

Assembleia da República
Gabinete do Presidente

N.º de Entrada 272606

Classificação
05,03,02, / /

Data ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
08,07,28



Por determinação de SECRETAR, à
Sra. Secretária da Mesa

08,07,28

[Handwritten signature]



- REQUERIMENTO Número _____ / x (___ª)
- PERGUNTA Número 2416 / x (3ª)

Expeça-se
Publique-se
<u>29 / 7 / 2008</u>
Secretário da Mesa <i>[Handwritten signature]</i>

Assunto: **Apoios públicos à frota nacional de marinha mercante**

Destinatário: **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

Exm.º Sr. Presidente da Assembleia da República

O transporte marítimo de mercadorias, e designadamente as frotas da marinha mercante, assumem um carácter estratégico que os governos não podem descurar.

O aumento da importância estratégica do sector da marinha mercante tem sido acompanhado por fenómenos de transnacionalidade, tanto do capital como da força de trabalho contratada. Procura-se assim beneficiar dos baixos salários e da desregulamentação laboral, nomeadamente com tripulações provenientes dos países mais pobres e em que os rendimentos são mais escassos. Esta tendência comporta riscos acrescidos à segurança da navegação marítima, acentuados pelas más condições de trabalho e de vida a bordo.

Num contexto de agravamento dos custos de transporte em consequência da alta dos preços dos combustíveis e das matérias-primas, importa avaliar até que ponto os custos de exploração têm sido reflectidos no custo dos fretes e com que consequências para a competitividade da marinha de comércio nacional. E esta questão conduz directamente à dos apoios nacionais (em Portugal e nos outros países) e na questão da concorrência de outras frotas.

Entretanto, a resposta a esse aumento dos custos tem sido, de facto, a desregulamentação e o recurso à figura das bandeiras de conveniência, de que a Madeira é exemplo. Esta realidade tem sido agravada pelas alterações que se têm vindo a registar na legislação internacional que regula a actividade do sector, e mais se agravará se se concretizarem as anunciadas intenções de total liberalização das tripulações e da actividade portuária. Também nos últimos anos, o crescimento do comércio marítimo entre Portugal e o exterior tem sido atingido por estas mutações. Hoje, de um total de 137 navios, apenas 10% possuem pavilhão nacional. De um total de 1291 tripulantes, apenas 139 se encontram abrangidos pela legislação laboral e protecção social nacionais.



PCP

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Notícias recentemente vindas a público apontam para a possibilidade dos armadores nacionais mudarem o registo dos navios nacionais de marinha mercante para países comunitários como a Bélgica e a Irlanda, alegando o corte dos apoios públicos que vinham sendo atribuídos pelo Estado. Alegam ainda que estes 14 navios que ainda permanecem com pavilhão nacional se encontram sujeitos a uma concorrência desleal dos armadores daqueles países europeus, os quais têm custos inferiores por via dos apoios públicos aí atribuídos.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, pergunto ao Governo, através do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações o seguinte:

1. Que apoios públicos (e em que regime) são atribuídos aos armadores nacionais, por navio com pavilhão nacional?
2. Concretamente, que alterações estão previstas pelo Governo relativamente a estes apoios, tendo em conta nomeadamente o aumento do custo dos combustíveis?
3. Qual a avaliação que o Governo faz das potenciais consequências económicas e sociais para o país que resultariam da transferência de pavilhão dos 14 navios em causa? Quais as consequências para os trabalhadores embarcados nestes navios, em termos de condições de trabalho e vida a bordo, bem como de segurança social e fiscal?

Palácio de S. Bento, 28 de Julho de 2008

O Deputado:

Bruno Dias