



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARTIDO DOS TRABALHADORES
GABINETE DA LIDERANÇA

Circular Interna nº 024/PT

Brasília, 19 de abril de 1.995.

AOS PARLAMENTARES DO PT

Senhor(a) Deputado(a),

Encaminhamos, para conhecimento de Vossa Excelência, cópia do texto "Navegação de Cabotagem", de autoria da deputada Telma de Souza.

Atenciosamente,



JOSÉ UMBERTO DE ALMEIDA
Chefe de Gabinete

Navegação de Cabotagem

* TELMA DE SOUZA

1- O que é Navegação de Cabotagem?

A Navegação de cabotagem é o transporte entre portos da mesma região. No caso em discussão, podemos entender os portos da costa brasileira, ou seja, o transporte de mercadorias de um porto brasileiro para outro porto brasileiro.

A atual Constituição, em seu parágrafo 3º do Artigo 178, define a quem cabe a exploração da navegação de cabotagem:

“§ 3º - A navegação de cabotagem e a interior são privativas de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública, segundo dispuser a lei.”

Conforme podemos verificar, existe o “monopólio” por parte das embarcações nacionais na navegação de cabotagem. Sem querer entrar no discurso nacionalista, priorizando a empresa nacional em relação outras quaisquer, ao analisarmos o monopólio nacional da cabotagem, temos que ter como prioridade o interesse que os trabalhadores possuem sobre esse assunto, que passa pela própria definição do que é embarcação nacional. O parágrafo 2º do mesmo artigo da Constituição define:

“§ 2º - Serão brasileiros os armadores, os proprietários, os comandantes e dois terços, pelo menos, dos tripulantes de embarcações nacionais.”

Dessa forma, a Constituição exigindo que 2/3 da tripulação das embarcações nacionais sejam brasileiros, na verdade está criando uma proteção ao mercado de trabalho local, que em se tratando de Marinha Mercante se faz necessário, pois a competição internacional é bastante perversa, onde a vaga de trabalho seria disputada com trabalhadores oriundos de países que não possuem qualquer proteção trabalhista. sujeitos à condições de semi-escravidão, trocando, muitas vezes, o dia trabalhado por um prato de comida.

A questão sobre a Navegação de Cabotagem é hoje bastante discutida em virtude da emenda à Constituição apresentada pelo Governo Federal, que analisaremos com mais detalhe no segundo item, e que traz em seu bojo, o rompimento com o monopólio existente, inclusive com a quebra à proteção do mercado de trabalho, trazendo como consequência, desemprego para o setor.

A abertura da Cabotagem traz também o risco da eliminação da frota nacional, que teria que concorrer, de forma desigual, com os grandes armadores internacionais, que possuem um poder de fogo superior ao dos nossos armadores. Algumas estimativas apontam que das mega-transportadoras internacionais, possuem um capital superior de dois bilhões de dólares e mais de uma centena de navios por empresa. Sobre esse assunto, o Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de portos de Marinha Mercante se manifestou da seguinte forma:

“A eliminação de nossa frota própria na Cabotagem, ocorreria em curto prazo, fruto da ação de “dumping” pelas empresas de navegação estrangeiras que, compreensivelmente, têm interesse em nosso mercado interno. O serviço de fretes na Cabotagem Brasileira não é desprezível. Apesar da falta de uma legislação mais favorável, a nossa Navegação de cabotagem transportou 47 milhões de toneladas em 1994, gerando fretes de 1 bilhão de dólares, sendo 17 milhões de toneladas na carga geral e graneis sólidos, correspondendo a 300 milhões de dólares em fretes. O transporte de granel líquido (petróleo e seus derivados) foi o responsável pelos restantes 30 milhões de toneladas.”



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Conforme o relato do sindicato, podemos verificar que cerca de 64 00% da Navegação de Cabotagem foi relativa ao transporte de petróleo e derivados. Nesse ponto é que verificamos que interesses estão por traz da eliminação do monopólio da Cabotagem. O fato de que mais da metade do transporte de cabotagem ser relativa ao transporte de petróleo e derivados, se constitui em empecilho para o projeto de quebra do monopólio da exploração e refino de petróleo, pois uma parte do processo - o transporte - estaria submetida ao monopólio das empresas nacionais, ferindo, dessa forma, interesses internacionais.

A seguir analisamos a proposta de emenda à constituição enviada pelo Governo Federal.

2- A Cabotagem e a Reforma Constitucional

As emendas à Constituição, preparadas pelo Governo Federal, obedecem ao seu discurso quanto a estratégia de desconstitucionalizar alguns aspectos abordados pela atual Carta magna. É o caso da Navegação de Cabotagem. A emenda, *per se*, não termina com o monopólio das embarcações nacionais na Navegação de Cabotagem, mas remete o assunto para legislação ordinária disciplinar o assunto.

O Governo Federal, dessa forma, procura "flexibilizar" a matéria que trata sobre Cabotagem, podendo propor mudanças na política de navegação sem ter que enfrentar a rigidez da Constituição.

Segundo o Ministro dos Transportes, Odacir Klein - "O governo esta propondo apenas jogar esse monopólio para o âmbito da legislação ordinária. Dessa maneira, se poderia depois abrir uma excepcionalidade para os países do Mercosul". A vontade apresentada pelo ministro não necessariamente representa a vontade de alguns setores de nossa economia, que pretendem de fato derrubar o monopólio da empresa nacional na cabotagem e que ficariam muito satisfeitos de ver o assunto tratado em Lei Ordinária.

Como é de conhecimento de todos, para se aprovar uma Lei Ordinária não é preciso se fazer grandes esforços, principalmente se assunto envolve interesses econômicos poderosos. Portanto, um assunto que é sinônimo de soberania nacional, não pode ficar ao sabor dos conchavos do Congresso. Precisa sim, estar protegido pela força da Constituição.

Os chamados países desenvolvidos sabem da importância que é a navegação de Cabotagem, onde a legislação desses países garante que essa atividade seja exercida por embarcações nacionais. O que seria de um país, se ficasse sujeito às vontades econômicas dos armadores estrangeiros e dos interesses das potências econômicas? Não é por acaso que a Navegação de Cabotagem é privativa de embarcações nacionais nas principais potências marítimas, como por exemplo, Japão, Alemanha, EUA, França, Holanda, Grécia, etc..., conforme relato do Sindicato Nacional dos Oficiais de Nautica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante.

Nesse sentido, a nossa luta sera a da manutenção da navegação de Cabotagem como sendo matéria Constitucional, pois o que está em jogo é a soberania nacional e nossa independência política e econômica.

Em anexo, enviamos as emenda apresentadas à Comissão Especial da Navegação de Cabotagem, que pretende exatamente manter os atuais dispositivos constitucionais.

Deputada Telma de Souza (PT-SP).