foram diversos os projetos e consultorias nacionais e internacionais de que a Fundação participou em seus 20 anos. Em 2011, a pedido da Vale, a FGMar realizou estudos para verificar os riscos operacionais e as condições de manobrabilidade de um mineraleiro Valemax, bem como a sua adequação aos canais e às bacias de evolução dos portos de Tubarão (ES) e de Ponta da Madeira (MA). Com o uso dos simuladores de última geração do CSA, os profissionais da Fundação criaram virtualmente um dos maiores navios de minério do mundo antes mesmo de ele ser construído, e assim realizaram os estudos e testes. “Ver como, depois do navio ter sido lançado, ele estava tão próximo de o que fizemos aqui, é um motivo de orgulho”, comemora o engenheiro naval da FGMar, Ernesto Coutinho Junior.

Além de estar presente nos principais eventos internacionais dos setores aquaviário e portuário, a FGMar organizou a conferência DP Brasil, que ocorreu em 2013 e 2015. Cada edição contou com a participação de 400 pessoas, incluindo representantes de empresas e profissionais do setor, estabelecendo o evento como a maior referência na América Latina em Posicionamento Dinâmico. Já existiam conferências regulares sobre o tema na Europa e na América do Norte, e esta foi a primeira em nossa região, incentivando o Instituto Náutico a criar também uma conferência fixa na Ásia (Singapura). “A virada de chave da FGMar foi começar a ter participação em projetos internacionais. Isso aumentou muito a nossa projeção e credibilidade. Nos 20 anos da FGMar, vi muita coisa mudar. Hoje, contamos com diversos simuladores de excelência e somos uma referência mundial em treinamento e capacitação da gente do mar”, conclui o coordenador-geral Mario Calixto.



Odilon Braga
Diretor-superintendente da FGMAR

A FGMAR obteve reconhecimento nacional e internacional pelo trabalho que desenvolve todo o seu corpo técnico. Isso se deu graças à visão e à liderança do então presidente do Sindmar, Severino Almeida Filho. Toda a diretoria abraçou esse projeto, que se tornou motivo de orgulho para nós. Aceitamos o desafio de montar um centro de excelência de treinamento dos nossos oficiais, que antes precisavam gastar vultosas quantias em treinamentos no exterior, e criamos condições sustentáveis para viabilizar financeiramente este imenso projeto. Não foi um caminho fácil de percorrer, mas, a partir da inauguração do nosso Centro de Simulação Aquaviária, muitos profissionais tiveram a oportunidade de se atualizar com as melhores práticas de ensino a um custo bem mais baixo, inclusive, motivando as empresas a encaminharem os seus profissionais para realizarem cursos conosco.



Carlos Müller
Presidente do Sindmar

Em seus 20 anos de atuação, a FGMAR se mostrou essencial para que os oficiais brasileiros pudessem se certificar e ocupar postos de trabalho a bordo quando a tecnologia de posicionamento dinâmico foi adotada no offshore. Nos próximos anos, esperamos ter condições ainda mais efetivas de dar respostas às necessidades de capacitação que certamente surgirão com a transição energética e a adoção de novos combustíveis marítimos, um movimento importante, que já está sendo considerado como a quarta revolução na propulsão dos navios.

GALERIA



Obras



Inauguração CSA (2006)



Navalshore (2006)



Visita Cleopatra Doumbia-Henry – OIT (2009)



Visita TRT (2011)



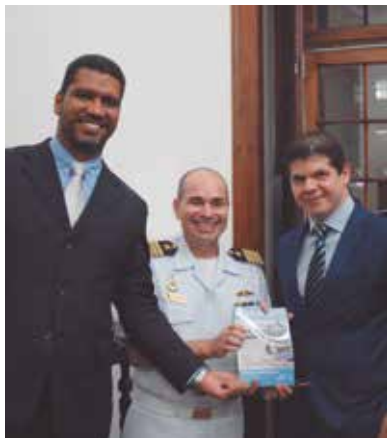
Visita Antaq (2011)



Visita DPC (2012)



Visita World Maritime University (2012)



Livro Estabilidade dos Rebocadores (2022)



Treinamento de operadores de VTS (2023)



Visita representantes do setor marítimo (2023)



Atualização de práticos (2023)



Visita Marinha do Brasil (2023)



Visita Petrobras (2023)



Visita deputado Alexandre Lindenmeyer (2024)



Ao longo de quatro semanas, todos os equipamentos do CSA foram trocados e atualizados

EM DIA COM A EXCELÊNCIA

FGMar renova todo o CSA com dispositivos de última geração

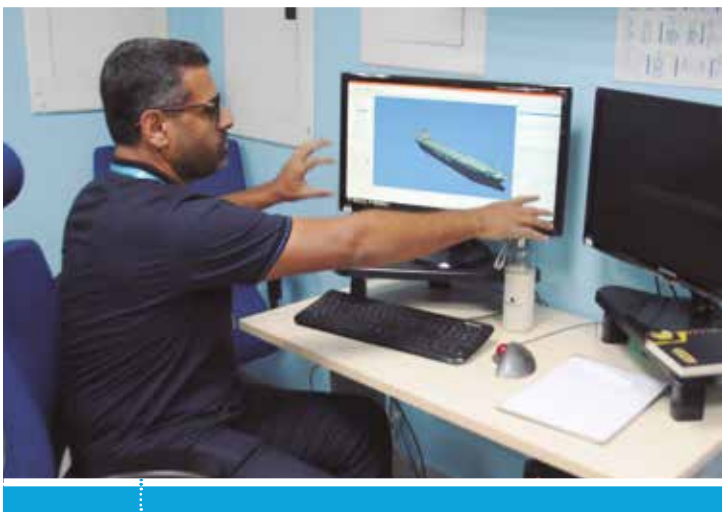
Depois de quatro semanas de trabalho, em fevereiro a Fundação Gente do Mar concluiu a troca de todas as máquinas do Centro de Simulação Aquaviária (CSA). Após a reforma, os dois passadiços *full mission*, o simulador da praça de máquinas, as salas de Posicionamento Dinâmico (DP) e do Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS), e os terminais petroleiro e de cargas líquidas receberam novos softwares, hardwares, placas-mãe, processadores, fontes e SSDs (dispositivos de armazenamento).

A FGMar passou a contar com cerca de cem máquinas em sua versão mais recente, equipamentos que servirão para aprimorar ainda mais a qualidade dos cursos. A mudança levou cerca de um mês e foi coordenada pelo engenheiro Alejandro Buchacra, gerente de projetos da Wärtsilä, empresa fabricante dos simuladores.

Durante esse tempo, a equipe de TI da Fundação foi disponibilizada com exclusividade para este serviço.

Assim, a FGMar se reafirma como um dos centros de capacitação de marítimos mais modernos do mundo. “É certamente o mais importante da América Latina e o único que tem treinamento de DP com aulas do básico ao avançado. Com essa mudança, os modelos matemáticos dos navios estão muito mais modernos e as áreas desenvolvidas também apresentam maior qualidade”, elogia Buchacra.

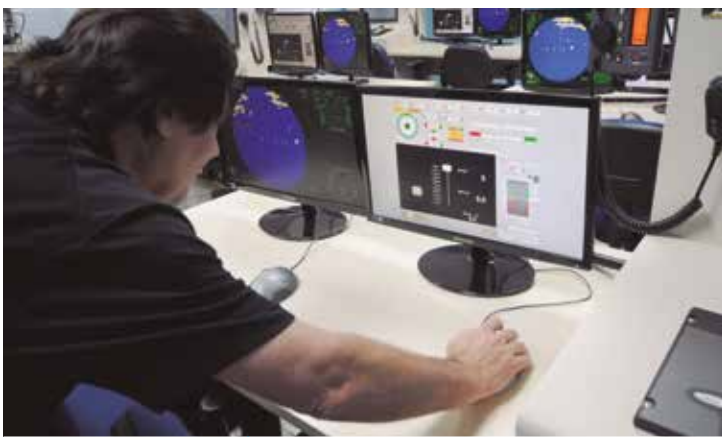
Os alunos que já receberam treinamento no CSA perceberão agora uma maior proximidade com a realidade ao utilizarem simuladores, tanto na parte técnica quanto no aspecto gráfico. Para Mario Calixto, coordenador da FGMar, a melhora é bastante perceptível



Ernesto Coutinho aponta melhorias no desenvolvimento de navios



Mario Calixto explica a evolução das simulações



Alejandro Buchaca faz ajustes no equipamento de DP



Um dos simuladores *full mission* depois da atualização

e permitirá uma aprendizagem ainda mais enriquecedora. “Por exemplo, em uma situação real, se um navio com calado aéreo muito grande passar debaixo da ponte, ele irá bater no vão central e adernar. Na simulação, a embarcação pode inclinar e continuar indo avante. Esta é uma evolução muito significativa. Antes, a simulação parava. Agora, não. Mesmo levando em consideração a avaria, o navio continua navegando”, observa.

Na parte de áreas, as novas ferramentas de edição possibilitam um realismo gráfico ainda maior, com ondas semelhantes às de um mar de verdade, tanto na aparência quanto no movimento, assim como cidades e montanhas mais nítidas e navios de acabamento aprimorado. Tudo isso proporcionará aos alunos uma percepção de autenticidade que irá contribuir para maior eficácia do treinamento.

Segundo o engenheiro naval da FGMAR, Ernesto Coutinho Junior, a atualização do software de desenvolvimento proporcionou maior dinamismo ao seu trabalho. “A ferramenta está mais flexível, nos

permitindo deixar as superfícies extremamente reais. Isto, na hora da simulação, vai proporcionar uma melhor percepção de textura, luminosidade e geometria. O comportamento em ondas e manobras também vai avançar consideravelmente. Podemos dizer que o que já era bom ficou muito melhor”, avalia o engenheiro naval ao descrever o Virtual Shipyard – programa utilizado no desenvolvimento de navios.

Para o diretor financeiro da FGMAR, Jailson Bispo, a atualização dos equipamentos é parte do compromisso da Fundação com aqueles que buscam qualificação profissional e consultoria especializada por meio dela. “Somos uma entidade que se orgulha de ser feita por marítimos para marítimos. Nosso compromisso maior é com a qualidade dos equipamentos que oferecemos e dos serviços que prestamos. Estamos permanentemente em sintonia com o estado da arte tanto em tecnologia quanto em metodologia de ensino e de trabalho. Queremos que cada profissional e cada empresa que precise de nossos cursos ou da nossa consultoria tenha certeza de estar encontrando o que há de melhor”, conclui o diretor.



Ao lado de Carlos Müller, presidente do Sindmar, o coordenador da FGMar, Mario Calixto, apresentou a praticantes da Transpetro cursos oferecidos pela Fundação

NOVA GERAÇÃO DE OFICIAIS E ELETRICISTAS VISITA A FGMAR

A Fundação Gente do Mar tem a missão de ser para os seus alunos um ambiente dinâmico de trabalho e estudo, onde a aprendizagem contínua por meio de cursos e treinamentos contribui para o sucesso e a longevidade na carreira.

O Sindmar representa oficiais e eletricistas mercantes que vivenciam um cenário de expectativa, repleto de desafios e oportunidades. Com o aumento da complexidade nas operações marítimas, há uma demanda crescente por profissionais altamente qualificados e preparados para lidar com tecnologias avançadas e sistemas de navegação modernos.

Essa evolução tecnológica exige uma formação robusta, não apenas em conhecimentos técnicos, mas também em habilidades de gestão e liderança para coordenar tripulações multiculturais e multifuncionais. Além disso, a necessidade de aderência a regulamentos internacionais rigorosos de segurança e proteção ambiental torna-se cada vez mais crítica, exigindo uma adaptação constante a novos padrões operacionais e legislações.

Nesse contexto, a sustentabilidade e a inovação tecnológica representam áreas de grande importância para os representados do Sindmar. A indústria naval está investindo pesadamente em tecnologias verdes, como navios movidos a combustíveis alternativos e sistemas de eficiência energética, em resposta às preocupações ambientais globais. Profissionais que se destacarem na compreensão e aplicação dessas novas tecnologias estarão na vanguarda da modernização da Marinha Mercante, desempenhando papéis cruciais na transição para operações mais sustentáveis e ecologicamente responsáveis.

Com esse raciocínio, a Fundação tem ampliado o número de visitas de jovens e futuros marítimos às suas instalações. Nos últimos meses, praticantes da Transpetro e alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) e do Curso de Adaptação para Aquaviários - Categoria Eletricista (CAAQ - ELT) do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) foram conhecer a FGMar e aprender sobre o funcionamento dos simuladores do CSA.



Alunos da EFOMM aprenderam sobre as funcionalidades dos simuladores *full mission* do CSA



Mario Calixto, coordenador da FGMar, respondeu a questões levantadas pelos futuros oficiais



Eletricistas mercantes conheceram o uso da tecnologia de ponta em simulação aquaviária



Painel ecológico está instalado nos simuladores do CSA

SIMULADORES DO CSA CONTAM COM FERRAMENTA PARA CONTROLAR EMISSÕES DE GEE

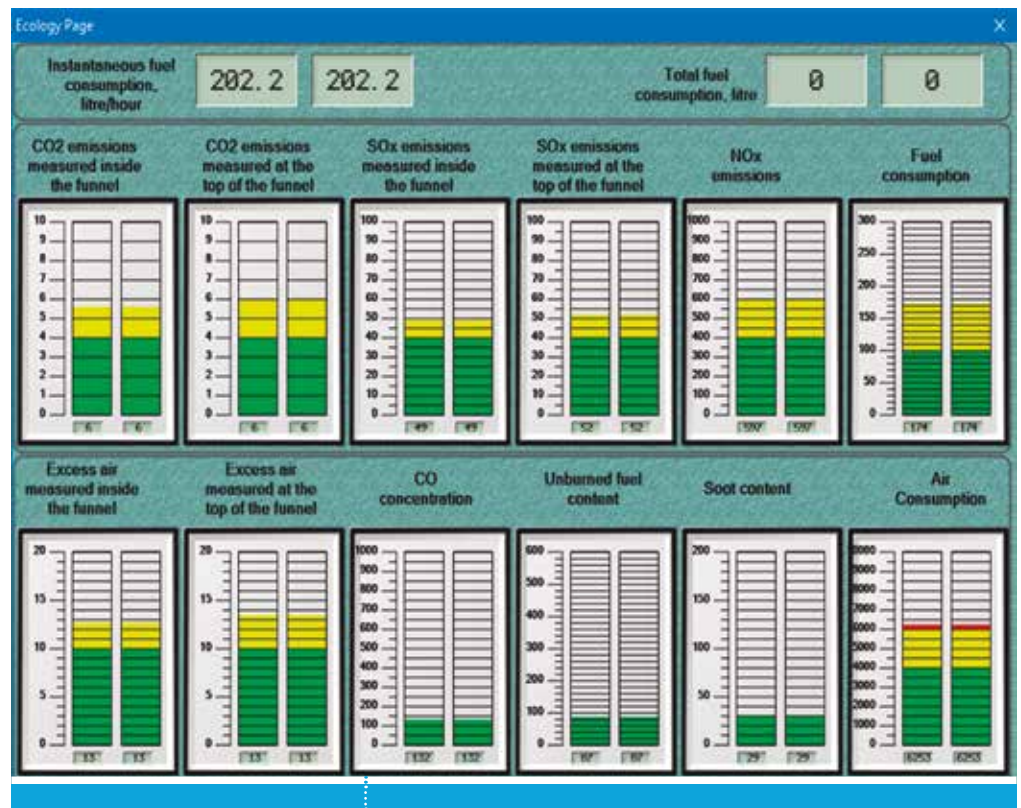
A pauta da redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) na atividade marítima chegou ao Centro de Simulação Aquaviária (CSA) da FGMAR. Com a recente atualização dos equipamentos, os simuladores ganharam um software que permite visualizar a quantidade de GEE emitida por alguns navios durante os exercícios realizados.

“Esse painel ecológico nos mostra o volume de poluentes lançados no ar pela embarcação que está sendo utilizada na simulação. A partir dessa informação, nós podemos buscar uma velocidade mais adequada para conduzir o navio e tentar reduzir a emissão de gases de efeito estufa durante a navegação”, explica o coordenador Mario Calixto.

Carlos Müller, presidente do Sindmar – entidade mantenedora da FGMAR –, acompanha as discussões em âmbito mundial sobre a adoção de combustíveis mais limpos na Marinha Mercante. Ele destaca que a sustentabilidade é uma bandeira levantada pela FGMAR desde a sua fundação. “O discurso da FGMAR está alinhado com os ideais de desenvolvimento sustentável compartilhado por entidades respeitadas tanto aqui no Brasil quanto no exterior. Há anos, ela vem adotando práticas ecologicamente corretas, como a separação de lixo para reciclagem e a utilização de produtos feitos com materiais reaproveitados. Agora, está disponibilizando uma ferramenta que permite controlar a emissão de gases poluentes na navegação simulada em nossos passadiços”, destacou Müller.

O painel ecológico foi projetado para calcular as emissões de motores marítimos a diesel. Esse módulo, dentro da simulação, tem o propósito de educar os profissionais quanto à relação entre o consumo de combustível e as emissões, bem como as implicações para a operação da embarcação e o cumprimento das regulamentações internacionais.

No painel, o aluno poderá acompanhar as emissões produzidas pelos motores no momento de uma manobra ou em regime de viagem, com possibilidade de acompanhamento, também, do consumo instantâneo de combustível (litro/hora), emissão de CO₂, óxidos de nitrogênio, óxidos de enxofre, dentre outros, conforme imagem ao lado.



Exemplo de variação do tempo no painel ecológico durante uma manobra

O modelo matemático do motor principal permite simular motores a diesel de baixa, média e alta rotação (RPM). São simulados motores diesel com FPP, CPP, Voith Schneider, Z-drive, water jet, turbina a gás, turbina a vapor e diesel-elétrico.

TIPOS DE EMISSÃO

- **C_{exh}**, mg/m³
concentração de fuligem, em miligramas por metro cúbico, vs. RPM relativa, %
- **CH**, ppm
concentração de hidrocarboneto, em partes por milhão, vs. RPM relativa, %
- **CO**, ppm
concentração de monóxido de carbono, em partes por milhão, vs. RPM relativa, %
- **NO_x**, ppm
concentração de óxidos de nitrogênio, em partes por milhão, vs. RPM relativa, %
- **SO_x**, ppm
concentração de óxidos de enxofre, em partes por milhão, vs. RPM relativa, %
- **Fumaça preta**
densidade da fumaça versus concentração de fuligem, mg/m³, varia de 0 a 1.



Odilon Braga, diretor-superintendente da FGMAR, destacou a importância de livros em língua portuguesa para os profissionais do setor de rebocagem portuária

EM PROL DA SEGURANÇA

FGMar participa de novo livro sobre rebocagem portuária

O manual “Operações de Rebocadores ASD pela Proa: Riscos e Eficácia”, de autoria do capitão e práctico holandês Henk Hensen, foi lançado em 28 de novembro durante o II Seminário de Emprego de Rebocadores Portuários, evento promovido pela Praticagem do Rio de Janeiro na capital fluminense.

A publicação foi traduzida do inglês pelo capitão de longo curso (CLC) Plínio Rodrigues Calenzo, presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante e diretor do Instituto Brasileiro de Rebocagem (IBR), sendo a terceira em parceria com a FGMAR.

As anteriores são “Utilização de Rebocadores nos Portos” e “Estabilidade dos Rebocadores – Um Guia Prático para Operações Seguras”, ambas escritas por

Hensen. Como das outras vezes, a FGMAR colaborou tanto na revisão técnica quanto na editoração da obra.

A apresentação do livro no seminário foi feita por Odilon Braga, diretor-superintendente da Fundação. Em sua fala, Braga destacou o papel crucial de mais esta publicação na capacitação dos profissionais do setor de rebocagem portuária, citando um estudo feito pelo IBR, em 2015, sobre segurança na operação de rebocadores.

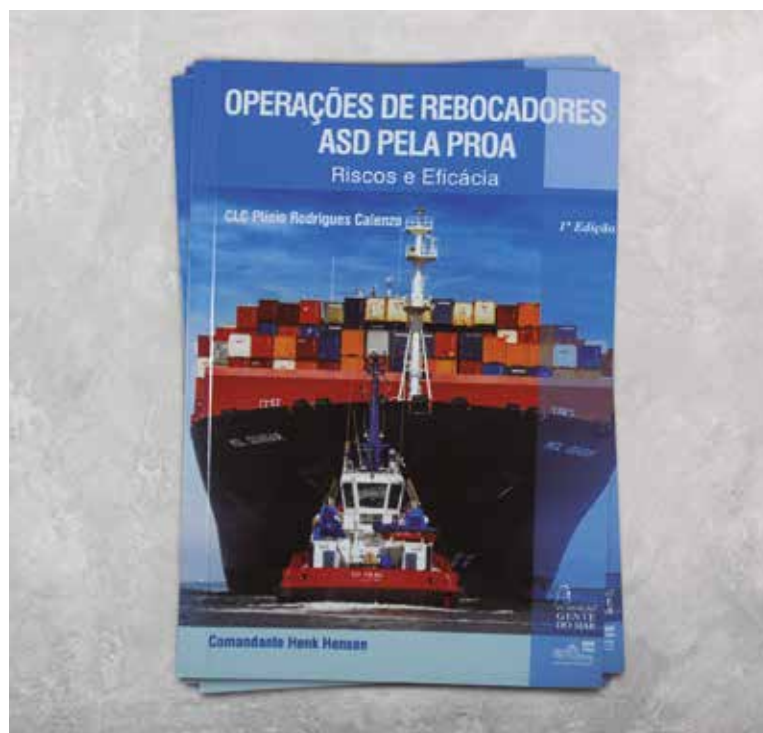
O levantamento comparou a quantidade de naufrágios sofridos por rebocadores brasileiros – a maior frota do mundo, de propriedade do grupo Maersk – com a de embarcações do mesmo tipo que operam no exterior. O resultado apontou que nas operações portuárias realizadas aqui ocorreram 20 vezes mais naufrágios.



O CLC Plínio Calenzo, responsável pela tradução do manual

“Concluiu-se que a questão recaía sobre a ausência de literatura técnica atualizada, em língua portuguesa, a ser utilizada na capacitação dos profissionais. Até 2018, das milhares de publicações marítimas que existiam no Brasil, apenas uma falava de operações de rebocadores e ela era do final do século passado. Por esta razão, a FGMar e o IBR começaram a traduzir livros de qualidade para auxiliar na capacitação da nossa gente do mar”, declarou Braga.

Assim como o segundo livro, este recém-lançado desenvolve assuntos abordados na primeira obra (Utilização de Rebocadores nos Portos), considerada referência mundial no tema, e não deve ser o último fruto desta parceria. “Pretendemos estender a trilogia e continuar trabalhando com o IBR no lançamento de outras publicações dentro dessa linha de rebocadores e, assim, contribuir efetivamente para o aumento da segurança das operações portuárias no Brasil”, afirma Mario Calixto, coordenador da FGMar.



TURMAS



Manobrabilidade Básica



VTS



Operações Offloading com navios VLCC



BRM



DPB



DPB



Operações Offloading com navios VLCC



Simulação de Movimentação de Cargas Líquidas



Manuseio de Cargas Líquidas



Simulação de Movimentação de Cargas Líquidas

DIÁRIO DE BORDO

A ação sindical é ampla e contínua. Em todo o Brasil e também no exterior, os dirigentes do Sindmar se empenham na defesa dos direitos e interesses legítimos de oficiais e eletricitas mercantes.

Reconhecido por sua atuação independente e vigorosa, nosso Sindicato vem conquistando vitórias significativas ao longo dos anos e continua a lutar incansavelmente para preservá-las.

Marcamos presença onde se fizer necessário para garantir mais empregos, melhores condições laborais e desenvolvimento profissional para aqueles que representamos.

A participação de oficiais e eletricitas como associados é essencial para mantermos um Sindicato forte e capaz de enfrentar os desafios que se apresentam.

O Sindmar trabalha pelo seu trabalho.

Seu emprego, nossa luta!



Incentivo à construção naval

O Banco Nacional de Desenvolvimento Social lançou em 24 de janeiro o BNCDES Azul, programa que permitirá identificar os usos atuais e potenciais do ambiente marinho brasileiro para o desenho de políticas públicas. O tema está relacionado às discussões sobre mudanças climáticas e processos econômicos na busca por uma transição justa marítima. Na ocasião, o presidente do Sindmar e da Conttmf, Carlos Müller, considerou a iniciativa bem-vinda, mas fez um alerta:

“O projeto do BNCDES vai ao encontro das propostas que a Conttmf apresentou ao governo ainda durante a transição governamental. No entanto, os programas anunciados pelo governo não estão sendo segui-

dos pelo corpo gerencial da Petrobras, que continua privilegiando o afretamento de navios petroleiros de outros países para atuarem na nossa cabotagem. A Petrobras detém 70% de todas as cargas movimentadas por navio em águas brasileiras, mas continua lançando mão de regras que excluem embarcações nacionais desse transporte. Isso se deve à existência de gerentes de terceiro escalão que planejam o transporte marítimo da Petrobras jogando contra o Brasil. Isso precisa mudar”, declarou Müller.

Na foto, a ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos, entre José Válido e Carlos Müller, que representaram o Sindmar e a Conttmf.



Sindicalização e negociação coletiva

A delegada do Sindmar no Espírito Santo e diretora da Conttmf, Lorena Pintor, participou da Semana Nacional de Promoção da Negociação, organizada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, que ocorreu entre 27 e 29 de novembro. O evento se deu em comemoração à ratificação pelo Brasil da Convenção nº 98 da Organização Internacional do Trabalho, que trata do direito de sindicalização. O objetivo foi promover a reflexão e o diálogo sobre desafios e perspectivas da negociação coletiva, de modo a fortalecer as relações laborais. Além das atividades em Brasília, foram promovidos encontros pelas Superintendências Regionais do Trabalho e Emprego de alguns estados. Na foto, com Lorena Pintor, o superintendente regional do trabalho no Espírito Santo, Alcimar Candeias.



Em defesa da cabotagem

O secretário-geral do Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante – CCUOMM da Argentina, Jorge Pablo Tiravassi, e o presidente do Sindmar, Carlos Müller, realizaram uma reunião virtual em 20 de dezembro. O encontro fez parte do compromis-

so mútuo de ação conjunta em defesa das marinhas mercantes nacionais. Na ocasião, os dois dirigentes sindicais atualizaram as informações sobre a situação da cabotagem em seus países e fizeram uma análise de conjuntura do setor marítimo no Mercosul.



Construir navios e empregar brasileiros

Em 23 de fevereiro, o deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS) visitou a sede do Sindmar, no Rio de Janeiro, ocasião em que discutiu com os dirigentes sindicais as ações da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira, da qual o parlamentar é presidente. O Sindmar é uma das entidades que com-

põem o Fórum pela Retomada da Indústria Naval e Offshore, por meio do qual foram apresentadas ao governo demandas e propostas a serem implementadas o mais rápido possível a fim de promover um efetivo resgate do setor. Na foto, o deputado entre Carlos Müller e José Válido, primeiro e segundo presidentes do Sindmar.



Estímulo à indústria

Em 11 de março, dirigentes da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB) se reuniram em Brasília com o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, que acumula o cargo de ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. O presidente da CTB, Adilson Araújo, entregou a Alckmin uma cópia da nota técnica “Política industrial a serviço de uma

estratégia nacional de desenvolvimento para o Brasil”, contendo propostas para o desenvolvimento nacional e a valorização do trabalho. A gente do mar foi representada pelo presidente do Sindmar e secretário-adjunto de Relações Internacionais da CTB, Carlos Müller, que ressaltou a urgência de a Petrobras destravar a construção de navios por meio de sua subsidiária Transpetro.



Desenvolvimento democrático

Democracia, desenvolvimento, sustentabilidade e valorização do trabalho foram os temas do 4º Conselho Nacional da CTB, ocorrido entre 8 e 10 de novembro em Belém (PA). O evento reuniu políticos e líderes sindicais de diversas categorias, representando diferentes setores da economia. A delegada regional do Sindmar e diretora para Assuntos de Gênero e Juventude da Conttmaf, Lorena Pintor, participou da mesa e marcou presença no painel “A participação das mulheres no novo ciclo desenvolvimentista”.



Melhoria das relações de trabalho

Em 3 de abril, o presidente do Sindmar e da Conttmaf, Carlos Müller, se reuniu em Brasília com o secretário de Relações do Trabalho, Marcos Perito, para discutir questões de interesse das federações e dos sindicatos filiados. Estiveram na pauta as condições laborais dos trabalhadores do setor pesqueiro, a necessidade de ratificação da Convenção 188 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre o trabalho na pesca, a defesa da exclusividade dos portuários e, ainda, os procedimentos de atualização do registro sindical para entidades filiadas à Conttmaf.



Eficiência energética

O Sindmar esteve presente no evento “A relevância da Antaq para a indústria marítima nacional e a sua interação com a Autoridade Marítima”, realizado em novembro passado no auditório do Clube Naval, no Rio de Janeiro. Na ocasião, o diretor da Antaq, VA Wilson de Lima Filho, destacou a importância do transporte hidroviário para o Brasil em termos de eficiência energética e logística. O Sindmar defende que o modal aquaviário precisa ser valorizado no País, como forma de avançarmos para uma matriz de transporte com menor emissão de carbono. Na foto, Lima Filho com o diretor de Educação e Formação Profissional do Sindmar, José Serra.



Centro de Capitães - 90 anos

Em novembro, o Sindmar participou da cerimônia de comemoração dos 90 anos do Centro de Capitães da Marinha Mercante (CCMM), no Rio de Janeiro, ocasião em que a representação sindical foi homenageada pelos serviços prestados à comunidade marítima. O diretor do departamento de Educação e Formação Profissional do Sindmar, José Serra, destacou o fato de que o CCMM sempre defendeu uma Marinha Mercante nacional, com navios arvorando a nossa bandeira. “Consideramos muito importante defender essas ideias, pois sem navios de sua própria bandeira o Brasil corre o risco de ficar à mercê dos países que efetivamente controlam o transporte marítimo internacional”, declarou Serra.



José Serra na entrega dos prêmios a Arthur Schmitt e Thiago Moreira

Premiação na EFOMM CIAGA

Em 7 de dezembro, o diretor de Educação e Formação Profissional do Sindmar, José Serra, representou o Sindicato na cerimônia de formatura de alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro. Arthur Schmitt, que alcançou a primeira colocação em náutica, e Thiago Moreira, que ficou em sétimo lugar também

em náutica, receberam do Sindmar, cada um, uma caixa de som com tecnologia bluetooth. “Eles merecem esse reconhecimento. É um momento importante para a vida desses futuros oficiais da Marinha Mercante brasileira, pois marca o início da vida profissional deles, que saem daqui cheios de vontade de conquistar o seu espaço e preparados para contribuir com o desenvolvimento do Brasil”, declarou Serra.



Navegação segura

A Marinha do Brasil realizou em dezembro de 2023, no auditório da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), a cerimônia anual de premiação do Programa de Segurança da Navegação na Amazônia (PSNA). Foram contempladas empresas e outras instituições do setor que se destacaram no período, assim como aquelas que contribuíram na promoção de

uma mentalidade marítima. O programa é composto por seis projetos e visa aperfeiçoar o atendimento das tarefas básicas previstas na Lei da Segurança do Tráfego Aquaviário. Na foto, CMG Ewerton Calfa (CPAOR), Darlei Pinheiro (Sindmar), VA Antônio Capistrano de Freitas (Comandante 4º DN) e CA Mauricio Coelho Rangel (Chefe do Estado Maior do 4ºDN).



Passagem de comando 1

Em 31 de janeiro, o Capitão de Mar e Guerra Luciano Calixto de Almeida Junior assumiu o cargo de Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, substituindo o CMG Alessandro Antunes Peixoto. A Capitania é responsável por orientar, coordenar e controlar as atividades relativas à Marinha Mercante no que se refere à defesa nacional, à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à prevenção da poluição hídrica por parte das embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. Além da sede, localizada na capital fluminense, a CPRJ conta com uma agência em Paraty e delegacias em Angra dos Reis e Itacuruçá. Na foto, o diretor de Educação e Formação Profissional do Sindmar, José Serra, com o CMG Calixto.



Passagem de comando 2

O nosso diretor de Educação e Formação Profissional, José Serra, representou o Sindmar na cerimônia de passagem de comando da Diretoria de Portos e Costas (DPC) realizada em 26 de março, no Rio de Janeiro. O cargo, antes ocupado pelo vice-almirante Sergio Renato Berna Salgueirinho, foi assumido pelo vice-almirante André Macedo. A representação sindical tem discutido com a Autoridade Marítima a necessidade de melhora na oferta de cursos para oficiais e eletricitas e nos serviços prestados pela Marinha do Brasil na emissão ou renovação dos certificados exigidos para o desempenho profissional.



Estágio e certificação

Em 1º de fevereiro, o delegado do Sindmar em Belém (PA), Darlei Pinheiro, reuniu-se com o Capitão dos Portos da Amazônia Oriental, CMG Ewerton Rodrigues Calfa. Os dois discutiram questões apresentadas pelos associados do Sindicato e as mais frequentes diziam respeito ao estágio supervisionado para emissão ou revalidação de certificados STCW. O Capitão Calfa garantiu empenho máximo para auxiliar nos assuntos tratados.



Educação aquaviária

O delegado regional do Sindmar Darlei Pinheiro se reuniu em 7 de dezembro com Laércio Gouvêa Gomes, professor e vice-diretor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará, campus Belém. No encontro, os dois discutiram diversos tópicos, entre os quais o desenvolvimento do Arco Norte, a formação em logística de transporte aquaviário e a capacitação dos profissionais da pesca.



Importunação e assédio

Em 15 de março, o Sindmar organizou uma palestra para alunos da EFOMM-CIABA, em Belém (PA), sobre temas relacionados a assédio e importunação sexual a bordo de embarcações. A ideia partiu das próprias alunas e foi levada adiante pelo Sindicato com o objetivo de promover um ambiente laboral seguro e digno para todos na Marinha Mercante.

A palestra foi conduzida pela capitã de cabotagem Tayane Calado, que aparece na foto ao lado do delegado regional do Sindmar Darlei Pinheiro. Na ocasião, foi mencionada a ação rápida do Sindicato no apoio a uma oficial que sofrera importunação sexual no dia 9 do mesmo mês, no porto de Chibatão, em Manaus (AM).



Juramento à Bandeira

Em cerimônia realizada no dia 10 de maio no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), no Pará, os alunos do primeiro ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) prestaram juramento solene à Bandeira Nacional. O evento contou com a presença de Comandantes da Marinha do Brasil, representantes das Forças Armadas e de órgãos de se-

gurança pública, autoridades civis e membros da comunidade marítima. Em seu discurso, o Comandante do CIABA, CMG Marcio Braga de Souza, expressou reconhecimento ao esforço dos alunos que, ao recitarem o juramento, prometeram dedicação integral ao serviço à Pátria. Na foto, o delegado do Sindmar Darlei Pinheiro com um grupo de futuros oficiais.



Logística portuária

O delegado regional do Sindmar Darlei Pinheiro participou do seminário “Logística da Operação de uma Embarcação no Porto” (LOP 2024), realizado em 15 de maio no CIABA, na capital paraense. Também estiveram presentes representantes de empresas, da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa/MPT), da Polícia Federal, da Guarda Portuária da Companhia Docas do Pará (CDP), da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), da Agência Nacional

de Vigilância Sanitária (Anvisa) e da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego (SRTE-PA). Durante o seminário, o dirigente sindical fez uma explanação sobre como são conduzidas as negociações de acordos coletivos de trabalho, desde a definição das pautas de reivindicações até a aprovação das propostas. Também foram abordadas as ações realizadas para o efetivo cumprimento das cláusulas acordadas e a importância da união entre os marítimos na busca por avanços para a categoria.

VISITAS A BORDO



Maersk Katalin



Normand Cutter



Zarapito

SEU EMPREGO NOSSA LUTA!

CADASTRO DE PRÉ-ASSOCIAÇÃO

EU TENHO

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

**UM SINDICATO
QUE ME REPRESENTA**



Preencha os campos abaixo e envie esta página impressa, pelos Correios, ou digitalizada (escâner ou foto nítida), por e-mail, para os endereços disponíveis no rodapé. Você receberá, em casa, o kit de documentos de associação ao SINDMAR.

NOME

NOME DE GUERRA

DATA DE NASCIMENTO

 /

CATEGORIA

EMPRESA

SEXO

 F M

CIR

CPF

NACIONALIDADE

ENDEREÇO

BAIRRO

CIDADE

UF

CEP

TELEFONE

E-MAIL

 /

ASSINATURA



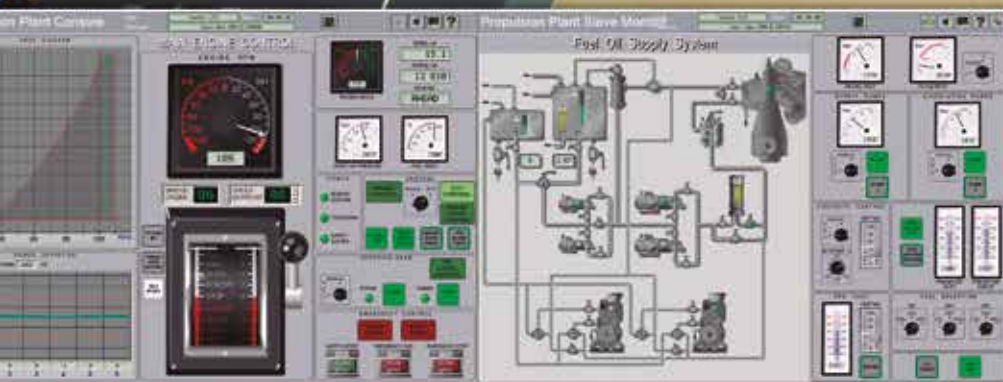
ONDE QUER QUE VOCÊ ESTEJA,
O SINDMAR ESTÁ COM VOCÊ.
MESMO QUE VOCÊ NÃO PERCEBA



O ESTADO DA ARTE EM TECNOLOGIA A SERVIÇO DA COMUNIDADE MARÍTIMA



SIMULADOR DE PASSADICHO FULL MISSION



SIMULADOR DE PRAÇA DE MÁQUINAS

CONHEÇA OS CURSOS E SERVIÇOS

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

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



SEU EMPREGO, **NOSSA LUTA!**

EU TENHO

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

UM SINDICATO
QUE ME REPRESENTA

Vamos lutar juntos e organizados! O SINDMAR convoca os Oficiais e os Eletricistas a apoiarem a Organização Sindical, contribuindo como associados, participando das discussões e das lutas encaminhadas pelo Sindicato e buscando a adesão dos colegas que ainda não são sindicalizados para que possamos ter mais força coletivamente.

SINDICALIZE-SE!



PREENCHA O SEU CADASTRO

Faça a leitura do código ao lado com seu smartphone, ou acesse:

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

