

JUSTIÇA & CIDADANIA

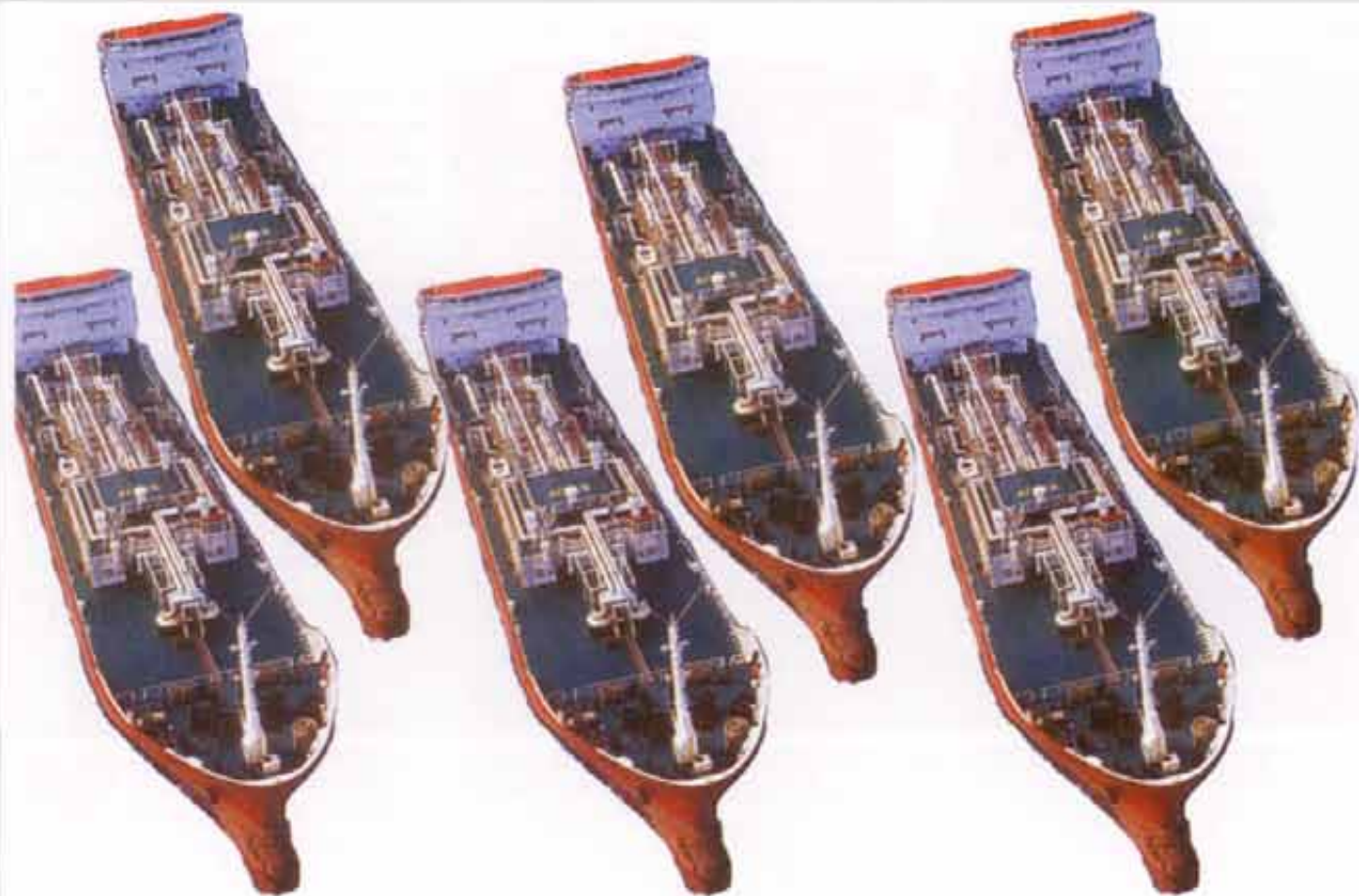
revistajc@revistajc.com.br - www.revistajc.com.br

EDITORIAL: CAÇA AS BRUXAS



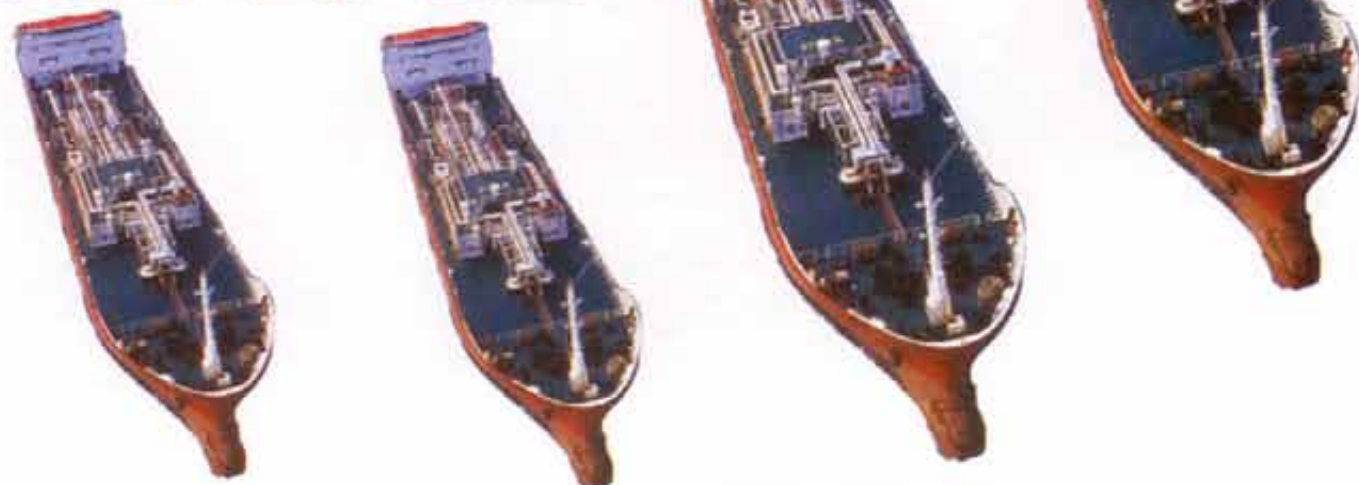
DES. MIGUEL PACHÁ, PRESIDENTE DO TJ / RJ

UM EXEMPLO A SER SEGUIDO



NAVIOS FEITOS DE PAPEL

Juíza Monique Calmon de Almeida Biolchini



Não é de hoje que o setor de transporte marítimo nacional vive uma situação calamitosa. E, por ser especializada em Direito Marítimo desde 1979, o objetivo desta tese é, modestamente, colaborar no plano interno pela expansão do conhecimento dos interesses do setor estabelecido, assim como, reafirmar uma longa e heróica luta travada em sede internacional, por aqueles que (inobstante pudessem vislumbrar o que hoje chamamos de "globalização"), não desistiram de defender o Brasil nos foros desconhecidos - que ainda dominam os mares -, pois que visavam estabelecer um mercado nacional saudável.

Melhor dizendo, um mercado que hoje possa ser ouvido pela recém-criada Agência Reguladora de Transporte Aquaviário - ANTAQ - instituindo uma mão dupla tanto para que esta possa estimular os empresários que desejem investir nessa área e, ao mesmo tempo, desestimule cada vez mais o surgimento de empresas à margem da lei e que não trazem nenhum benefício ao País.

Atualmente, em nome de importantes princípios jurídicos, o setor nacional reclama respostas judiciais que venham refletir a repulsa da idéia de uma aparente confusão legal que, por conta disso, possa sustentar o funcionamento das denominadas "empresas de papel" na área da navegação. Operando em condições precárias e sem possuir sequer um navio próprio, essas empresas fazem uma concorrência predatória aos armadores brasileiros e, como se utilizam apenas de embarcações afretadas no exterior (do tipo das causadoras de graves acidentes ecológicos), sangram continuamente as reservas brasileiras, ao alimentar o déficit de nossa balança de serviços, com incompreensível evasão de pagamento de frete triplicado.

Muitos pleitos judiciais invocam uma tutela - sob a alegação de existir uma brecha legal -, que consiste na argumentação de que a Lei nº 9.432/97, que define os requisitos básicos para uma empresa operar como brasileira, não preveja expressamente todas as condições para que um armador explore o tráfego das mercadorias reservadas.

Entretanto, entre essas condições existe normatizada (com fundamento de validade na referida lei ordinária) a exigência da empresa ser proprietária de pelo menos um navio para poder, não apenas transportar mercadorias reservadas, como afretar o dobro da tonelagem própria para a mesma finalidade. Apesar de que essa definição técnica esteja determinada em, pelo menos, duas Portarias do Ministério dos Transportes, as "empresas de papel" conseguem inventar que essas "portarias" são normas infralegais e ferem os princípios do interesse público ao limitar o mercado nacional

de navegação.

Evidente que, a par da liberdade na valoração jurídica do julgador, entendendo tratar-se de manobra jurídica das "empresas de papel". A Portaria nº6/98 do Ministério dos Transportes, que determina a exigência de propriedade de "pelo menos uma embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, em tráfego, operando comercialmente", nada mais fez do que regulamentar a conduta secundária, com referência a conduta principal descrita na norma legal, em vigor (Decreto-lei nº 666/69), que trata das condições para autorização de funcionamento de uma empresa de transporte de longo curso. Daí, ao que tudo indica, na ponderação de valores constitucionais democráticos pelo julgador, a existência e manutenção dessas "empresas de papel" ferem princípios fundamentais da Constituição Federal, como a

garantia do desenvolvimento nacional e, sobretudo, dos valores sociais do trabalho e da busca do pleno emprego. Essas empresas não apresentam praticamente nenhum capital e, simplesmente, contratam embarcações estrangeiras, com tripulantes estrangeiros, operando em condições de desigualdade com as empresas nacionais, pois não constroem navios nos estaleiros brasileiros e nem empregam trabalhadores brasileiros. Não se tem, sequer, "segura" notícia de que essas "empresas de papel" façam seguro de suas operações!

Atendendo ao atavismo positivista, tentou-se corrigir essa situação quando da criação da recém-criada

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. A lei nº 10.233/01, que instituiu a referida Agência Reguladora, determinava, em sua versão original, que uma das condições para se obter o afretamento de embarcações estrangeiras seria a obediência ao "limite do dobro da tonelagem própria da solicitante", obrigando quaisquer empresas solicitantes da autorização respectiva a ter navios próprios para poder afretar. Com o veto a este dispositivo legal, houve, não apenas, evidente decepção das empresas nacionais - que acompanhavam o projeto de lei da ANTAQ -, mas, ao que se tem notícia, frustração de alguns empresários brasileiros que apostavam em futuros empreendimentos comerciais e industriais.

Inobstante tudo isto, acredito que a moderna metodologia da Ciência do Direito, poderá auxiliar não apenas o julgador no seu dever de atentar para a valoração jurídica do fato, mas ao próprio dirigente de uma Agência Reguladora independente, no sentido de fornecer a rota correta em direção aos princípios constitucionais do desenvolvimento nacional e da busca do pleno emprego, a fim de terem a última palavra nos Tribunais.

“NÃO SE TEM, SEQUER, “SEGURA” NOTÍCIA DE QUE ESSAS “EMPRESAS DE PAPEL” FAÇAM SEGURO DE SUAS

Juíza Federal no Rio de Janeiro