

SINCOMAR

Folha Informativa nº 32

Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro 2011

“Convenção STCW”

“Arriba México”

“Transportes Marítimos (II)”

“Estórias da Crise cá do Condomínio”

CONVENÇÃO STCW

Emendas de Manila

Texto: Cmte António P. Caneco

A Convenção STCW, cuja versão inicial data de 1978, é um “código” cujo conteúdo estabelece as normas de formação e certificação que os marítimos devem cumprir para que possam exercer as mais diversas funções a bordo dos navios de comércio.

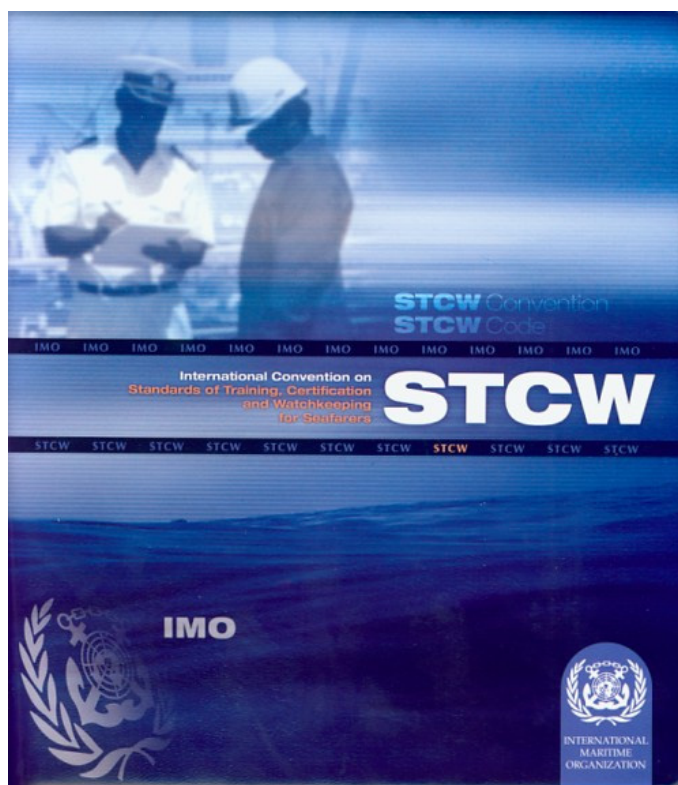
Considerada como um dos quatro pilares da segurança marítima internacional, esta Convenção, ratificada por 154 países (incluindo Portugal) e cobrindo 99,15% da frota mundial, é um instrumento fundamental de promoção da segurança marítima, com impacto directo na salvaguarda da vida humana no mar e na preservação do meio ambiente marinho.

A Convenção tem uma estrutura composta por Artigos, Regras e um Código com duas partes, a Parte A de aplicação obrigatória e a Parte B constituída por recomendações e princípios orientadores.

Composta por oito capítulos, a STCW percorre transversalmente todas as actividades desenvolvidas a bordo dos navios de comércio, nas mais variadas funções, incluindo cuidados especiais para determinados tipos de navios com um enfoque particular para as questões de segurança e de emergência a bordo.

A STCW desde o seu “nascimento”, sofreu duas grandes revisões a primeira em 1995 e a segunda em 2010. Esta última, foi aprovada em Conferência Diplomática realizada em Manila, nas Filipinas, tendo ficado conhecida como as Emendas de Manila, das quais resultou uma nova versão actualizada para responder às exigências do

transporte marítimo da actualidade, reforçando a sua componente prioritária de assegurar a manutenção a nível global, dos mais elevados padrões de competência dos marítimos, entendidas como um factor crítico da



segurança e eficiência da operação dos navios.

As Emendas de Manila entrarão em vigor no próximo dia 1 de Janeiro de 2012 de acordo com o calendário de implementação constante no quadro apresentado.

Das alterações mais importantes, destacam-se:

- Alterações às tabelas de competências, visando incluir os saberes relacionados com as novas tecnologias (ex: ECDIS), com os

equipamentos de combate à poluição e com a gestão ambiental;

- A revisão dos requisitos de horas de trabalho e de descanso, enquanto medida fundamental no combate à fadiga;

- Obrigatoriedade de formação em matéria de “security”;

- Formação de “reciclagem”, visando a garantia da manutenção das competências ao longo da carreira dos marítimos;

- A introdução de requisitos obrigatórios de prevenção do consumo de álcool e drogas;

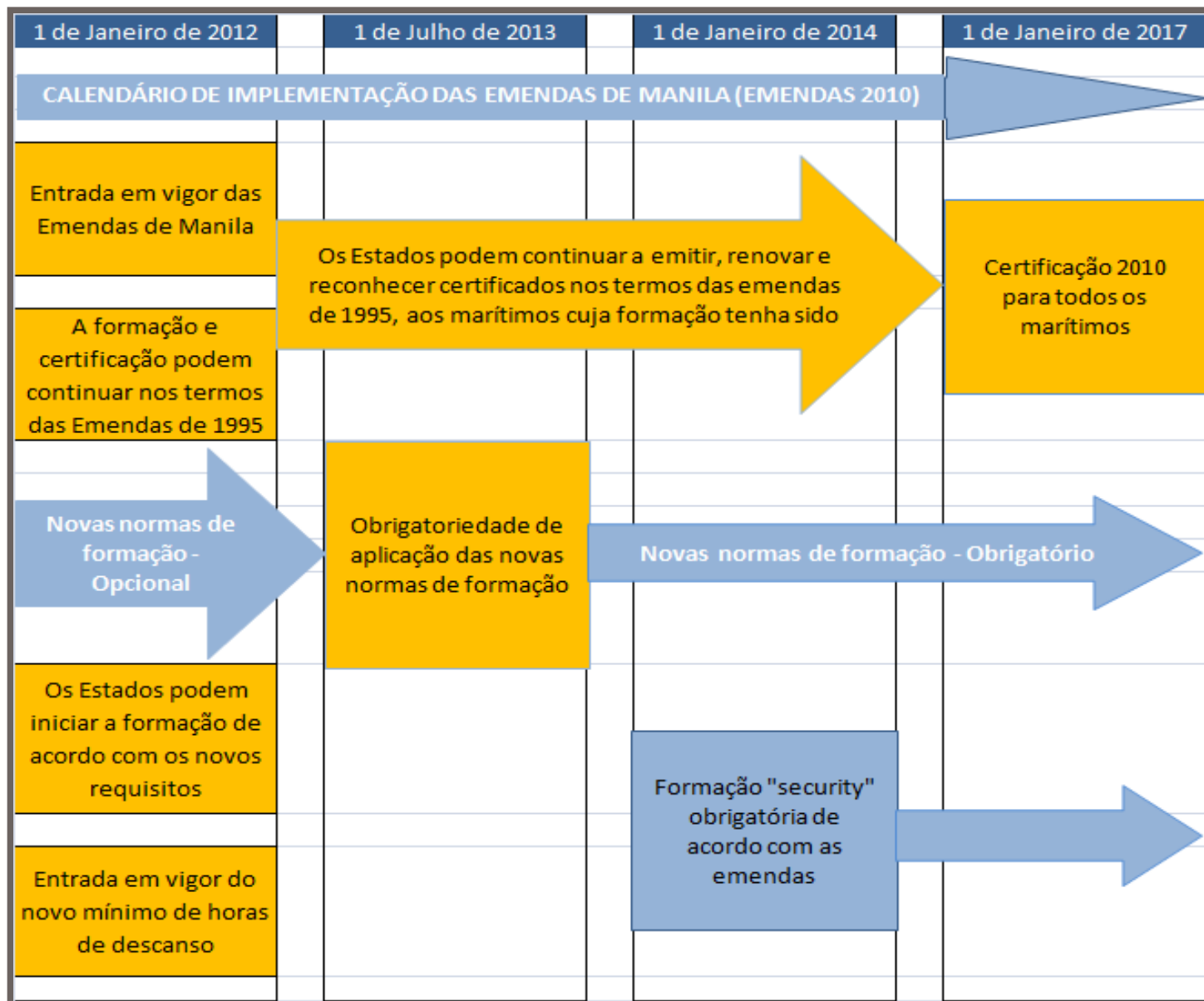
- A actualização dos padrões de aptidão física e médica dos marítimos, como meio privilegiado de prevenção da saúde a bordo;

- Novos requisitos de competência em liderança e trabalho de equipa, pretendendo dar resposta à especificidade do ambiente de trabalho a bordo e à existência de tripulações multiculturais;

- Actualização dos requisitos relativos ao trabalho em navios especializados que transportam cargas perigosas.

- Introdução de novas “carreiras” e certificação associada, designadamente a criação de competências para a figura de ETO (Electro Technical Officer).

Avizinha-se um período de grande azáfama por parte de todos os intervenientes do processo formativo e de certificação de marítimos, com par-



particular destaque para as entidades formadoras, as quais têm de reformular e adaptar os conteúdos programáticos dos seus cursos aos novos requisitos, mas também às administrações marítimas que têm de garantir o processo de transposição em direito interno das alterações introduzidas e finalmente às empresas e aos marítimos que terão que adequar as suas competências ao novo enquadramento regulamentar.

*Este artigo foi publicado na Revista de Marinha edição nº 964 Novembro/Dezembro 2011



ESTÓRIAS DA CRISE CÁ DO CONDOMÍNIO (2)



Lembram-se que moro num condomínio fechado, sem muros, constituído por 27 fracções, todas "supostamente" independentes, cujos condóminos são famílias muito diferentes do ponto de vista cultural, tradições, riqueza, bem-estar, modo de vida, etc.

Volto a escreve-lhes sobre coisas cá do condomínio, desta vez, pela boca de um novo "cromo" que por cá apareceu a lembrar-nos que "a coisa aqui está preta"

É uma figura estranha, mas ao mesmo tempo cativante. A sua conversa é à base de citações e ninguém ainda conseguiu perceber se ele é filósofo, se é economista, historiador, politólogo, visionário, ou simplesmente saudavelmente louco.

A única vez que não cita algo que todos conhecemos é quando lhe perguntamos: Quem és tu?

Em vez de citar a clássica resposta do Romeiro, responde: "Alguém".

A verdade é que já não o dispensamos nas nossas tertúlias onde falamos sobre tudo e sobre nada.

Quando há assuntos "fresquinhos" que merecem discussão é disso que falamos, quando não há nada de particularmente

actual para discutir, surgem as conversas vadias onde uns encontram algum nexa e outros nem por isso.

Quando chegarmos ao fim desta narração, provavelmente estarão como nós, discutindo se existe consistência conceptual e uma linha de pensamento coerente, no discurso deste novo amigo, ou se tudo não passa de um conjunto disperso de metáforas, histórias e anedotas, ditas ao acaso e sem qualquer aderência à realidade.

A conversa começou com uma abordagem ao conceito de democracia.

- Os meus amigos provavelmente já se esqueceram, porque já foi há muito tempo, mas a palavra Democracia vem do grego Demos que significa Povo e Krates, que significa Poder.

Quer portanto significar: o poder do povo.

É um sistema político que, para a esmagadora maioria dos pensadores terá sido implementado na Grécia, em Atenas, no ano de 508 A. C. pelas chamadas reformas de Clístenes e que tinha como principais características:

- O poder de governar pertence ao povo
- Igualdade de direitos de todos os cidadãos

Claro que, todos sabemos que, para além de não haver sistemas puros, desde então, todas as sociedades evoluíram, modificaram-se e a democracia tem enfrentado algumas dificuldades.

Citando Churchill: "a democracia é o pior de todos os regimes com excepção de todos os outros", logo de seguida interroga-nos:

Já pensaram bem nesta frase?

Já pararam para pensar nos desvíos que foram introduzidos no sistema democrático?

Como todos sabemos um dos nossos condóminos está a ver-se grego para resolver o problema das contas lá de casa e como os seus antepassados criaram este sistema a que chamam democracia, teve a infeliz ideia de querer consultar o pessoal da casa utilizando uma forma de consulta que, entretanto foi criada, a que chamam referendo.

Ai, ai! ...Viram a confusão que isto deu? Nem referendo nem mais essas manias de votar por tudo e por nada! A Administração do condomínio despediu o responsável pelas contas da casa e meteu lá um contabilista para resolver provisoriamente o assunto, com o objectivo de, mais tarde, enviar outro contabilista de mais confiança da Administração, que como sabem não foi eleita.

Mas olha com quem eles se foram meter!



A Administração do Condomínio ainda não percebeu que naquela casa há uma máxima: "quando alguém deve um euro quem tem de resolver o problema é o devedor, quando alguém deve muitos milhões, quem tem de resolver o problema são os credores!..."

- Diz o condómino que se está a ver grego para pagar as dívidas: o

senhor fala porque não percebe o que nós estamos a sofrer com isto que nos impuseram e a que chamam austeridade.

- Interrompe o nosso homem: percebo muito bem! Quer ver?

Havia um cigano que estava com problemas de dinheiro e não ganhava o suficiente para pagar as dívidas.

Então lembrou-se que, para resolver o problema o melhor seria cortar na comida que dava ao burro que o transportava de feira em feira.

Todos os dias davam menos comida ao burro. O burro começou a ficar cada vez mais fraco, a caminhar cada vez mais devagar e o cigano começou a fazer cada vez menos negócio. Quanto menos eram as receitas, mais ele cortava na ração do burro.

Quando o burro se estava quase a habituar a trabalhar sem comer...morreu!

- Percebo o que quer dizer, mas além do problema da autoridade há o problema dos mercados, que ninguém percebe como funcionam, nem o que realmente querem!

- Vejamos a questão em duas perspectivas diferentes:

Uma vez um chefe índio veio à cidade e ouviu na televisão os meteorologistas dizerem que o próximo Inverno iria ser muito frio.



Quando voltou à tribo, ordenou que todos os índios colhessem a maior quantidade possível de lenha para se aquecerem no Inverno.

A verdade é que o Inverno afinal não foi nada frio.

Quando perguntaram aos meteorologistas porque é que continuaram a fazer previsões de Inverno muito frio, responderam: porque os índios andam loucos a apanhar lenha para se aquecerem!...

Outra perspectiva: era uma vez uma menina que tinha um capuchinho vermelho. A mãe da menina mandou-a levar uma cestinha de comida à avó que estava doente.

A menina cumpriu as ordens da mãe e dirigiu-se a casa da avó pelo caminho da floresta. Diz-se que nessa floresta havia um lobo-mau que fez mal à menina!

Qual lobo-mau? Não há lobos maus, ou lobos bons, há lobos, que estão na floresta e que, por natureza, se aproveitam de quem se aventura por caminhos que não sabe onde vão dar. A menina é que se foi meter na boca do lobo!

- Pois, mas é pena que a Administração cá do condomínio não perceba nada do que se está a passar com o que já se chama a "Austeridade Expansionista" que ninguém sabe o que é, nem como é possível!

- O problema está aí!

Eu tenho um amigo que frequentou uma das faculdades de economia e gestão de uma das universidades cá do condomínio. Contava-me ele que lá na faculdade, na brincadeira, os Economistas (os que estavam a frequentar o curso de macroeconomia) diziam que os Gestores (os que frequentavam o curso de Administração e Gestão de Empresas) estavam a tirar um curso superior para virem a ser merceeiros. Por sua vez, os Gestores diziam que os Economistas andavam a tirar um curso para andarem metade do ano a fazerem previsões sobre os grandes dados de uma economia e a outra metade do ano a tentar explicar porque é que as suas previsões nunca batiam certas.

É o que acontece com a nossa Administração, que leva metade do ano a fazer previsões erradas e outra metade a dar-nos explicações dos desvios, que não nos convencem.

E se em vez de Economistas, tivéssemos um merceeiro a tomar conta da nossa casa?

Mas um merceeiro à moda antiga, daqueles que usavam um espeto para enfiar os papéis que representassem receitas, um espeto para enfiar os papéis



que representassem despesas, porque os merceeiros mais modernos já sabem trabalhar com os bancos, empréstimos, cartões de plástico e já estava tudo estragado outra vez.

Ou talvez melhor! E se fosse uma dona de casa, que é quem verdadeiramente percebe que não pode gastar mais dinheiro do que aquele que tem disponível para gastar todos os meses?

- Não sei se ajudaria, porque parece é que já não mandamos nada na nossa casa. Quem manda é quem nos empresta o dinheiro.

Pois é! Na minha terra sempre foi assim: quem alimenta o animal é quem o monta!...

O Condómino da Fracção P ■

NOTÍCIAS DO MOU DE PARIS



Texto: Cmte. Helder Almeida

Ainda e sempre o caso Costa Concordia



Haverá quem se interrogue, “mas porquê um artigo de opinião na rubrica Notícias do PMoU”? Faz sentido na medida que um acidente de tal natureza cabe perfeitamente nos “fatores prevaletentes” considerados para o inspeccionar...se tivesse sobrevivido e posteriormente escalado um porto da área do PMoU, exceptuando o da bandeira.

Posto isto vou tecer algumas considerações naturalmente de ordem pessoal:

- Já disse noutra local que houve excesso de confiança. De facto um navio daquela tonelagem, provavelmente a 20 ou mais nós de velocidade, com tanta gente a bordo não deve passar voluntariamente a tão curta distância de terra; já basta quando é mesmo necessário: entrada de barras, navegação em canais, rios estreitos, etc. Nestes casos o Comandante tem todas as possibilidades de se defender. Não quero antecipar nada, mas vejo com muita dificuldade o colega do Costa Concordia defender-se do facto de autorizar o navio desviar-se para se aproximar perigosamente da ilha. Há um facto para mim novo e sobre o qual já havia feito conjecturas: não haveria ali uma operação de marketing na qual o comandante “embarcava”? é que... há provas registadas de que o mesmo navio passou também excessivamente próximo da ilha Giglio em 14 de

Agosto de 2011, mas... o Comandante era outro! A companhia não sabia de nada? Se sabia permitiu que “a prática” continuasse? Nada disto ilibrará as eventuais responsabilidades do Cte Schettino; mas, se for o caso, também as da companhia “verão a luz do dia” com a investigação do acidente e o mais que provável julgamento do caso.

- Quanto a ajudas à navegação estamos conversados. Neste tipo de navios modernos nada falta. Sou dos que pensam que até já há excessos. O problema reside em tripulações excessivamente voláteis que pode afectar a familiarização com tantos e tão variados meios técnicos que o Oficial chefe de quarto tem à sua disposição. Veja-se o moderníssimo problema das cartas ECDIS. É um sistema óptimo mas... o Oficial tem formação básica, é certificado, chega a bordo e não o sabe

operar porque é de modelo diferente daquele em que treinou. É como, por exemplo, os radares: quando chegávamos a bordo ou nos montavam um radar novo, de modelo até aí para nós desconhecido, era necessária prática subsequente: ler os manuais, treinar com colegas. Isto para dizer que estou perfeitamente convicto que não se tratou de deficiente ou falta de informação e até de falta de familiarização do caso.



zação; companhias como a Costa têm tripulantes com contrato continuado, nomeadamente Oficiais.

A "pedra" que provocou o rombo está sinalizada nas cartas de navegação? Tal será averiguado, mesmo



assim o navio nunca lá bateria se tivesse sido dado o resguardo que as "boas práticas" aconselham.

- A ordem de abandono foi aparentemente tardia: o Cte. esteve a consultar por telefone a companhia? porque não ordenou logo um abandono "preventivo" considerando que não seria segura a sobrevivência do navio? (tal não seria inédito num navio de cruzeiros: há muitos anos aconteceu com o velho Queen Elizabeth 2 nas Caraíbas, quando passou precisamente entre duas pequenas ilhas, passagem absolutamente desaconselhada por cartas e roteiros, e sofreu um rombo).

Quanto à execução do abandono pela tripulação parece-me que



ocorreu de maneira muito positiva, contrariamente ao afirmado por passageiros; o sucesso está patente e não foram os passageiros que o con-

duziram: não sabem, nem têm que saber arrear baleeiras, por exemplo.

Da nossa experiência com exercícios de abandono em navios de passageiros durante inspeções PSC verificamos que na generalidade as tripulações estão bem treinadas e tudo em



bom estado de conservação e funcionamento.

Há que não subestimar o factor humano: na hora da verdade o comportamento das pessoas é sempre imprevisível. Note-se o que terá acontecido ao Cte Schettino.

- Estão a construir-se navios com mais e mais capacidade de passageiros; já se ultrapassou os 5.000 (cinco mil!) que, somados aos tripulantes, albergarão 7 a 8.000 almas, se não mais. Tudo funciona às mil maravilhas em condições normais mas...

sou dos que pensam que a ganância deve ter limites. Com um eventual incêndio ou abaloamento de grandes proporções, longe de terra e fora do alcance imediato de meios aéreos, a



navegar no meio de um temporal, não me quereria ver a bordo, nem como passageiro, na circunstância de ter de abandonar um navio desse calibre... já muito antes do acidente do Concórdia eu comentava que nunca viajaria num navio com milhares de pessoas a bordo. Para "Colombo sem piscinas" já basta o da Pontinha... (e mesmo este é fechado por segurança, quando atinge picos de 20.000 visitantes em simultâneo).

- Esperemos pelos resultados da investigação do acidente e depois pelas ideias "inovadoras" de "experts" na IMO, indústria, eventos nacionais e

internacionais.

Vamos andando e vamos vendo. ■

SEGURANÇA E COMBATE À POLUIÇÃO DOS MARES

Texto: Cmte. Ferreira da Silva

Uma Palavra

O recente desastre havido com o cruzeiro "COSTA CONCORDIA" colocou de novo grandes preocupações quanto à poluição marinha por tal advinda.

Se essas preocupações tiveram seu ponto alto nas últimas décadas do século passado, havidas com um grande número de acidentes com navios petroleiros carregados de ramas de petróleo, já nos últimos anos essas preocupações têm-se vindo a estender a um grande número de acidentes com outros tipos de navios. Primeiro resultante do crescimento dos navios de carga geral, em especial porta contentores, cuja capacidade de armazenagem de combustível começou a ultrapassar a casa dos

petroleiros, incluso os paquetes, no alvo das grandes preocupações de defesa do meio marinho, face ao elevado derrame possível de combustível e suas características, quando originado por acidentes.

Tal leva-nos a prever que possivelmente muito em breve a IMO irá modificar muitas das leis para a proteção do meio ambiente marítimo, que tinham nos petroleiros o alvo preferido, como sejam as referentes aos corredores (lanes) de navegação específicos para cada tipo de navios e as respeitantes ao ISM (International Safety Management Code) que irão reforçar as medidas de segurança e gestão dos navios, de modo a reduzir ainda mais os acidentes originados por negligência humana.

Independentemente do tipo do transporte, da segurança no trabalho, dos métodos de higiene, dos meios de manutenção e dos normativos para protecção do meio ambiente.

Fazemos lembrar que a importante Convenção mundial, a MARPOL 1973/78, para protecção do meio marinho, resultou do acidente com o TORREY CANYON, acontecido em 18 de Março de 1967 e que levou seis anos depois à aprovação daquele documento à escala mundial.

Este sistema concede aos navios, durante a estadia em porto, a alternativa de desligarem (pararem) os seus geradores e usufruam da energia (mantendo todos os seus equipamentos operacionais) e por conseguinte



evitar que durante esse tempo sejam lançadas mais emissões de gases poluentes na atmosfera a eles envolvente. Em especial nos portos que tenham muita habitação nas proximidades.

O sistema totalmente automático permite fazer a troca da energia em menos de um minuto. No presente ainda é um equipamento exclusivo de certas companhias de navegação, mas em acordo com os resultados obtidos irá sendo alargado a todos os navios que frequentem os portos equipados com o sistema. (Color Line Oslo).



milhares, quantidades por vezes superiores à capacidade de muitos petroleiros que navegavam em meados do século XX.

Depois pelo tipo de combustível que sofreu uma grande variação na sua utilização. Nas primeiras frotas motorizadas era constituído principalmente por gasóleo e diesel leves e ultimamente por fuel pesado, em especial do tipo IFO 380, produto que, mesmo para ser normalmente manuseado ou removido, obriga a aquecimento.

Aqueles dois elementos colocaram, assim, os acidentes com navios não

NOTÍCIAS

ENERGIA ELECTRICA FORNECIDA POR TERRA AOS NAVIOS

Alguns portos mundiais estão a ser equipados com o sistema PLUG (Power Generation during Loading and Unloading) o qual permite aos navios que os frequentam, quando atracados, ficar ligados a terra por corrente eléctrica.

RECOLHA PORTUÁRIA DE DETRITOS E RESÍDUOS DOS NAVIOS

Em acordo com o regulamentado pela MARPOL, a partir de 1 de Janeiro deste ano, os portos ficaram obrigados a possuir equipamentos e instalações destinadas à recolha dos restos remanescentes das cargas movimentadas (em especial granéis) e dos

resíduos da exploração do navio (ex: águas contaminadas provenientes de lavagens, detritos domésticos e sanitários, óleos usados, etc.).

Muitos portos possuem barcaças com o objectivo dessa recolha, em especial remanescentes líquidos contaminados que são recolhidos dos navios e levados para centros de tratamento instalados nos respectivos portos.

A nova regulamentação pormenoriza como os navios devem dispor dos resíduos da sua exploração, quais as instalações que devem ser instaladas nos portos, e finalmente o conjunto de procedimentos dentro dos equipamentos determinados com relevo para as notas informativas que cada navio deve entregar às autoridades do porto que escalam.



OS TRÊS PRINCIPAIS NAVIOS DE COMBATE À POLUIÇÃO NAS ÁGUAS EUROPEIAS

De entre as várias unidades anti-poluição registadas em portos



europeus salientam-se os navios "AILETTE", "CLARA CAMPOAMOR" e "BAHIA TRES".

O "AILETTE" (construído em 1982) do armador francês Boubon, ao serviço da Marinha Nacional de França, tem o porto de Marselha por base.

Com 53 metros de comprimento possui os principais equipamentos de combate e recolha dos hidrocarbonetos derramados e está igualmente equipado com "robots" de pesquisa submarina.

O "CLARA CAMPOAMOR" (1994) pertencente ao Salvamento Marítimo Espanhol tem o porto de La Corunha por base.

Com 80 metros está igualmente equipado com os principais meios de combate e recolha de hidrocarbonetos, mas tem a capacidade/tracção dum rebocador salvadego graças aos seus 4 motores que lhe proporcionam 21.800 CV.

Por sua vez o "BAHIA TRES" (2007), o mais novo e maior dos três navios com 100 metros de comprimento, é um ex-

compõe a estrutura de milhares daquelas unidades.

Segue-se a "resina sintética" e o "aço ligeiro de alta densidade" que estão a ter grande aceitação.

Estes novos materiais conseguiram ganhar cerca de 500 quilos por tara de contentor.

Por sua vez os contentores motorizados (frio) têm vindo a ser equipados de motores de baixo consumo permitindo uma redução da energia eléctrica em cerca dum terço.

No final destas inovações a CMA-CGM tem testado ultimamente nova pintura dos contentores com tinta de água que permite reduzir em cerca de 90% as emissões dos (COV) Compostos Orgânicos Voláteis.

petroleiro de casco duplo. Pertença do armador espanhol ELCANO está ao serviço da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM) com base no porto de Gibraltar e graças à sua capacidade (6 mil m³) tem por finalidade a recolha de grandes quantidades de produtos líquidos recuperados.

ÉCO CONTENTORES

Os contentores, que revolucionaram a economia mundial na segunda metade do século XX, não podiam fugir às questões ambientais que afectam o meio marinho.

Assim, alguns dos principais armadores de navios porta-contentores, como a Moller-Maersk, a MSC e a CMA-CGM têm introduzido, no seu stock de contentores próprios, alguns milhares de novos contentores considerados como "Caixas Verdes".

Esta classificação deve-se às várias soluções renovadoras que aqueles armadores têm aplicado nos novos contentores para melhorar suas condições ambientais.

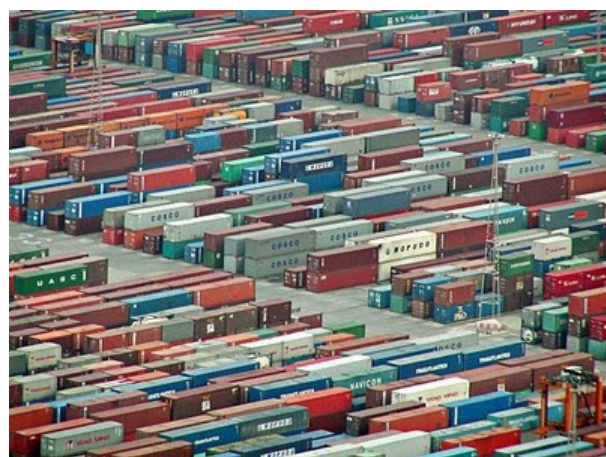
Primeiro ao nível das anteparas agora construídas de materiais fornecedoras de tais condições, como o bambu que já

PASSAGEM DO NOROESTE PROTEGIDA POR NOVA LEI RUSSA

A navegação em águas árticas não podia deixar de ter a necessária protecção ambiental que as suas características exigem.

O governo russo é praticamente o principal responsável por esse mar, em especial a passagem do Nordeste que liga o oceano Atlântico ao Pacífico. Aquela autoridade considera-a uma futura via comercial de elevada importância e apesar de no presente ser praticamente só utilizada por navios russos, espera que outras frotas a venham demandar.

Assim publicou nos finais de 2011 uma nova legislação sobre o trânsito naquelas águas.



De entre os normativos das nova lei russa salienta-se as novas tarifas de trânsito (5 dolares por tonelada) a manutenção e segurança da frota de quebra gelos e a organização de comboios de navios entre Murmansk e o estreito de Bering com vigilância sobre a protecção do meio marinho dos canais abertos pelos quebras, com relevo para o período de tempo fixado em que serão abertos á navegação.

URGENTE PARA PORTUGAL



Com a instituição do recente governo, nos meados de 2011, instalou-se uma certa confusão sobre o futuro do CILPAN (então sob responsabilidade do Ministério da Defesa-

CILPAN de novo sob res-ponsabilização do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, nas suas Estruturas de Missão como uma Estrutura de Projecto para o Acompanhamento e Monitorização dos trabalhos do CILPAN.

Deve assim com igual urgência avisar as restantes Partes de como quer pôr em marcha as directrizes estipuladas no Anexo 2 do Tratado de Lisboa. ■



Quando por via do Decreto nº37/91 (Diário da República de 18 Maio 91) o governo português aprovou o Acordo de Cooperação para a Protecção das Costas e das Águas do Atlântico Nordeste contra a Poluição, o repre-



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA,
DO MAR, DO AMBIENTE
E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

sentante do Estado português, o Ministro do Ambiente, Fernando Real, conseguiu, contra os mesmos desejos dos Estado francês e espanhol, que o centro criado por via do Artigo 18º (CILPAN) ficasse instalado no Estado português (então em Lisboa).

Marinha) chegando mesmo a aparecer nas primeiras notas da nova estrutura governativa " que o CILPAN seria extinto".

É evidente que tal não se poderia processar por ser um Tratado Internacional que só poderia ser denunciado por qualquer das Partes em acordo com o determinado no Artigo 25º.

Considerando que o Acordo já teve a adesão de todos os seus membros o Estado Português ou providencia urgentemente a sua entrada em vigor ou faz a notificação de que o denuncia.

As recentes determinações na definitiva estrutura do governo colocam o





UM DESEJO DE TODOS ASSIMAR UM COMPROMISSO NOSSO



Projecto Centro
Internacional de Marítimos

**NOVAS INICIATIVAS
2011
12** Parceria:
ASSIMAR/ACT

Publicações:

Guia Técnico:

Espaços confinados a Bordo dos Navios

Seminários em:

Viana do Castelo, Porto, Aveiro, Peniche, Lisboa,
Paço d'Arcos e Sines



Convenção do Trabalho Marítimo, 2006

UM GUIA PARA OS MARÍTIMOS

Guia para os Marítimos sobre a
Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 da OIT

Publicado com o patrocínio da:

Os Transportes Marítimos e a Reforma da Administração Pública

Texto: Cmte Joaquim Coelho

Deixámos a apreciação de os transportes marítimos em momento de crise, que vínhamos tratando nestas páginas, para os enquadrar, agora, no actual processo de reestruturação da Administração Pública e enquanto se aguardam do Governo as prometidas reformas para o "regresso de Portugal ao mar".

Começaram já a ser publicadas, embora com algum atraso, as previstas leis orgânicas dos novos Ministérios.

Com elas se começam a ver agora

perspectiva de se dispersarem os serviços e as competências que levaram tantos anos a centralizar e de, por tal facto, se retornar aos entraves e às disfunções que o sector viveu no passado.

A lei orgânica referente ao MEE foi publicada em 20 de Dezembro de 2011, consta do D.L. nº 126-C/2011 e, no essencial, formaliza o que já se sabia.

O MEE sucede ao ex-Ministério da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento e ao ex-Ministério das Obras

desenvolvimento regional, bem como a aposta na mobilidade e na modernização nas relações de trabalho, as políticas de formação profissional, as políticas de energia e geologia, de turismo, de defesa dos consumidores, de obras públicas, de transportes e comunicações, da indústria, do comércio e dos serviços".

Num tal cenário não surpreende que o mar e os transportes marítimos passem quase despercebidos.

Na prática, só se encontram no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., resultante da reestruturação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

Aqui se encontram agora, juntamente com os transportes terrestres, "em matéria relativa ao sector dos portos comerciais e transportes", sob superintendência e tutela do respectivo Ministro.

Aqui são integradas as atribuições do IPTM no domínio da "supervisão e regulação da actividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos, bem como da navegação da via navegável do Douro".

Embora de forma menos evidente advinha-se a existência de um fio condutor da indústria aos serviços das áreas do trabalho e emprego e, designadamente,

à Autoridade para as Condições de Trabalho, à Direcção - Geral do Emprego e das Relações de Trabalho e ao recém-criado Centro de Relações Laborais no qual foi integrado o extinto Observatório do Emprego e Formação Profissional.



Redução nas estruturas orgânicas da Administração Central

Tipo de Macro-Estrutura	Situação Inicial	RELATÓRIO PREMAC de 15 de Setembro	Entidades inscritas nas Leis Orgânicas
Administração Directa	145	98	-32%
Central	102	84	-18%
Periférica	43	14	-67%
Administração Indirecta			
Institutos Públicos	74	57	-23%
Outros Organismos cf. PREMAC	140	62	-56%
Total	359	217	-40%

precisadas as arrumações anunciadas na Composição do XIX Governo Constitucional e as alterações previstas no Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC) que, recorda-se, listava a extinção ou fusão de 168 organismos, entre os quais se incluía o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

A extinção do IPTM e a repartição das suas competências pelo Ministério da Economia e do Emprego (MEE) e pelo Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAMAOT) era o que mais preocupava o sector dos transportes marítimos; preocupação face à

Públicas, Transportes e Comunicações, passando a compreender os serviços, organismos, entidades e estruturas com eles identificados; a novidade está na detenção das várias atribuições e competências nas áreas do trabalho e emprego que eram do ex-Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social.

A missão atribuída é vastíssima: "concepção, execução e avaliação das políticas de desenvolvimento dirigidas ao crescimento do emprego sustentável, de competitividade, de inovação, de internacionalização das empresas e de promoção do comércio externo, de promoção e atracção de investimento estrangeiro, de

O futuro mostrará como esta inter-relação se processa, designadamente, quando houver que tratar as muitas questões no âmbito das relações laborais mas, e principalmente, aquando da eminente implementação e controlo do cumprimento da Convenção do Trabalho Marítimo.

À lei orgânica do MEE seguiu-se a publicação, em 17 de Janeiro passado, da do MAMAOT que consta do D.L. nº 7/2012 e no qual se integraram áreas e atribuições oriundas de cinco outros Ministérios.

Compreensivelmente, a missão que lhe foi atribuída é também vastíssima: *“definição, coordenação e execução de políticas agrícolas, agro-alimentares, silvícolas, de desenvolvimento rural, de exploração e potenciação de recursos do mar, de ambiente e de ordenamento do território, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável e de coesão social e territorial, bem como assegurar o planeamento e a coordenação da aplicação de fundos nacionais e comunitários a favor da agricultura, das florestas, do desenvolvimento rural, da política do mar, do ambiente e da valorização e ordenamento territorial”*.

Na actual organização do MAMAOT, porém, é dado ao mar um relevo especial e isto revela-se *“tanto na perspectiva da protecção exploração dos recursos marinhos, como na vertente da regulação, regulamentação e desenvolvimento dos serviços marítimos e do controlo do tráfego marítimo”*.

Este relevo especial determinou a criação de vários serviços centrais, consoante a natureza das competências atribuídas e que, no que especificamente respeita aos transportes marítimos, se repartem por uma Direcção - Geral de Política do Mar e pela Direcção - Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviço Marítimos.

À Direcção - Geral de Política do Mar (DGPM), objecto do Decreto - Regulamentar nº 17/2012, de 31 de Janeiro, foi atribuída a missão de *“desenvolver, avaliar e actualizar a Estratégia Nacional para o Mar, elaborar e propor a política nacional do mar nas suas diversas vertentes, planejar e ordenar o espaço marítimo nos seus diferentes usos e actividades, acompanhar e participar*



no desenvolvimento da Política Marítima Integrada da União Europeia e promover a cooperação nacional e internacional no âmbito do mar”.

Neste contexto, assumiu as atribuições do IPTM no domínio *“da definição das orientações estratégicas para as vertentes dos transportes marítimos, navegabilidade, segurança marítima e portuária, náutica de recreio e de ensino e formação no sector marítimo - portuário e pescas”*.

Particularizando, ainda lhe foi atribuído o *“acompanhamento dos trabalhos decorrentes do Acordo de Cooperação para a Protecção das Costas e das Águas do Atlântico Nordeste, nomeadamente os necessários à edificação do Centro de Luta Contra a Poluição no Atlântico Nordeste (CILPAN)”*.

Por sua vez, à Direcção - Geral de



Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) foi atribuída, como missão, *“a execução das políticas de preservação e conhecimento dos recursos naturais marinhos, a execução das políticas de pesca, da agricultura, da indústria transformadora e actividades conexas e dos serviços marítimos, incluindo o sector marítimo - portuário, bem como garantir a regulamentação, a inspecção, a fiscalização, a coordenação e o controlo das actividades desenvolvidas no âmbito daquelas políticas”*.

Sendo desejável objectivar uma tão lata missão dir-se-á que nela se contém as atribuições do IPTM no domínio *“da regulamentação, supervisão e fiscalização do sector marítimo - portuário e da náutica de recreio”* evidenciando-se, de entre elas, as seguintes:

- exercer funções

de Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo e operar os respectivos serviços e sistemas de apoio;

- exercer funções de Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos;
- assegurar a certificação dos navios e dos marítimos nacionais;
- assegurar a certificação da formação profissional no sector das pescas e do transporte marítimo;
- exercer as funções que lhe estão cometidas no âmbito da segurança marítima e portuária e da prevenção da poluição dos navios.

De realçar que, no âmbito do MAMAOT, funciona a Comissão Técnica do Registo Internacional de Navios da Madeira e que a definição das orientações estratégicas e a fixação de objectivos para a Escola Náutica Infante D. Henrique bem como o acompanhamento da sua execução, são articulados entre os membros do Governo responsáveis pelas áreas do mar, dos transportes e da ciência.

Muito há ainda por clarificar nesta complexa reforma da Administração Pública e só como exemplo se refere a Comissão de Planeamento e de Emergência do Transporte Marítimo dada como extinta mas cujas atribuições não se vislumbram integradas na DGRM.

O mesmo se dirá dum já anunciado Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos, idêntico aos que já existem para a investigação de acidentes ferroviários e acidentes com aeronaves, que Portugal tem a obrigação de criar com a transposição da Directiva 2009/18/CE.

Aguardemos, pois, os próximos diplomas esperando que com eles se cumpram os objectivos pretendidos. ■

ARRIBA MÉXICO

Texto: **Cmte Amadeu Albuquerque**



Depois de 3 anos seguidos no mesmo navio, a empresa para a qual trabalho achou por bem mudar-me de cenário.

Só posso concordar e lá vou eu para a América Central. O navio que me tocava ia atravessar o Canal do Panamá e fazer a época de cruzeiros no Pacífico Mexicano. Ena, tanta coisa boa!

Nunca gostei de viagens longas de avião. A partir da segunda hora, já não sei onde colocar as pernas, já vi os filmes anunciados, não quero comer mais comida "daquela" e estou chateado até mais não. Como tenho que embarcar em Colon, no Panama, não me livro de mais uma dessas agónias. Além disso, são 8 horas a menos, quando lá chego ainda o dia começou e eu já estou arrasado.

O meu colega, danadinho para entrar de férias, começa logo a debitar informações. Vamos estar juntos uma semana, para quê a pressa?

Além disso, não retenho praticamente nada do que ele diz... claro que faço cara de quem não está a pensar em outra coisa, digo que sim com a cabeça e faço alguns ruídos a propósito...

Demoro uns dois dias a começar a ouvir o que ele diz e mais uns três para assimilar algumas coisas. Ficamos com dois dias realmente úteis. Finalmente acabamos a semana de "hand-over" e tomo conta do navio. Agora que

estava a gostar das férias, acabam com elas!

Faço o primeiro cruzeiro, começando em Colon, com escala em Cartagena, depois Santa Marta, Aruba, La Guaira, Curaçau e volta a Colon. Já não ia para estes lados há uns 20 anos. Colon é famoso pelas lojas tax-free. Realmente, os preços são muito bons. O laptop que comprei em Portugal custa aqui uns 800 Euro a menos. É preciso ter

lata!



Os passageiros regressam a bordo com tudo quanto é electrodoméstico, incluindo televisões de tamanho gigante, por vezes mais do que um por família.

Não posso deixar de me lembrar dos cruzeiros a Casablanca, chamados "cruzeiros dos casacos". Nem sei como conseguem atravessar a Alfandega com tudo aquilo, mas deve valer a pena...

Os outros portos vão desfilando...La Guaira está pior, Aruba e Curaçau estão a sentir muito os efeitos da "crise" e o turismo está mau... pare-

ceram-me menos apelativas do que há anos. Em Santa Marta e Cartagena não saí, mas não gostei do que vi em Santa Marta e gostei do que consegui ver em Cartagena.

Em Santa Marta, o atraque era num porto preparado para contentores, com as gruas muito chegadas ao limite do cais. Querem que atraque com a proa em cima daquilo, respondo que nem morto e atraco ao contrário. Acho que ficaram chateados... e eu ralado! Estou pelos cabelos de pessoal que sabe tudo e que, quando alguma coisa corre mal, batem em retirada dizendo que a responsabilidade é do comandante. Como sempre, eles não dizem nada por escrito e, em caso de conflito, tenho que me agarrar ao chapéu.

Era o último cruzeiro "deste lado" da América Central e preparamos as coisas para o Canal do Panamá. Nunca tinha passado por ali, estava com muita curiosidade.

O Canal demora umas 10 horas a atravessar, incluindo algumas pequenas esperas pelo caminho. Uma eclusa para subir e duas para descer... paisagem variada, interessante. Estão a construir um maior ao lado... com a pirataria na Somália e nos demais locais onde, não tarda nada, vai começar ou aumentar, não tenho dúvidas de que será um bom negócio.

O truque de ter as locomotivas a puxar o navio, nas eclusas, é fantástico



e dá um resultadão. O que eles inventam!

Pacífico! Senti-me como o Magalhães (o navegador, não o computador...) entrando em mares não explorados...

Três dias de mar, céu azul, calorzinho, assim até eu! Chegamos a Acapulco, o nosso porto base. Os cavalheiros da minha idade viram todos um filme que se chamava "Amor em Acapulco", com o Elvis Presley. A única coisa de que me recordo, do filme, aparte a



canção-tema, é dos mergulhadores que saltavam do cimo dos rochedos para a água. O Elvis, claro, também saltou, já nem me lembro porquê... mas só podia ser por amor. É certo e sabido que os homens só se atiram de cabeça por amor (por um rabo de saia, como diria um tio meu...). Também

viveu ali o John Wayne, o Weissmuller (o Tarzan, gente...) o Burton e a inevitável Liz Taylor e mais uma quantidade de outros e outras.

Não sei bem o que esperava, mas o porto é pequeno, tem dois lugares de atracção e nada de reboques. Tudo pronto, venham os primeiros passageiros. Nunca tinha trabalhado com Mexicanos, por isso estava com alguma curiosidade. Não sei bem o que esperava, mas provavelmente um monte de gente com chapéus enormes, bigodões e ar sonolento, com uns ratos super-rápidos no meio.

O navio estava cheio e as minhas primeiras surpresas não demoraram. Vejo embarcar muitas famílias grandes, de vinte ou trinta componentes, desde a avó ao neto mais pequeno. Cerca de metade dos passageiros vem nestes grupos familiares. Eram carinhosos uns com os outros, os mais novos ajudando os mais velhos, todos sorridentes.

Poucas crianças a chorar e, quando isso acontecia, havia sempre algum adulto com paciência para os consolar. Coisa mais esquisita! Dos mais de mil passageiros, cerca de metade são grupos familiares.

Depois, continuam as surpresas. A tripulação é sempre treinada para cumprimentar os passageiros.

Encontra-se um passageiro no corredor e será normal dizer "Bom dia, como está tudo?" ou qualquer coisa do gênero. As reacções dos passageiros são muito diferentes, em especial nos primeiros dois dias. A percentagem dos que respondem ao cumprimento varia, mas no melhor dos casos chega aos 50 por cento. Com os



Mexicanos, não só todos respondiam como, para surpresa geral, em muitos casos eram os primeiros a cumprimentar... gente mais estranha, estes Mexicanos! Ah, e já agora, nem um chapéu daqueles a bordo, o único que vi estava na cabeça de um turista americano, em adiantado estado de decomposição alcoólica...

Também são doidos por karaoke. Todos os dias temos que fazer umas 4 horas daquilo. Um dos bares onde normalmente bebo café fica perto da sala da função e deixei de lá ir, porque



FESMAR
Federação de Sindicatos
dos Trabalhadores do
Mar



SITEMAQ
Tel: 21 391 81 63
Fax: 21 391 81 65
E-mail:
sitermaq@net.telepac.pt



SMMCM
Tel: 21 391 81 66
Fax: 21 391 81 67



SINCOMAR
Tel: 21 391 81 80
Fax: 21 391 81 89
E-mail:
sincomar.fesmar@net.vodafone.pt
www.sincomar.pt



SEMM
Tel: 21 391 81 81
Fax: 21 391 81 83
E-mail:
sem@net.telepac.pt
www.semm.pt

Filiados na: **UGT – União Geral de Trabalhadores**
I.T.F. – International Transport Workers' Federation
E.T.F. – European Transport Workers' Federation

FESMAR
Armazém 113
Doca da Rocha Conde d'Óbidos
Telefone: 21 391 81 50 Fax: 21 391 81 59
E-mail: fesmar@net.vodafone.pt



ninguém aguenta nem merece...Eu achava que cantava mal, mas agora estou a pensar em aparecer nessa coisa das Vozes de Portugal, ou assim.



Voltando a Acapulco, um dia encontro tempo para ir ver os tais mergulhadores, os "clavistas". Parece que são todos membros de um clube de bairro e não recebem nada. Quando acabam de saltar, correm para a rua a pedir uma contribuição. Achei que mereciam, que a coisa parece perigosa... e os saltos são muito bons.

O cruzeiro escala Mazatlan, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta e Manzanillo, com regresso a Acapulco. Todos os portos são interessantes, por razões diferentes. Cabo San Lucas fica na pontinha da Península da Califórnia, a 4 horas de carro de Los Angeles. Como não podia deixar de ser, a esmagadora maioria dos turistas vem dos EUA. Isso também é verdade para os outros portos e encontramos uma realidade interessante.

Como estamos trabalhando com Mexicanos e nunca nenhum navio tinha feito isso, todos os programas são direccionados para Americanos e não existe nada preparado para os Mexicanos. Quando chegamos a um porto, as excursões são feitas á medida dos Americanos e não servem aos locais. Parece ridículo, mas alguns dos guias nem sabem o que dizer em Espanhol!

No final da segunda semana já estão a aprender e as coisas começam a melhorar. No final da época anda tudo muito contente com os turistas Mexicanos... até porque os Americanos cada vez são menos.

Mazatlan é uma cidade bonita. Tem um restaurante perto do navio que é recomendado. Almoço lá umas vezes e fiquei admirador da comida Mexicana. Mesmo tendo em conta que, quando eles dizem que é picante, o melhor é acreditar... provo tudo. Sempre achei que, quando vamos a algum país, devemos comer o que comem eles. Se não morrem, nós também não. Não consigo entender os Americanos que desembarcam em Civitavecchia e a primeira coisa que fazem é ir comer ao MacDonald's da esquina...

Em quase todos os países do Pacífico existe um prato de peixe que cada um considera como seu, o "ceviche". Se querem começar uma discussão entre sul-americanos, chega perguntar quem



inventou o ceviche... aqui também havia ceviche, que tinha sido absolutamente inventado por eles. A diferença é que tinha 3 qualidades, o muito picante, o extremamente picante e o picantíssimo... limitei-me a comer o muito picante, os outros dois pareceram-me mais apropriados para dragões, desses que deitam fogo pela boca, não dos azuis e brancos.

O porto seguinte é Cabo San Lucas. Para os Californianos, simplesmente Cabo. Fundeado, não tenho muita oportunidade de ir a terra. Vejo uma marina enorme e o navio está cons-

tantemente rodeado por canoas, jet-sky, lanchas rebocando para-queadas, excursões de barco aqui e ali. Um dia, o oficial de serviço chama-me porque se aproxima um aguaceiro e o vento aumenta. Em minutos, o céu azul desaparece e o vento de 10 nós vai aos 30. Chove a cântaros. Como foi de repente, os canoístas não têm tempo de regressar a terra e são arrastados.

As lanchas recolhem desesperadamente os para-queadas. Os jet-skys fogem como podem. Nós aguentamos á força de máquina... A coisa dura uns 20 minutos. Quando acaba, as lanchas de socorro andam a pescar canoístas que foram arrastados para o alto pelo vento, mergulhadores que não conseguiram regressar ao barco base e outros que tais. Dizem-me que estas coisas (de nome "Toritos"...) são raras mas acontecem e que é sempre o mesmo pandemónio. Livra!

Seguimos para Puerto Vallarta. O lugar de atraque fica exatamente a uns 100 metros de um centro comercial (em Inglês shopping centre, em Português do Brasil xópicenti). Que maravilha. Posso ir ás compras, recarregar a internet e tudo quase sem sair do navio. A área de lazer do local tem internet grátis... quando lá vou encontro meia tripulação, de computador no colo, a pôr as contas em dia. Já lá vai o tempo em que havia fila na cabine de rádio e o pobre do telegrafista passava os dias a gritar por LisboaRadio.

Um dia em que as coisas estão calmas, vou dar uma volta pela cidade. Descubro uma loja de artesanato original e de bom gosto. O resultado é que, agora, só tenho que descobrir o que hei-de fazer a tanta arte indígena. A minha companheira nestas andanças insiste sempre



em trazer qualquer coisa que recorde o local. Concordo, mas tinha que ser uma tonelada? Resta dizer que ela é bem mais teimosa do que eu.

Ou melhor, segundo ela, "eu não sou teimosa, só tenho ideias melhores..."

propriamente dito. Quando saí da santa terrinha, estava marcada para daí a dias mais uma qualquer conferência sobre o mar... só me lembro daquele anúncio em que se dizia que "eles falam, falam, mas não fazem nada..."



Na cidade existe um aquário onde se pode nadar com golfinhos treinados. Aparentemente, é uma experiência fantástica. Os animaizinhos parece que gostam dos humanos (vã-se lá saber porquê, provavelmente não nos conhecem bem...) e é uma delícia.

Os passageiros fazem uma excursão que também existe nas Caraíbas, com uma empresa chamada Jolly Rogers. É uma excursão num barco "pirata" e nunca teve reclamações. Não sei se tem alguma coisa a ver com o bar aberto e a abundância de tequilla. Mas que é um êxito, isso é.

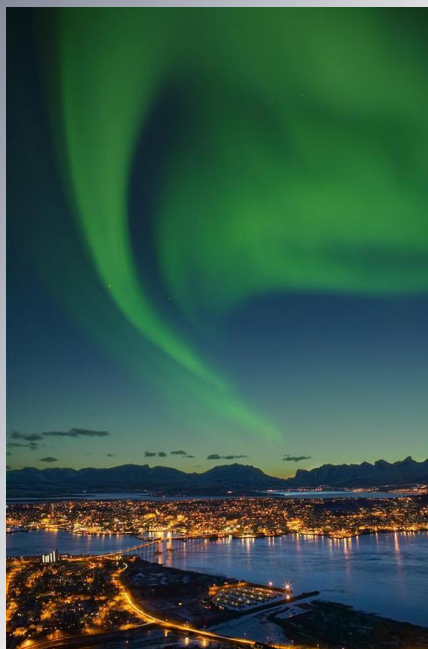
Proximo porto: Manzanillo. Não tem muito interesse turístico, mas é o único porto com combustível, por isso é escala obrigatória... um dia estou na ponte e descubro um navio da Portline. Coisa rara, encontrar um navio Português. Ainda por cima, o piloto diz-me que foi um sucesso, porque o comandante é uma mulher e os Mexicanos gostaram da ideia. Acho que meteu entrevista para o jornal e tudo... infelizmente, não consegui falar com a colega, estávamos na outra ponta e saímos cedo... mas fiquei todo contente e orgulhoso, por causa da atenção que a marinha mercante nacional merece em terras tão longínquas. Não posso deixar de pensar que despertamos mais atenção em Manzanillo do que em Portugal,

Gostei dos portos em geral e os cruzeiros não foram particularmente difíceis. De vez em quando lá vinha um furacãozinho, mas nada de assustar. Só na última semana tivemos que cancelar Manzanillo, acho que o bicho se chamava Hillary. Ventos de 74 nós (e eu com pouca vontade de os desatar...) e mar de acordo... nada, deixa-te ficar em Puerto Vallarta, que estás melhor. Passou a Hilária, lá vou eu. Ufa!

Saio de férias no ultimo dia da época Mexicana... fiquei a gostar da gente e dos portos, despedi-me com pena.

Vou pedir para me mandarem para lá mais vezes. ■





SINCOMAR

Ficha Técnica

Edição do SINCOMAR - Sindicato de Capitães e Oficiais da Marinha Mercante | **MORADA:** Armazém 113 - Cais da Rocha Conde d'Óbidos, 1350-352 Lisboa | **Telefones** 213 918 180 | 213 918 187 | **Fax** 213 918 189 | **e-mail:** sincomar.fesmar@net.vodafone.pt
Director José Manuel Teixeira | **Maquetização e Paginação** António Laureano

Colaboradores neste número António Caneco, Hélder Almeida, Amadeu Albuquerque, Joaquim Coelho, Ferreira da Silva e Rui Raposo

Esta edição tem os apoios de:
ASSIMAR - Associação dos Marítimos Portugueses

As opiniões expressas nos artigos assinados são apenas as dos autores e podem não representar o ponto de vista do SINCOMAR

A Folha Informativa está disponível no site do SINCOMAR www.sincomar.pt