

SINCOMAR



Folha Informativa nº 35

Janeiro a Abril 2013

“Notas Soltas”

“As Caraíbas Sem Piratas”

“Segurança e Combate à Poluição”

“Estratégia Nacional para o Mar 2013 - 2020”

NOTAS SOLTAS

Texto: Cmte. Helder Almeida

NAVIOS DE PASSAGEIROS *Ambição desmedida pode dar em tragédia*



Pretendo fazer uma abordagem "light" à problemática do abandono de navios de passageiros, sem outras pretensões para além de permanecer no coro dos que pensam que se está a exagerar no que respeita à dimensão/lotação de construções a partir da década de 2000, inclusive.

Os factos:

- Navio: ano de entrada ao serviço, 2004; 345m comprimento; 17 decks totalizando 72m altura; 15 restaurantes e bares; 5 piscinas; 1 casino; 1 salão de festas; 1 teatro para 1100 lugares; 1 planetário; 2650 passageiros e 1450 tripulantes, totalizando 4070 pessoas!

- Navio: ano, 2008; 339m; 18 decks; 4370 pass. e 1360 trip., totalizando 5730 pessoas!

- Navio: ano, 2009; 360m; 16 decks; 5400 pass. e 2164 trip., somando 7564 almas a bordo!

- Navio: ano 2012; 333m; 18 decks, sendo 14 para pass.; 25 elevadores; Teatro para 1603 pessoas; 4345 pass. e 1370 trip., somando 5715 pessoas!

- Muitos outros exemplos haveria.

A convenção SOLAS estabelece , entre outras normas:

- Os locais de reunião para abandono devem situar-se próximo do local de embarque.

- Esses locais devem ser "prontamente" acessíveis a partir dos camarotes e "work areas".

- Todos os meios de abandono para o total de pessoas a bordo, com toda a sua lotação e equipa-mento, devem ser capazes de ser arreados na água dentro de um período de 30 minutos contados desde que é dado o sinal, com todas as pessoas já reunidas nos respectivos locais, com os coletes de salvação vestidos (O C. Concórdia demorou cerca de 5 horas a ser abandonado, desde que foi dada a ordem pelo comandante)



Pontos a destacar para a "construção" do meu cenário de abandono do navio em condições desfavoráveis:

- Abalroamento longe de terra, com alagamento que eventualmente não permita a sobrevivência do navio, havendo a possibilidade de um afundamento relativamente rápido.

- Incêndio de grandes proporções não dominado, a meia-nau.

- Falta de familiarização da tripulação com o navio, e até deficiente comunicação na língua dos passageiros de várias nacionalidades, de tripulações excessivamente "voláteis": não é rara a rendição de uma centena ou mais de tripulantes num porto, mesmos que cumpram com o estabelecido para exercícios antes da saída.

- Grande quantidade de nacionalidades diferentes dos tripulantes (cheguei a verificar 42 nacionalidades num único navio) é fácil dizer-se que todos falam aceitavelmente uma língua comum (a realidade é outra).

- Abandono em situação de temporal, com o navio a sofrer fortes balanços transversais, mesmo que sem grande inclinação devida ao acidente propriamente dito, podendo baleeiras partir-se contra o costado enquanto são arreadas cheias de gente.

Considerando que o navio não apresentará falhas técnicas de relevo, como decorrerá o abandono de um navio com 4000, 5000, 6000, 7000, 8000 pessoas a bordo? Não é difícil imaginar centenas de passageiros dispersos por piscina, solários, lojas, casinos, teatro, salões de festas; longe e, o que é mais





preocupante, com difícil acesso aos locais de reunião e abandono, sem elevadores a funcionar, portas que se não abrem, etc. etc...Há passagens, saídas de emergência? Há, mas tudo está organizado para funcionar na

vertical, se funcionar em caso de abaloamento, encalhe, incêndio, havendo a considerar sobretudo o pânico inevitável de tripulantes, passageiros.

O resto deixo à imaginação de quem tiver a paciência de ler os meus "pessimismos(?)"

Agora, depois do "affaire" Costa Concordia, a IMO, União Europeia e outros já começaram a imaginar alterações, novas regras...será mesmo necessário? Melhoras de ordem técnica/operacional são sempre bem vindas. Até parece que este acidente é um bom exemplo...

Mas não será a hora de limitar o número de almas num "BECO SEM SAÍDA"? tudo leva a crer que não.

Como em tudo na vida a ambição humana não tem limites.

Só desejo que os meus temores se não concretizem e sobretudo "muito boa sorte" para os milhares de criaturas que continuam a meter-se nesses **"excessivamente grandes hotéis de luxo flutuantes com hélice"**.¹

Serviços

- Pré Marcação de Consultas
- Medicina no Trabalho
- Segurança e Higiene no Trabalho
- Segurança e Higiene Alimentar
- Formação
- Desinfestação / Controlo de Pragas

- Licenciamentos
- Inspeções a Instalações de Gás
- Certificação Energética
- Sinalização de Emergência
- Meios de Combate a Incêndios
- Avaliação Acústica

Rua Melvim Jones, nº: 13 A - ALFRAGIDE
2610-297 AMADORA

Telef: 214 717 479
Fax: 214 719 133
E-mail: geral@preventrab.pt
www.preventrab.pt

SEGURANÇA E COMBATE À POLUIÇÃO DOS MARES

Texto: Cmte. Ferreira da Silva

Uma Palavra

A construção dos navios para um futuro muito próximo irá que ter, cada vez mais em conta, melhores condições de protecção ambiental, não só do meio marinho como do atmosférico.

As novas tecnologias dos navios, que se irão construir nos próximos anos, deverão seguir as directivas da mais recente legislação internacional (em especial da IMO) para protecção do meio ambiente onde operam, devendo ter como principais preocupações os seguintes pontos:

1- Meios propulsores mais seguros e resistentes (motores e máquinas auxiliares) na base de cada vez menos consumo.

2- Carenas de formas mais optimizadas que ofereçam melhor resistência às vagas afim de reduzir o esforço sobre a ossada e com menor consumo.

3- Novas pinturas exteriores do casco com tintas à base de silicone ou ainda com lubrificação do casco por injeção de bolhas de ar que origine menor contaminação das águas, diminua o agarrar de crustáceos e assim contribuir igualmente para um menor consumo.

4- A reciclagem das águas usadas, o tratamento dos despejos e o aproveitamento das águas das chuvas, constarão dessas preocupações.

Estes quatro pontos irão constituir, para a construção naval do futuro, o esforço básico para a redução do impacto ambiental resultante da sua actividade comercial (menos gases para a atmosfera; CO₂, NO_x e SO_x) e

com um comum objectivo de ganho nos custos de exploração.

Os responsáveis esperam que o transporte marítimo no futuro, com estas medidas, possa garantir ao sector maior segurança, menos custos e menos poluição no meio ambiente.

NOTÍCIAS

LIGAÇÃO ENERGIA A TERRA



Alguns armadores estão a equipar seus navios, em especial os grande porta-contentores e paquetes de cruzeiro, com a possibilidade de ligação (obtenção) de energia de terra (Cold ironing) quando em porto.

Pelo facto, muitos portos estão a equipar seus cais com tomadas próprias para ligação aos navios, quando atracados, permitindo que estes parem todos os seus grupos geradores e reduzam assim as emissões de gases para a atmosfera local, quando fazem escala naqueles portos.

Alguns Estados pensam começar a impor essa obrigação de ligação a terra, já a partir de 2014, a uma grande percentagem de navios que frequentem seus portos.

BP PAGOU MULTA DE 4,5 MIL MILHÕES DE DOLARES PELA POLUIÇÃO DA "DEEPWATER HORIZON"

A companhia petrolífera BP, após longas negociações com as autoridades americana, acordou finalmente no pagamento duma multa de 4,5 mil milhões de dólares na sequência da poluição originada por aquela plataforma no Golfo México.

Tal como temos referido o desastre teve origem numa explosão, a 20 de Abril de 2010, que causou a morte a 11 trabalhadores e provocou a maior maré negra naquele golfo.

De notar que a BP já tinha concluído em Março de 2012 um acordo amigável com mais de 100 mil pescadores atingidos pela referida poluição, como pelos trabalhos de remoção e limpeza do produto derramado, num valor de 7,8 mil milhões de dólares.



Estima-se que o grupo BP já tenha dispensado até à data cerca de 38 mil milhões, quer em indemnizações quer em custos operacionais resultantes da catástrofe.

A JUSTIÇA CONTINUA A PENALIZAR FORTEMENTE COMANDANTES DE NAVIOS POLUIDORES

A recente condenação, por um tribunal francês, dada ao comandante do navio frigorífico "MATTERHORN", de um milhão de euros, pelo despejo ilícito de hidrocarbonetos em águas da ZEE francesa, levantou grandes preocupações no sector.

Algumas associações europeias de Capitães e Oficiais têm levantado a questão de que tal condenação não está técnica e juridicamente fundamentada para se justificar tão grave pena sobre o responsável máximo pelo navio prevaricador.

Se bem que o tribunal tenha considerado que tal multa deveria ser 1/3 paga pelo Capitão e 2/3 pelo Armador, as associações do sector marítimo têm levantado o problema de que a responsabilidade civil é bem diferente da náutica, não devendo a justiça fazer cair sobre os ombros dos comandantes a total responsabilidade. Muito em especial quando o Armador pressiona seus comandantes para causas que não dizem respeito à segurança da navegação.

ACIDENTE EM PLATAFORMA DO MAR DO NORTE

No passado mês de Janeiro uma das plataformas de exploração petrolífera, no mar do Norte, ao norte das ilhas Shetland, teve uma fuga de hidrocarbonetos que obrigou à imobilização de oito plataformas vizinhas.



A fuga, que obrigou igualmente a evacuação do pessoal por helicóptero, foi prontamente reparada não se constatando qualquer contaminação de registo no meio marinho.

Contudo, por precaução, foram isolados 28 campos petrolíferos na área até que a normalidade fosse garantida.

Verificou-se assim como as medidas de prevenção e segurança são de relevante interesse para a preservação e protecção do meio marinho onde se exerce aquele tipo de actividade.

O que se passou com a plataforma "Deepwater", em 20 de Abril de 2010 (recorde de poluição e recorde de multas aplicadas - ver nota acima), tem levado os responsáveis deste sector a uma maior atenção e reforço dos meios preventivos.

AGÊNCIA "EMSA" ALARGA COMPETÊNCIAS NA POLUIÇÃO



O Parlamento Europeu aprovou, em finais de 2012, o alargamento das competências da EMSA, Agência Europeia com sede em Lisboa.

O novo regulamento aprovado atribui aquela Agência de Segurança Marítima normas para se ocupar da poluição marinha (prevenção e combate) causada por acidentes nas plataformas extractoras de petróleo e gás natural.

Até aquela data a EMSA podia fazer actuar os seus meios de combate à poluição em acidentes originados pelos navios.

Outra das novas competências atribuídas foi a de permitir a sua participação na luta contra a pirataria por via do fornecimento de dados na posse de seus arquivos.

URGENTE PARA PORTUGAL

A IMPORTÂNCIA DA FISCALIZAÇÃO AÉREA DAS NOSSAS VASTAS ÁREAS MARÍTIMAS

A fiscalização aérea é presentemente o maior dissuasor contra os infractores do meio marinho. Muito em especial em zonas de grande superfície como é o caso das águas definidas pela nossa Zona Exclusiva.

Essas vastas áreas são diariamente percorridas por centenas de navios e sabendo-se como é difícil sua fiscalização por via de meios navais, como se por tais meios for feita, a aproximação do "fiscal" é facilmente detectada e o infractor mais tempo tem para parar a prevaricação sem ser detectado, assim a vigilância por meios aéreos torna-se de relevante importância.

Primeiro por fazer rapidamente aproximação ao infractor sem lhe dar tempo a retrair-se.

Segundo porque o avião fiscalizador, não só pela sua rápida mobilidade como pelo vasto panorama visual que lhe permite sua altura, tem melhores condições para visionar os movimentos dos poluentes na superfície e determinar qual o barco que os originou.

Finalmente os custos duma unidade naval são muito superiores aos de uma unidade aérea. ☐

ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2013 - 2020

Texto: Cmte Joaquim Coelho

Temos, finalmente, a aguardada versão actualizada da Estratégia Nacional para o Mar.

Esta foi, naturalmente, uma notícia recebida com contida satisfação sabendo-se quão crítico tem sido o sector dos transportes marítimos para com a Estratégia publicada em Dezembro de 2006, fundamentadamente por não a ter visto evoluir para a pretendida política integrada e abrangente na governação de todos os assuntos do mar.

Esta nova versão, anunciada para o período 2013-2020, vai estar para consulta pública até ao final de Maio e, embora seja um extenso documento de mais de 600 páginas, vai concertiza receber muitos contributos a crer nas múltiplas reuniões que por todo o país vêm sendo promovidas.

Aliás, recordo que o mesmo se passou com a versão anterior (2006-2016) mas cuja dinâmica logo se esgotou em dois meses, tanto foi o tempo que decorreu desde a sua aprovação para consulta pública, em 4 de Outubro de 2006, até à sua aprovação em Conselho de Ministros reunido em 16 de Novembro e publicação em 12 de Dezembro.

Nestas páginas da Folha Informativa tenho diligenciado acompanhar este assunto desde que vi no Programa do XVII Governo Constitucional *“a necessidade de Portugal adoptar uma política integrada e abrangente na governação de todos os assuntos do mar” e, de seguida, “a firme vontade de consoli-*

dar, desenvolver e dar continuidade a uma política integrada do Mar, revitalizando e modernizando todas as actividades ligadas ao mar” manifestada na Resolução do Conselho de Ministros nº 128/2005, de 14 de Julho.

Fiquei naturalmente expectante quando, conseqüentemente, foi criada a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar e a vi incumbida de *“preparar uma proposta que estabeleça as medidas que devem ser implementadas para o desenvolvimento de uma políti-*

curto e médio prazos”.

A proposta da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar viria a ser aprovada na generalidade em Conselho de Ministros, logo em 4 de Outubro, objecto de discussão pública, formalmente aprovada em 16 de Novembro e, finalmente, publicada em 12 de Dezembro de 2006: a reconhecida necessidade de adoptar uma política integrante e abrangente na governação de todos os assuntos do mar tinha conduzido a uma Estratégia Nacional para o Mar.



Inevitavelmente, a apreciação da Estratégia Nacional para o Mar, a que procedi, fez-me recordar que também a nível da União Europeia havia sido reconhecida a falta de uma política marítima, facto claramente referido nos objectivos estratégicos da Comissão para 2005-2009: *“é especialmente necessário termos uma política marítima a-brangente, orientada para o desenvolvimento de uma economia marítima flores-*

cente e para a plena exploração do potencial das actividades centradas no mar, de uma forma sustentável para o ambiente. Esta política deve assentar na excelência da investigação científica, da tecnologia e da inovação marítimas”.

Redobramos as minhas expectativas quando soube, pela Resolução do Conselho de Ministros nº 110/2006, de 7 de Setembro, que a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar já havia preparado a *“proposta em que identifica as principais linhas orientadoras de uma estratégia nacional para o mar e um programa de acções a ser executado no*

cente e para a plena exploração do potencial das actividades centradas no mar, de uma forma sustentável para o ambiente. Esta política deve assentar na excelência da investigação científica, da tecnologia e da inovação marítimas”.

Identificada que foi pela Comissão Europeia a necessidade de uma política marítima abrangente seguiu-se a apresentação de um documento de reflexão – o designado Livro Verde sobre a futura política marítima da União Europeia – adoptado e publicado em 7

de Junho de 2006; sabe-se como evoluiu desde então até à pretendida Política Marítima.

Em Portugal, começou-se numa Estratégia, ignorando-se se/ou quando ela conduziria à também pretendida, política integrada e abrangente de todos os assuntos do mar.

Ainda assim, saudei a iniciativa e identifiquei-me com o carácter prioritário concedido à *“criação de um mecanismo de coordenação para a implementação da Estratégia Nacional para o Mar”, que se disse, então, ser “composto por todos os Ministérios com competência nesta área”.*

Recordo-me de também ter lamentado a inexistência de qualquer referência aos transportes marítimos, facto marcante do meu progressivo desinteresse pelo projecto.

A criação da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), em

ês entre as partes interessadas”.

A partir de então não mais dele se falou.

O mesmo se diz da CIAM e também da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, até constatar que o Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAMAOT), integrante do XIX Governo saído das eleições de Junho de 2011, assumia como missão, em termos pragmáticos, *“desenvolver, avaliar e actualizar a Estratégia Nacional para o Mar”.*

Com o passar do tempo, soube-se que aquele processo de actualização estava em curso e que consagraria *“uma linha de acção a longo prazo, com objectivos e metas bem definidos e alcançáveis”, precisamente uma das grandes falhas apontadas à anterior versão.*

E eis que surge a Estratégia Nacional para o Mar, agora na versão ENM2013-

gigenciados.

Tenho bem presente a afirmação de que o *“Governo pretende retomar e desenvolver a actividade da Marinha Mercante ...”* proferida na Assembleia da República pela Ministra do Ambiente e do Mar aquando da sua primeira audição na respectiva Comissão, que já algumas vezes recordei nestas páginas, e esperava medidas concretas ou acções nesse sentido.

Ao invés, apenas encontrei a já habitual referência à *“adopção, no contexto da Marinha Mercante Nacional, de práticas para o sector dos transportes marítimos, nomeadamente de política legal e fiscal, similares às que têm sido adoptadas pelos congéneres europeus, com bons resultados, tanto em termos de receitas fiscais como de recuperação e criação de competitividade a nível global”.*

Nos vários Programas de Acção não há um único Projecto dedicado ao as-



Março de 2007, foi fogacho que lentamente se foi apagando porque, dos objectivos atribuídos apenas se conheceu o lançamento do Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, só ocorrido no ano seguinte, em Maio de 2008.

O Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, apresentado como grupo de reflexão e acompanhamento para os assuntos do mar, foi o segundo fogacho da Estratégia: esgotou-se em 2010, ao fim de três sessões plenárias, quedou-se pela constituição de um Grupo Ad Hoc da Direcção para *“assegurar e dinamizar o processo preparatório com vista à formalização do Cluster Marítimo Portugu-*

2020 que, logo numa primeira, e naturalmente superficial leitura, denota cumprir o prometido: integram-na, agora, um elevado número de Programas de Acção que agrupam quase 100 Projectos.

Não sei se há disponibilidade de meios para assegurar a execução de um tão vasto programa, mas quero crer que isso terá sido ponderado; sinto, no entanto, que já fui tomado por algum ceticismo.

Preocupante foi constatar que, de novo, os transportes marítimos são ne-

sunto, talvez porque se considera como documento enformador da estratégia para o sector, não a ENM2013-2020 mas o Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (2011-2015); com esta remissão e de acordo com as medidas neste estabelecidas se diz esperar o seguinte efeito: *“Marinha Mercante Nacional mais competitiva, constituindo um activo estratégico da economia nacional”.*

E é tudo. ■

AS CARAÍBAS SEM PIRATAS

Texto: Cmte Amadeu Albuquerque

As Caraibas sempre tiveram uma imagem interessante para a maior parte das pessoas...acho que uma mistura de paraíso com aventuras de



piratas, música tocada em latas velhas, bebidas exóticas coroadas com chapelinhos e T-shirts com declarações Rasta. Claro que quando se navega profissionalmente por aquela área, a imagem tem outras cores...

Em primeiro lugar, basta fazer uns dez cruzeiros por lá para que a dose de música "de lata" seja mais do que o recomendado pela OMS. Todos nós temos o nosso ponto de rutura e o meu foi atingido há muitos anos, quando estávamos perto do Natal e a banda começou a tocar o Silent Night nos tambores de óleo lubrificante...

Depois, as t-shirts Rasta não ficam bem com o uniforme. Não sei bem qual



é a vossa opinião, mas eu ficaria extremamente desconfiado se entrasse num navio de cruzeiros e encontrasse o comandante no portaló, com a cara do Bob Marley no peito, cabelo Rasta e uma frase do tipo "Don't worry man, be happy!".

Por falar em t-shirts com frases, há uns anos até comprei uma dizendo "I do not need Google. My wife knows everything!" mas não sei onde a minha mulher a colocou...nunca mais a vi, logo desde a tarde em que a comprei. Tinha umas cores muito bonitas, todas as cores favoritas dela. Vamos lá entender as mulheres!

Já fiz algumas épocas nas Caraibas, com navios de vários tamanhos e servindo diversas nacionalidades de passageiros. Com os navios de menor porte fui a locais mais interessantes, visitei praias mais remotas. Mas ouvi algumas observações curiosas, como num dia em que estava atracado em St. Maarten, ao lado de um naviozão



com umas cem mil toneladas e alguns passageiros Americanos que de lá saiam chamaram "navio da Barbie" ao meu orgulhoso barquinho...também aconteceu alguns deles comentarem que o tal navio tinha uma pista de gelo maior do que o "meu" navio. Não fiquei incomodado, mas interroguei-me acerca da razão pela qual aqueles passageiros, que normalmente se metem em um cruzeiro para as Caraibas para fugir ao frio nos seus países, haviam de querer uma pista de

gêlo. Masoquismo, ou saudades de casa?

Ultimamente tenho comandado navios maiores, já não se ouvem piadas mas, por alguma razão estranha, quanto maior o navio onde estou, mais saudades tenho dos pequenos...eu era feliz e nem sabia!

Desta vez, lá vou eu fazer cruzeiros pela América Central mais a Oeste. O itinerário dizia que saíamos de Colon



para Cartagena, Aruba, La Guaira e Curaçau, com regresso a Colon. Antes, levamos o navio ao estaleiro, para fazer umas modificações e preparar o barquinho para os passageiros Sul-Americanos. Este navio nunca esteve naquele itinerário, há uma grande excitação das autoridades portuárias e da Companhia, é uma excelente ocasião para fazer algumas operações de marketing.

Estão marcados vários cocktails, encontros com a comunicação social, reuniões e outras coisas igualmente interessantes, todas elas requerendo a presença do "tio". Tudo bem, normalmente são momentos de convívio, dá para conhecer outras pessoas, estabelecer contactos... vamos lá!

Chegamos a Colon dois dias antes do cruzeiro inaugural... tínhamos modificado algumas áreas do navio, para ir ao encontro dos gostos espe-

cíficos destes passageiros e ainda estávamos a “polir” essas áreas...os decoradores andavam por todo o navio a verificar que tudo estava como eles tinham decidido, a côr certa, a cadeira naquele ângulo exatamente e não a 5 milímetros de distância. Aparentemente, isso faz uma diferença enorme, deve ser o que chamam “Feng-shui”. Eu, por mim, tive várias vezes vontade de lhe chamar só “shui”, no sentido de “Chui, esteja calado e não chateie!” mas o respeito é muito

exemplo, ainda durante o período de entrega do navio fui a um dos bares onde se servia café e pedi um café expresso. A menina escolheu o copo de papel mais pequeno e perguntou que

não tinha. Ele há cada maluco! Felizmente, agora estamos de volta á civilização, com expresso em chávemas aquecidas, a dose adequada de espuma e sem xaropes para acrescentar nada...

No bufete (no Brasil, bifê...) as coisas também mudaram um pouco. Os pratos são de tamanho mais pequeno, não as bandejas usadas na terra do Tio Sam.

Aparentemente, existe uma regra consuetudinária que declara que “durante qualquer bufete, cada passageiro coloca sempre no prato o dobro do que necessita e, para atenuar a culpa, decora tudo com uma ou duas folhas de alface em cima”. Não sei se vale para todas as culturas, mas para os Americanos é, sem dúvida, verdade...

Finalmente embarcamos os primeiros passageiros e saímos para Cartagena, onde iamos receber o maior número de pessoas. Chegamos ao final da manhã, bom tempo e toda a tripulação animada. O piloto deveria embarcar ás 0930, mas avisa pelo VHF que está uns 20 minutos atrasados porque estava com um patrulha. Entendi que estaria a acabar de atracar o tal patrulha, mas explicou melhor quando chegou a bordo. A lancha da pilo-tagem, navegando para fazer o serviço, foi parada por um patrulha da Polícia Marítima, para pedir a documentação



bonito...além disso, não interessa muito o que eu gosto, mas sim o que os passageiros gostam e os artistas devem saber muito mais do que eu acerca desse assunto (a diferença de ordenado dixit).

Tambem foi preciso mudar todos os menús de comida e as bebidas. Está bem de ver, os Norte-Americanos têm uns gostos peculiares. Só para dar um

sabor eu queria. Respondi que queria sabor de café e ela olhou para mim com ar de quem tinha sérias dúvidas acerca da minha sanidade mental. Havia sabores de avelã, de morango, de baunilha, de menta e de outras coisas igualmente apelativas, mas este estranho queria o único sabor que ela

FESMAR
Federação de Sindicatos
dos Trabalhadores do
Mar

SITEMAQ
Tel: 21391 81 63
Fax: 213918165
E-mail:
sitemaq@et.vodafone.pt

SMMCM
Tel: 213918164
Fax: 213918167
E-mail:
smmcm@net.vodafone.pt

SINCOMAR
Tel: 213918187
Fax: 213918189
E-mail:
sincomar.fesmar@net.vodafone.pt
www.sincomar.pt

SEMM
Tel: 213918181
Fax: 213918183
E-mail:
mail@semm.pt
www.semm.pt

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

FESMAR
Armazém 113
Cais da Rocha Conde d’Óbidos
1350- 352 LISBOA
Telefone: 213918150 Fax: 213918159
E-mail: fesmar@net.vodafonept



e papelada que é requerida aos barquinhos que normalmente navegam na baía...nem acredito e faço cara de parvo, mas o piloto não se ri! Foi assim mesmo! Sem comentários...

O terminal de cruzeiros é bastante pequeno e os passageiros que embarcam têm que passar por um detalhado processo burocrático.



Quando finalmente conseguem chegar ao navio, estão em estado zen (zangados, estressados e nervosos) além de esfomeados. Como sempre, não se atrevem a protestar com os vários agentes governamentais, por isso descarregam na tripulação, mas isso faz parte do processo e já sabemos que amanhã serão mais simpáticos. O embarque têm o seu início às 15 e termina já perto das 20. Como saímos às 22, ainda temos tempo de lhes dar de jantar e fazer o exercício de emergência.

O dia seguinte é de navegação.

Aproveitamos para mostrar tudo o que temos a bordo, reuniões esclarecedoras acerca das excursões, das várias atividades, da vida a bordo, regras de funcionamento do casino, restaurantes, shows e etc. É sempre um dia de muitos anúncios. Pessoalmente, detesto repetição de anúncios acerca de bingo, casino, "ocasiões únicas e nunca vistas" nas lojas e similares...são



absolutamente intragáveis, são absolutamente intragáveis, são absolutamente intragáveis! No entanto, muitos passageiros reclamam senão os fazemos, dizem que não sabiam, embora esteja tudo escrito no Diário de Bordo. E, claro, uma vez que fa-zemos um anúncio em determinado idioma, temos que repetir em mais três ou quatro idiomas. São logo uns 5 minutos a descrever as mensagens disponíveis no Spa, o que certamente aumenta o stress e a necessi-dade dessas mesmas mensagens. Não tinha pensado nisso, mas não deixa de ser uma boa técnica de vendas.

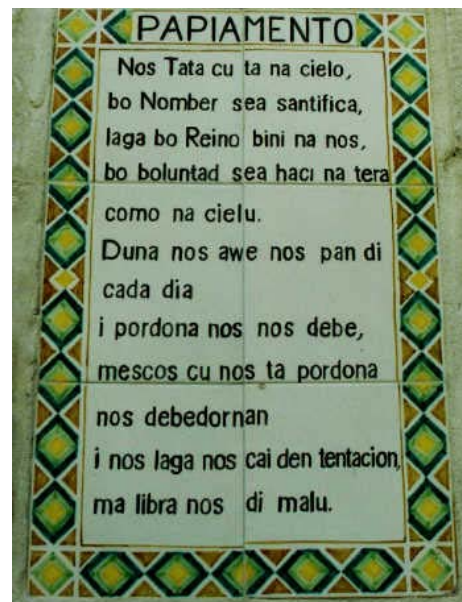
Aproveitamos esse dia para fazer a noite de gala. Já escrevi muito sobre isso, nem vale a pena insistir. Só posso dizer que terminou cerca das 23, com o meu ombro dorido por tanta

pancadinha amigável de "hola, capi, que tal?"

Mais um dia e mais um porto, Aruba. Fui despertado pelo agradável toque do telefone e pela sensual voz do oficial de quarto, anunci-ando que são 5 da manhã. Logo de seguida informa que estão 25 nós de vento e pergunta se quero pedir um reboca-dor. A essa hora nem sei bem onde estou, quanto mais o que é isso de rebocador. Vou para a ponte com von-tade de lhe bater, confirmo que fui eu que lhe disse para me chamar a essa hora (tenho cada idéia...) e não peço rebocador. O vento é de prôa, não faz falta. Fico sempre espantado com a capacidade humana de tomar decisões a essa hora do dia, sem café.

Tinhamos que embarcar uns 70 passageiros Holandeses e um grupo de 160 agentes de viagem (em Inglês normal, Travel Agents, em Inglês de bordo, Trouble Agents). Corre tudo bem, milagrosamente, o dia esteve bom e saímos às 20 com toda a gente feliz.

Os habitantes de Aruba, Curaçau e Bonaire (para o pessoal viajado, como eu, são as Antilhas ABC...) falam um idioma chamado Papiamento, uma mistura de Holandês, Inglês, Português, Espanhol e mais umas outras. Já tem acontecido dar por mim a rir sozinho porque, no meio de um monte de



palavras absolutamente ininteligíveis, vem um "bom dia" ou "um, dois, três, quatro" perfeitamente aceitáveis para qualquer purista da língua de Camões (e minha, embora nem sempre pareça...). Já agora, têm algumas frases que realmente me chamam a atenção, como "mi ta bon" (eu estou bem) e "pasa un bon dia" (vá lá, esta não precisa tradução...). Quando os pilotos falam com o pessoal do porto, eu acabo por entender o essencial e digo que sim, ou que não e eles olham para mim com cara de quem pensa que sou um fulano particularmente culto. Acho um piadão!

Já agora, na ponta Leste da ilha havia, há uns anos, um bar que



ostentava, na porta, o mais engraçado letreiro de horário de abertura que já vi. Em letras grandes dizia que abria às 18 e fechava às 02. Depois, em letra pequena anunciava, mais ou menos, que os donos por vezes chegavam mais cedo, especialmente se não tinham nada que fazer. Outras vezes chegavam mais tarde, se havia outro compromisso ou havia um filme bom que queriam ver antes. Também acontecia fecharem mais tarde, se

havia muita gente e a festa era boa, mas fechavam mais cedo se não tinham clientes e não valia a pena estar aberto. Avisavam que tinham uma filha pequena e que por vezes tinham que fechar a correr, a qualquer hora, por causa dela. E continuavam por ali abaixo, numa lista comprida onde se concluía que eles abriam quando bem queriam e fechavam quando lhes apetecia.

Seguimos para La Guaira, com os pilotos marcados para as 0930 locais. Os Venezuelanos, com a mania das originalidades, têm meia hora de diferença de todos os países em redor. Só para tornar a vida mais complicada a quem tem que fazer os horários de bordo. Claro que informamos os passageiros de que, em terra, é meia hora menos. Mas a percentagem de despistados é grande, a somar aqueles



que nem sequer mudaram a hora desde que saíram de casa e agora não sabem nem quando nasceram...

No dia seguinte, Curaçau. O terminal é particularmente bonito, cheio de bares, restaurantes, lojas e um hotel, tudo ali a menos de 100 metros. Finalmente saio do navio, já fazia falta. Duas horas mais tarde e com alguns sacos de compras na mão e o cartão de crédito a arder, lamento profundamente a ideia e o convite, amavelmente feito á minha mulher, de ir tomar o pequeno-almoço "ali aquele barzinho"...



Regressamos a Colon, o primeiro cruzeiro nem correu mal. Escrevo isto e imediatamente me vêm à cabeça a situação do lavador de janelas que estava trabalhando no exterior do quadragésimo andar de um arranha-céus quando a plataforma onde estava instalado se partiu. O homem veio por aí abaixo e, ao chegar ao



Mais um dia de mar, começo a manhã a preparar duas reuniões que tinham sido marcadas para este dia.

Cerca das 9 recebo uma chamada do hospital de bordo. Um passageiro tinha tido uma paragem cardíaca e necessitava evacuação imediata. Há um porto Colombiano a duas horas, Santa Marta. Começamos a navegar para lá e minutos depois vem outro telefonema do hospital, há mais um passageiro com problemas cardíacos, em vez de um são dois...tudo corre bem, ao meio dia estavam os dois no hospital em terra. Ainda bem, felizmente, seguimos para Colon.

Dois problemas cardíacos no mesmo dia? O cruzeiro deve ser mais excitante do que eu pensava...alguma coisa me escapa, aqui.

Por muito bem que as coisas tenham corrido, as reuniões foram por água abaixo e o dia já está completamente virado do avesso. Para ajudar, tenho uma renovação de votos matrimoniais ás 4 da tarde...pelo menos o tempo está bom, um calor convidando á piscina, passageiros satisfeitos, a vida é bela! Estou nas Caraíbas, em cruzeiro e com bom tempo. Por que carga de água ando recla-mando?

décimo, ia comentando para ele mesmo "bom, até agora, tudo bem..." .👍

UNITED EUROPEAN CARRIERS (PORTUGAL) GRH, LDA.

GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS E AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO



ROTAS SEMANAIS

SETÚBAL - SOUTHAMPTON - ZEEBRUGGE
ZEEBRUGGE - SOUTHAMPTON - SETÚBAL

*more than a
shipping
company...*



**RECRUTAMENTO
DE TRIPULANTES**

TRANSPORTE DE MAQUINARIA PESADA E VIATURAS



Rua dos Trabalhadores do Mar, 16 - 2.º B - 2900 SETÚBAL - PORTUGAL
Telef. 351 265 453 100 • Fax: 351 265 453 120 • Internet: <http://www.uecc.com>



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 Hélder Almeida, Amadeu Albuquerque, Joaquim Coelho e Ferreira da Silva

Esta edição tem os apoios de:
PREVENTRAB - Medicina, Higiene e Segurança no Trabalho
UECC - United European Car Carriers

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