

XXI ° CONGRESSO MUNDIAL DO APOSTOLADO DO MAR

Rio de Janeiro, Brasil, 29 de Setembro a 5 de Outubro de 2002

A GLOBALIZAÇÃO: O PONTO DE VISTA DO ARMADOR

*Mr. Claudio Décourt
Syndarma, Brasil
Representante de ISF*

Até o fim da Segunda Guerra Mundial prevaleceu o conceito de que o peso relativo dos Estados era medido pela sua capacidade de conquistar e conservar território. A Revolução Industrial, que teve início nas últimas décadas do século XVIII, criou a necessidade, para os países que primeiro se industrializaram, de adquirir novos territórios, não só para ampliar o mercado para a sua crescente produção industrial mas, também, para garantir o acesso às matérias primas de que careciam para a manutenção dessa mesma produção.

A guerra, porém, mostrou os riscos políticos da conquista de território pela força das armas e levou os países mais dinâmicos – inicialmente a Alemanha e o Japão, justamente os países derrotados na guerra e que viram os seus sonhos expansionistas frustrados – a procurar uma nova forma de gerar riqueza e prestígio. A solução encontrada foi a expansão das trocas comerciais, que suprissem as suas necessidades de importação de matérias primas para alimentar as suas indústrias e desse vazão ao excesso de sua produção, indispensável para baratear os custos do processo.

A abertura dos mercados de todos os países passou a ser então um objetivo fundamental e a globalização – cujo fim último é o estabelecimento de um único mercado de alcance mundial – é o novo conceito que passou a reger as relações internacionais no campo econômico, e, de forma cada vez mais intensa, no campo político.

Esta nova ordem é definida como “oceânica” pois é através dos oceanos que se processa, em sua quase totalidade, o comércio internacional. Para Richard Rosencrance surgiu o “estado comercial”, cujo principal interesse é o crescimento de seu comércio exterior. Os aspectos geopolíticos, que dominaram as relações internacionais, cedem espaço aos geoeconômicos no mundo moderno.

Nesse ponto, há necessidade de um parêntese: a livre competição, que é a essência mesma da globalização, se não for atenuada por medidas compensatórias, é totalmente favorável aos países mais desenvolvidos que têm acesso mais fácil ao capital, dispõem de melhor tecnologia, de infraestrutura mais moderna, maior capacidade industrial e gerencial, e, o que é pior, têm o poder político que lhes permite, apesar do discurso liberal, adotar práticas protecionistas.

Depois dessa digressão, voltemos à linha central do nosso pensamento.

A revolução conceitual representada pela globalização foi acompanhada por uma reorganização econômica da navegação marítima, pois, o crescimento das trocas marítimas que ela gerou logo demonstrou a incapacidade do sistema tradicional de se haver com os novos e enormes volumes a serem transportados.

A partir da década de 60, dois dramáticos desenvolvimentos tiveram lugar, tornando viável o mercado verdadeiramente global, tanto para os produtos manufaturados e industrializados como para as matérias primas: a unitização das cargas e o transporte de produtos a granel.

A unitização das cargas – que tornou viável a multimodalidade, isto é, o uso de diversos modais de transporte para levar um dado produto da fábrica ou do local de produção até os usuários – foi o mais importante desenvolvimento do sistema de transporte dos tempos modernos. A paletização e,

principalmente, a containerização foram a resposta ao desafio representado pelo crescimento, acima das melhores expectativas, do comércio mundial.

A revolução que o transporte de produtos a granel provocou teve conseqüências não menores do que as provocadas pelo uso dos contêiners. Graças à economia de escala que ela gerou, o custo do transporte foi de tal forma reduzido que ficou mais barato para o setor produtivo trazer a matéria prima necessária às suas atividades industriais ou agrícolas de locais a milhares de milhas de distância, desde que transportadas por mar, do que por ferrovia ou rodovia de locais a apenas umas poucas centenas de milhas.

Uma conseqüência imediata do transporte a granel foi, como era lógico, o aumento do tamanho dos navios o que reduziu de maneira significativa o frete dos granéis sólidos e líquidos.

A tendência para o aumento dos navios foi mais evidente na indústria de petróleo: em 1945, o maior navio-tanque existente tinha cerca de 24 mil TPB; em 1960, o tamanho médio desses navios já era de 124 mil TPB e, no final da década, de 330 mil TPB; o ápice se deu em 1980, quando já havia em operação navios de até 550 mil TPB.

Embora menos conspícuo, o aumento do tamanho de navios de granel sólido foi expressivo. Quando começou o transporte de minério de ferro, em 1920, os navios tinham cerca de 24 mil TPB, e isso pouco mudou até o fim da 2ª Guerra Mundial; em 1970, porém, o número de navios de cerca de 200 mil TPB já era significativo e, em meados da década de 80, era grande o número de navios de 300 mil TPB.

Também os graneleiros aumentaram consideravelmente de tamanho: de 25 mil TPB na década de 60 passaram para a faixa de 60 mil a 80 mil TPB no começo da década de 80.

Mas o aumento dos navios não se deu apenas no caso do transporte de granéis. Os navios porta-contêiners empregados na carga geral não têm parado de crescer para se manterem rentáveis num mercado cada vez mais competitivo. Navios de 6 mil TEUs já estão sendo construídos.

Há uma inequívoca tendência para a formação de mega-empresas de navegação, reduzindo o espaço para as pequenas empresas como em geral são as empresas nacionais dos países em desenvolvimento. Essa é mais uma perversa conseqüência da globalização.

Nossa análise não estaria completa sem uma discussão sobre os efeitos da revolução tecnológica que está afetando todos os segmentos da atividade humana e, obviamente, o transporte marítimo.

A automação crescente dos navios, associada à redução do pessoal necessário para sua operação – fenômeno hoje comum em todos os setores da produção – os modernos sistemas de carga e descarga nos portos, como esteiras rolantes, dutos, etc, assim como os processos de facilitação dos procedimentos administrativos relacionados com a liberação das cargas, que acarretam uma redução da permanência do navio no porto, têm aumentado a eficiência do sistema de transporte marítimo, permitindo que mais carga seja transportada, com maior rapidez e segurança e custos operacionais menores. Os custos de capital, porém, são cada vez maiores pois a modernização dos navios e das estruturas portuárias representa um enorme investimento inicial. Essa, aliás, é uma das razões para o surgimento das mega-empresas de navegação.

Há um aspecto da globalização que não pode deixar de ser considerado. A fiscalização dos navios mercantes pelo Estado da bandeira é uma garantia para que eles não representem um risco para a navegação e para a poluição do meio ambiente marinho. Infelizmente, isto não tem eliminado os navios sub-standards e hoje é reconhecido o direito do Estado do porto – o Estado onde está o porto – de se certificar se o navio de qualquer bandeira operando em sua área obedece à legislação internacional quanto à segurança e proteção ao meio-ambiente. Com o advento da Convenção 147 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a qual foi ratificada pelo Brasil com a concordância dos armadores nacionais, esse direito estende-se à verificação do cumprimento dos acordos de trabalho e

das condições do trabalho a bordo. O Controle pelo Estado do Porto tornou-se assim um poderoso instrumento para a proteção dos marítimos e para a eliminação dos navios sub-standards.

Cabe-nos agora indagar como estes fatos estão repercutindo sobre o trabalho marítimo.

O aumento do comércio mundial após a 2ª Guerra Mundial acarretou de pronto um aumento na demanda por navios e, conseqüentemente, de pessoal qualificado para o exercício de funções a bordo. Por outro lado, o maior tamanho dos navios e sua crescente automação diminuiu a disponibilidade de empregos no setor. Enquanto, porém, o comércio mundial permanecer em expansão, o balanço será favorável aos marítimos.

Na atualidade, nos países mais desenvolvidos há grande falta de marítimos. Para suprir as necessidades do mercado mundial, estão surgindo países, como as Filipinas e a Ucrânia, fornecedores de mão de obra para os navios mercantes. Essa “desnacionalização” das tripulações é outra decorrência do processo de globalização e, como vem suprir uma carência, não traz prejuízos para os marítimos dos países que lançam mão desta mão de obra importada. Na verdade, são estes trabalhadores que precisam da proteção das leis. A legislação brasileira neste particular é duplamente sábia: ao garantir ao trabalhador estrangeiro as mesmas vantagens e benefícios que ao trabalhador brasileiro, não estimula a contratação do estrangeiro por ele custar menos – o que é importante para o trabalhador nacional – e assegura ao estrangeiro condições idênticas às do nacional, protegendo-o portanto.

Hoje, na verdade, o problema maior dos marítimos não está na existência de emprego mas na qualidade do emprego. No Brasil, o quase desaparecimento das empresas engajadas no longo curso – a competição com as megatransportadoras vem se mostrando inviável – criou um problema momentâneo de desemprego, logo eliminado pelo aumento da cabotagem e, principalmente, do apoio marítimo (off-shore), devido à expansão da exportação e exploração de petróleo no mar.

A redução das tripulações por força da automação, ao mesmo tempo em que há um aumento da carga de trabalho a bordo - devido às crescentes exigências da legislação nacional e dos organismos internacionais relativas à segurança da embarcação e aos riscos de poluição - traz à discussão os problemas da fadiga. Os armadores nacionais têm consciência de que a fadiga dos tripulantes põe em risco a embarcação, elemento indispensável à sua atividade e, por aumentar o risco de poluição causada pelo navio, punida por pesadíssimas multas, compromete a rentabilidade da operação.

A Convenção 180 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) representa um importante avanço nesse sentido e os armadores brasileiros defendem a sua ratificação pelo governo, por considera-la justa e oportuna ao estabelecer não só as horas máximas de trabalho mas, também, as mínimas de repouso de cada membro da tripulação.

Para a implementação da Convenção 147 da OIT – Normas Mínimas para a Marinha Mercante – o órgão responsável do governo brasileiro criou a Norma Reguladora nº 30 – Norma Reguladora para a Segurança e Saúde do Trabalho Aquaviário. Esta Norma vem sendo trabalhada de forma tripartite, envolvendo o governo – através dos Ministérios do Trabalho e Emprego, dos Transportes e o Comando da Marinha, que representa a Autoridade Marítima – representantes dos trabalhadores e dos empregadores. A armação nacional não tem negado esforços no sentido de encontrar soluções que atendam aos legítimos interesses das tripulações de nossos navios e tudo tem feito no sentido de acelerar o processo administrativo para a entrada em vigor da referida Norma, garantia de maior segurança do trabalho a bordo.

O SYNDARMA faz-se presente neste seminário representando a International Shipping Federation (ISF) o que, indubitavelmente, é mais um aspecto da globalização. Na condição de membros, nós aceitamos a Política de Relações Industriais dessa organização que, em síntese, estabelece alguns objetivos básicos aos quais aderimos inteiramente:

- ~~///~~ adotar normas de emprego de marítimos em consonância com as Diretrizes sobre Boas Práticas de Emprego da ISF;
- ~~///~~ promover o cumprimento de toda a regulamentação internacional adotada pelo Brasil que estabeleça normas relativas ao trabalho de marítimos, segurança e saúde a bordo;
- ~~///~~ manter o permanente diálogo com os sindicatos de marítimos de modo a garantir relações harmoniosas entre trabalhadores e empregadores;
- ~~///~~ apoiar e garantir a manutenção de um conjunto mínimo de direitos e padrões sociais estabelecidos internacionalmente, qualquer que seja a nacionalidade dos tripulantes;
- ~~///~~ monitorar as variações internacionais de soldo dos marítimos e promover a adoção de termos e condições de emprego que levem em conta o custo de vida em nosso país;
- ~~///~~ adotar o princípio de que os empregadores devem negociar acordos coletivos com os sindicatos ou negociar contratos individuais com os marítimos, estabelecendo as regras que serão seguidas;
- ~~///~~ apoiar resolutamente o princípio de que navios, que operem dentro de padrões técnicos e sociais reconhecidos pela comunidade internacional, devem poder operar sem interferência de qualquer outro elemento externo;
- ~~///~~ impedir a operação de navios que não estejam cumprindo as normas técnicas e sociais aprovadas pela comunidade internacional;
- ~~///~~ desenvolver iniciativas quanto a problemas existentes ou em potencial relativos aos padrões laborais, particularmente tendo em vista a legislação internacional; e
- ~~///~~ acompanhar as atividades da OIT, no sentido de poder opinar junto ao governo quanto à adoção das convenções e resoluções que representem maior segurança a bordo e melhores condições de trabalho para os marítimos.

Podemos dizer com satisfação que no Brasil as relações entre os marítimos e as empresas de navegação são boas, havendo um permanente diálogo no sentido de uma soldada justa e de condições de segurança e saúde sempre melhores no trabalho a bordo dos navios de bandeira brasileira.