

**Centro de Instrução Almirante Graça Aranha**

**Ciências Náuticas**

**REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO:**

**Uma análise dos aspectos jurídicos, econômicos e mercado de trabalho**

**Vinicius Ferreira Gomes**

**Rio de Janeiro**

**2013**

**VINICIUS FERREIRA GOMES**

**REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO:**

**Uma análise dos aspectos jurídicos, econômicos e mercado de trabalho**

Monografia apresentada como exigência para  
obtenção do grau de Bacharelado em  
Ciências Náuticas da Centro de Instrução  
Almirante Graça Aranha.

Orientador: Marcelo Neves

**Rio de Janeiro**

**2013**

**VINICIUS FERREIRA GOMES**

**REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO:**

**Uma análise dos aspectos jurídicos, econômicos e mercado de trabalho**

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador (a): \_\_\_\_\_  
Titulação (Mercante/Especialista/Mestre/Doutor, etc)

\_\_\_\_\_  
Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Aos meus familiares e amigos mais próximos, pois sem o apoio dos mesmos não teria tido forças para conquistar o que conquistei até agora e a todos que fazem parte ou desejam ingressar nessa belíssima profissão.

## **AGRADECIMENTOS**

À Deus, pois tem me guiado, dado saúde e sabedoria necessárias para alcançar meus objetivos; aos meus familiares, por serem responsáveis pela pessoa que hoje sou; à minha noiva, pois sempre me apoiou em todos os momentos que estive ao meu lado; aos meus amigos que com a convivência diária tornaram-se verdadeiros irmãos; ao meu orientador, por ter me incentivado a pesquisar sempre mais sobre o assunto; e ao pessoal do Tribunal Marítimo, pelo grande auxílio prestado durante o trabalho de pesquisa.

*Aprenda como se você fosse viver para sempre. Viva como se você fosse morrer amanhã.*  
*(MAHATMA GANDHI)*

## **RESUMO**

O presente trabalho busca explicar o Registro Especial Brasileiro e resultados obtidos com o mesmo. Nesse sentido, analisaremos aspectos históricos envolvidos no surgimento das Bandeiras de Conveniência e como os Estados responderam a crescente fuga de armadores para esse tipo de registro com a criação do chamado Segundo Registro. Além de expôr aspectos jurídicos relacionados ao REB e consequências para o Mercado de Trabalho.

**Palavras-chave:** REB, Pré-REB, Direito Marítimo, Bandeiras de Conveniência, Segundo Registro,

## **ABSTRACT**

The present work seeks to explain the Brazilian Special Registry and results obtained with the it. In order to do that, we will analyze historical aspects involved in the emergence of Convenience flags, and as the Member States have responded to the increasing leakage of shipowners for this type of record with the creation of the so-called Second Record. In addition to exposing legal aspects related to REB and consequences for the Labor Market.

**Keywords:** REB, Pre-REB, Maritime Law, Flags of Convenience, Second Record,

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
CAPÍTULO 1: REGISTRO DE EMBARCAÇÕES.....	11
1.1 Regime Fechado.....	12
1.2 Regimes Abertos.....	13
CAPÍTULO 2: BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA.....	14
2.1 Origem.....	15
2.2 Vantagens.....	15
2.3 Desvantagens.....	16
CAPÍTULO 3: SEGUNDO REGISTRO.....	17
3.1 Tipos de Segundo Registro.....	17
CAPÍTULO 4: REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO.....	18
4.1 Aspectos Jurídicos.....	18
4.2 Aspectos Econômicos.....	19
4.3 Aspectos Sociais.....	19
CONCLUSÃO.....	21
ANEXO A - PORTARIA Nº 13.....	22
ANEXO B - TERMO DE COMPROMISSO.....	28
APÊNDICE A - ENTREVISTA.....	29
REFERÊNCIAS.....	32

## INTRODUÇÃO

O tema escolhido é de suma importância para carreira do Oficial da Marinha Mercante, pois afetará suas condições de trabalho e possibilidades nesse competitivo mercado da navegação. Pouco se conhece sobre o assunto, pois não são muitos os trabalhos publicados e divulgados sobre o mesmo.

Vale ressaltar a crescente demanda por profissionais para atuarem na exploração de petróleo em alto-mar (apoio marítimo) e o mercado da cabotagem que é exclusividade de navios que ostentam a bandeira do Brasil.

Apesar de possuímos mais de 8000km de costa e o comércio marítimo ser responsável por quase a totalidade do modal de exportação/importação das nossas mercadorias, praticamente não contamos com embarcações nacionais engajadas na navegação de longo curso.

Mesmo com vários fatores, sejam históricos ou econômicos que ligam o Brasil ao mar, não existe uma tradição marítima atrelada a cultura da população. O transporte aquaviário é visto como uma alternativa às populações ribeirinhas, mas não é utilizado de forma efetiva para o comércio de mercadorias.

Muito desse descaso decorre do forte incentivo governamental, nos anos 60, ao modal rodoviário em detrimento ao ferroviário ou o aquaviário. Atualmente observa-se uma pressão das indústrias para o favorecimento desses modais que representam menores gastos para o transporte.

Políticas como o Registro Especial Brasileiro (REB), buscam estimular a indústria marítima nacional com incentivos atrelados à construção da embarcação, como o pré-REB. Porém, sobre outros aspectos, podem representar perdas para sociedade e, por isso, devem ser melhor analisadas.

# CAPÍTULO 1

## REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

A nacionalidade de uma embarcação é determinada pelo Registro de Propriedade Marítima, pelo qual a mesma poderá arvorar a bandeira do Estado de Registro. Uma vez arvorando a bandeira de um Estado, a embarcação passa a fazer parte do seu território e, com isso, deverá obedecer leis e convenções do qual o mesmo for signatário.

A ligação entre navio e Estado esta instituída no artigo 91 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III) que determina que os Estados signatários devam estabelecer requisitos para o Registro de Embarcações.

"Os Estados devem estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio." (IMO. CNUDM III. art. 91)

Cabe ao Estado exercer função fiscalizadora e controladora sobre os navios que arvore sua bandeira. Esse deverá manter um registro contendo nome e características das embarcações.

Antes de ser concedido o registro a uma embarcação e durante intervalos de tempo apropriados, o Estado de Registro deverá promover inspeções para garantia da segurança em conformidade com as convenções e regulamentos por ele acordados.

Os navios devem arvorar somente a bandeira do estado do qual são registrados e, salvo as exceções estabelecidas na CNUDM III, submetem-se juridicamente, em alto-mar, somente a esse Estado. A mudança de bandeira é permitida, mas deve ocorrer somente em caso de transferência efetiva de propriedade ou mudança de registro.

"Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade." (IMO. CNUDM III. art. 92)

Pode-se considerar dois regimes de registro, o aberto e o fechado. O regime fechado é caracterizado pelo Registro Nacional, enquanto o aberto divide-se em dois tipos: Registro de Bandeiras de Conveniência e Segundos Registros.

### **1.1 Regime Fechado**

Os Regimes Fechados, cujo tipo de Registro é o Nacional, caracterizam-se pelo forte controle do Estado sobre as embarcações e para que seja concedido, é necessário que o navio obedeça aos critérios estabelecidos pelo Estado, que podem ser de construção, propriedade, nacionalidade da tripulação (tripulação) ou misto.

a) Critério da Construção

As embarcações deverão ser construídas em estaleiros do próprio país.

b) Critério da Propriedade

O proprietário, seja pessoa física ou jurídica, deve estar registrado no Estado de Registro.

c) Critério de Nacionalidade da Equipagem

Parte da tripulação ou a totalidade da mesma, deverá ser da mesma nacionalidade do Estado de Registro.

d) Critério Misto

Para que a embarcação seja registrada nesse tipo de critério, deverá ser obedecido uma série de requisitos que variam de Estado para Estado.

O Estado brasileiro adota o critério misto e impõe:

- a embarcação deverá estar inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de pessoa física ou jurídica brasileira;
- quando sob contrato de afretamento a casco nu, deverá ocorrer a suspensão

provisória da bandeira do país de origem; e

- deverão ser brasileiros o comandante, chefe de máquinas e dois terços da tripulação.

O Registro de Propriedade Marítima está regulamentado pela Lei 7652 de fevereiro de 1988 que estabelece, dentre outras coisas, a nacionalidade e validade da propriedade das embarcações; além de determinar a obrigatoriedade do registro, no Tribunal Marítimo, daquelas embarcações que possuïrem arqueação bruta superior a cem toneladas.

"O Registro de Propriedade Marítima tem por objetivo estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações."  
(Lei 7652/1988, art. 2º)

## **1.2 Regimes Abertos**

Os Regimes Abertos caracterizam-se pelos benefícios financeiros concedidos aos armadores e podem ser de dois tipos: Registro de Bandeiras de Conveniência e Segundo Registro.

Enquanto nas Bandeiras de Conveniência (capítulo 2) o Estado praticamente não exerce autoridade sobre as embarcações, o Segundo Registro (capítulo 3) é uma resposta à fuga dos armadores que procuraram os benefícios fiscais concedidos pelas Bandeiras de Conveniência.

## CAPÍTULO 2

### BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

As Bandeiras de Conveniência caracterizam-se pela fraca ou inexistente fiscalização e imposição de critérios pelo Estado, no qual são ofertados vários benefícios fiscais em detrimento à segurança da tripulação e navegabilidade. São também conhecidas como registros de complacência, independentes ou de favor.

"Pavilhões de conveniência são aqueles dos países que combinam as condições extremamente flexíveis de outorga de sua nacionalidade aos navios. Havendo uma regulamentação reduzida em matéria marítima e uma exoneração de impostos sobre os lucros dos armadores, de maneira que os armadores que exploram suas frotas sob esses pavilhões podem assegurar vantagens que dificilmente conseguiriam em seus próprios países."

(ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. CURSO DE DIREITO MARÍTIMO. Rio de Janeiro: Renovar, 1992. p.44.)

De acordo com a International Transport Worker's Federation (ITF), o principal critério para definir uma embarcação como de Bandeira de Conveniência, é o fato do proprietário e a bandeira da embarcação serem de nacionalidades distintas.

"Quando a propriedade beneficiária e o controle do navio residem em país diferente do da bandeira que o navio hasteia, considera-se que o navio navega sob bandeira de conveniência. Isto significa que não existe um vínculo genuíno entre o armador ou proprietário e o pavilhão do navio."

(ITF – International Transport Worker's Federation Apud DE SOUZA, François Armand. NOÇÕES DE ECONOMIA DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS. Rio de Janeiro: CIAGA, p.79)

Como forma de estabelecer critérios para garantir a segurança dos tripulantes dessas embarcações, a ITF criou o *Blue Certificate Issuance*. Este certificado garante que o navio é aceito quanto a condições mínimas de trabalho a bordo e salários.

Atualmente, cerca de 60% dos navios da frota mundial estão registrados em Bandeiras de Conveniência, das quais se destacam os seguintes países: Panamá, Libéria, Bahamas e Ilhas Marshal. Estas embarcações são responsáveis por grande parte dos acidentes

ocorridos, como por exemplo o acidente com o navio petroleiro Norte Americano, registrado nas Bahamas, Amoco Cadiz que até 1978 foi considerado o maior derramamento de óleo registrado.

Visando um maior controle sobre esse tipo de Regime, alguns países criaram órgãos administrativos exclusivos. Podemos citar como exemplo o International Register Inc. dos Estados Unidos, que administram duas importantes Bandeiras de Conveniência: Ilhas Marshall e Libéria.

## 2.1 Origem

Existe uma certa divergência por parte dos historiadores quanto à origem das Bandeiras de Conveniência (BC). Enquanto uns afirmam que as mesmas surgiram durante o século XVIII, quando os gregos utilizaram o pavilhão russo; outros defendem a tese de que os gregos, durante a Idade Antiga, utilizavam pavilhões de outros países para evitar possíveis ataques.

No ano de 1919, o navio *Belen Quezada*, foi a primeira embarcação a conseguir o registro panamenho; visando os benefícios fiscais concebidos por esse Estado, vários navios norte-americanos e europeus, passaram a ser registrados no Panamá.

Com o início da Segunda Guerra Mundial, essas bandeiras passaram a serem utilizadas como forma de evitar possíveis retalhações de guerra e, com isso, sua utilização ganhou enormes proporções.

Após a Segunda Guerra essa migração das bandeiras tornou-se um verdadeiro mercado, conhecido como *flag shopping*, no qual há uma concorrência entre os Estados que praticam tal registro, visando obter a maior quantidade possível de embarcações navegando sob sua bandeira.

## 2.2 Vantagens

Dentre os diversos benefícios concedidos às embarcações que ostentam Bandeiras de Conveniência, destacam-se:

- armadores de quaisquer nacionalidade: não é necessário que os armadores sejam do mesmo país do Registro;
- fácil registro: questões burocráticas minimizadas para incentivar maior quantidade de registros;
- ausência ou insignificância de impostos sobre a exploração da embarcação: geralmente paga-se uma taxa de registro e outra taxa anual em relação a Tonelada de Porte Bruto da embarcação;
- contratação de tripulantes: não existem critérios quanto a qualificação ou origem da tripulação; e
- ineficácia ou não existência de órgãos fiscalizadores pelo Estado: não há um interesse, por parte do Estado de Registro, de uma fiscalização eficiente sobre as embarcações.

### **2.3 Desvantagens**

Vários são os acidentes no qual navios de BC estejam envolvidos, isso decorre das condições que os mesmos se encontram, haja vista que é cobrado somente o mínimo em relação a segurança da embarcação.

Dentre outros problemas encontrados nesse tipo de embarcação, podemos citar às péssimas condições de trabalho enfrentadas pelos tripulantes e salários bem abaixo dos praticados em outras empresas. Grande parte dessas embarcações possui somente uma tripulação mínima para operar, o que gera um acúmulo de funções a bordo.

Normalmente, os navios de BC são utilizados para várias práticas criminosas, tais como: tráfico de drogas, contrabando, terrorismo, imigração ilegal, etc.

## **CAPÍTULO 3:**

### **SEGUNDO REGISTRO**

Dada a quantidade de armadores que deixaram de registrar suas embarcações nos países com tradição marítima e passaram a utilizar as Bandeiras de Conveniência, esses Estados viram-se obrigados a oferecer maiores benefícios para diminuir essa evasão, foram então criados os Segundos Registros.

Dentre os diversos benefícios concedidos, destacam-se as isenções tributárias, liberdade de escolha da nacionalidade da tripulação, redução dos encargos sociais e fiscais.

Porém, as embarcações não deixam de cumprir com a legislação do Registro Nacional, no que se refere às condições de navegabilidade e de trabalho, de acordo com as convenções do qual o Estado for signatário.

Dessa forma, os Estados buscavam um fortalecimento da indústria marítima e marinha mercante nacional, além de evitar a fuga de divisas e embarcações para os Estados que praticam o Registro Aberto.

#### **3.1 Tipos de Segundo Registro**

Consideram-se dois tipos de Segundo Registros, o *off-shore* e o especial. Quando praticados fora de seus países de origem, ou seja, em ilhas ou possessões sobre o seu controle, são considerados *off-shore*; exemplo: Segundo Registro da Holanda, da Inglaterra e da França.

O especial refere-se ao registro praticado no próprio território do Estado, tais como os registros Alemão, Espanhol, Dinamarquês, Português e o Registro Especial Brasileiro.

## **CAPÍTULO 4:**

### **REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO**

Até meados da década de 80, as empresas de navegação no Brasil contavam com forte incentivo do governo para que pudessem permanecer competitivas frente à empresas estrangeiras. Porém com a repentina abertura de mercado, sem o devido planejamento estratégico, o Brasil perdeu grande parte dessa frota e observou um declínio considerável da sua capacidade de construção e desenvolvimento da indústria marítima.

Uma vez que o Estado brasileiro possui uma carga tributária bastante elevada, ficou inviável para grande parte dos armadores manter suas embarcações sob o regime fechado nacional e, dessa forma, optaram pelas Bandeiras de Conveniência.

Como forma de tentar reverter esse quadro, foi criado pela lei 9432 de 8 de janeiro de 1997 e regulamentado pelo decreto 2256 de 18 de junho de 1997, o Registro Especial Brasileiro que garante diversos benefícios para que as empresas sintam-se atraídas a investir para o desenvolvimento da Marinha Mercante local.

#### **4.1 Aspectos Jurídicos**

O REB é facultativo às embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação; podendo estender-se as embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, desde que suspendam sua bandeira de origem e obedeçam condições específicas.

Para se obter o registro, é necessário que o proprietário ou o afretador da embarcação não possuam débitos com o setor público federal, exceto aqueles que possuem recursos administrativos ou jurídicos pendentes.

O afretador nacional que desejar inscrever uma embarcação estrangeira no REB poderá fazê-lo desde que esteja sendo construído, em estaleiros nacionais, uma embarcação semelhante a afretada com, pelo menos, metade da tonelagem de porte bruto da mesma.

A lei 9432/1997, estabelece multa de R\$ 10,00 (dez reais) para cada tonelada de porte bruto, além da suspensão de autorização para operar por até 6 (seis) meses, se constatada qualquer inobservância aos termos dessa lei.

## **4.2 Aspectos Econômicos**

Diversos são os benefícios fiscais relacionados ao REB, o que o torna mais viável do que o Registro Nacional, destacam-se:

a) Possibilidade de se contratar cobertura de seguro e resseguro de casco no mercado internacional, desde que não se encontre, no mercado interno, cobertura semelhante ou com preços compatíveis;

b) As taxas de juros aplicadas ao financiamento para construção, reparo, conversão e modernização das embarcações pré registradas no REB, serão as mesmas aplicadas às embarcações para exportação;

c) Estão isentas de recolher a taxa para manutenção para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), que corresponde a 2,5% do total da folha de pagamento correspondente aos funcionários envolvidos nas atividades contribuintes;

Visando a reposição do valor perdido, será destinado, através de regulamento, uma porcentagem do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para o FDEPM.

Uma vez que muitas empresas transferiram a propriedade de suas embarcações para o exterior, após a abertura do mercado nacional de navegação, a lei 9432 determina que estarão livres de taxas e impostos as embarcações que forem restabelecidas no registro brasileiro.

## **4.3 Aspectos Sociais**

A principal desvantagem do Registro Especial Brasileiro está relacionada a manutenção das vagas de trabalho para tripulantes brasileiros e condições de trabalho conquistadas.

Mesmo havendo uma reserva de mercado relacionado as embarcações de bandeira brasileira, que determina que o Comandante, Chefe de Máquinas e 2/3 (dois terços) da tripulação seja de origem brasileira, as embarcações pertencentes ao REB não precisam cumpri-la.

O princípio da especificidade determina que uma norma específica se sobrepõe a norma geral; portanto, tal qual observa-se na lei 9432, nas embarcações do REB serão necessários somente que o Comandante e o Chefe de Máquinas sejam brasileiros.

Além disso, deverão ser celebrados novos Acordos Coletivos de Trabalho e convenções para tripulações das embarcações do REB visando uma maior competitividade junto ao mercado internacional, o que pode representar perdas significativas para os trabalhadores dessas embarcações.

## CONCLUSÃO

Após analisados diversos fatores relacionados ao Registro Especial Brasileiro, podemos afirmar que existe um interesse do governo brasileiro no crescimento da indústria marítima local.

Porém, os benefícios concedidos ainda não foram suficientes para alavancar significativamente a quantidade de embarcações navegando com bandeira brasileira. Dados de 2011 da ANTAQ colocam o Brasil na 23<sup>a</sup> (vigésima terceira) posição no ranking da evolução frota mercante mundial em relação a 2010.

A ANTAQ apresenta alguns fatores como o valor do combustível para cabotagem que é 30% mais caro que o rodoviário e aproximadamente 37% a mais que o usado no longo curso, o envelhecimento da frota nacional, dificuldades logísticas, dentre outros; que limitam a competitividade e, conseqüentemente, a quantidade de embarcações ostentando o pavilhão nacional.

Quanto ao mercado de trabalho para o profissional marítimo brasileiro, infelizmente o mesmo encontra-se sustentado somente pela RN-72 que estabelece uma relação entre a quantidade de trabalhadores brasileiros necessários a bordo, pelo tempo de operação da embarcação em território nacional.

Isso ocorre pois o REB permite a não contratação de tripulantes brasileiros, o que se torna mais viável para empresa pois os encargos sobre nossa mão de obra são muito maiores do que os praticados para tripulantes estrangeiros.

Portanto, antes de qualquer outra ação do governo, é necessário que o mesmo avalie as medidas que serão tomadas e, se possível, reformular o REB para garantir postos de trabalho para população local e compensar com outros benefícios fiscais, para que as empresas sintam-se atraídas a utilizarem essa modalidade de registro.

**ANEXO A - PORTARIA Nº 13**

VB/MA/01

TRIBUNAL MARÍTIMO

PORTARIA Nº 0013, DE 19 DE JUNHO DE 1997.

Estabelece Procedimentos para o registro no Registro Especial Brasileiro (REB).

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 22 da Lei 2.180 de 05 de fevereiro de 1954, combinado com Artigo 11, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, Regulamentada pelo Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997.

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer procedimentos para o pré-registro e o registro, no Tribunal Marítimo, de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, no Registro Especial Brasileiro (REB), bem como, seus cancelamentos e averbações, que a esta acompanham.

Art. 2º As alterações, acréscimos e cancelamentos desses procedimentos dar-se-ão por meio de Portarias, emitidas e validadas por este Tribunal.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor a partir da data de sua publicação.

MARIO AUGUSTO DE CAMARGO OZÓRIO

Vice-Almirante (RRm)  
Juiz-Presidente

Distribuição:

Lista: 05

Internas

## INSTRUÇÕES PARA PRÉ-REGISTRO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES NO REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO (REB)

### PROPÓSITO

Estabelecer, em consonância com o disposto no Decreto n. 2.256, de 17 de junho de 1997, os procedimentos para pré-registro e o registro no Tribunal Marítimo (TM), de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, no Registro Especial Brasileiro (REB).

### SEÇÃO I

#### EMBARCAÇÕES EM CONSTRUÇÃO (PRE-REGISTRO)

2 - A empresa brasileira de navegação registrada no Tribunal Marítimo deverá requerer registro no Pré Registro do Registro Especial Brasileiro (REB), fazendo anexar os seguintes documentos:

- a) Requerimento em duas vias, de acordo com o anexo A;
- b) Contrato Social ou estatuto da empresa e últimas alterações, devidamente registrados na Junta Comercial;
- c) Contrato de construção da embarcação;
- d) Termo de compromisso de que a embarcação será empregada sob bandeira brasileira de acordo com o anexo B; e
- e) Documento de Arrecadação de Receitas Federais - DARF, código de receita 1505,

relativo ao pagamento de custas do registro, devidamente pago e autenticado por Banco, de acordo com a tabela de custas aprovada pelo Decreto nº 645, de 8 de setembro de 1992. As custas do Pré-Registro no REB serão as mesmas especificadas para o Registro de Propriedade Marítima.

Os documentos mencionados nas alíneas b e c poderão ser apresentados mediante cópias autenticadas por tabelião público.

No caso de empresa localizada fora da cidade do Rio de Janeiro, poderá ser utilizada, a critério do requerente, a postagem pré paga, tipo SEDEX. Os custos postais, tanto da remessa, como da devolução do requerimento, correrão por conta do requerente.

A 2ª via do requerimento de solicitação de registro, de que trata a alínea a supracitada, servirá de recibo a ser entregue ao requerente, caso a documentação, em princípio, esteja de acordo.

Ao final do processo, um certificado de Pré Registro no REB será entregue pelo Tribunal Marítimo ao requerente.

## SEÇÃO II

### NAVIOS BRASILEIROS REGISTRADOS NO REGISTRO DE PROPRIEDADE MARÍTIMA DO TRIBUNAL MARÍTIMO, OU INSCRITOS NA DPC.

1 - Os navios brasileiros, já registrados no Registro de Propriedade Marítima, ou inscritos na Diretoria de Portos e Costas (DPC), deverão requerer ao Tribunal Marítimo inscrição no REB, através de empresa brasileira de navegação proprietária, ou afretadora da embarcação.

Deverão ser apresentados à Secretaria deste Tribunal os seguintes documentos:

- a) Requerimento, em duas vias, de acordo com o anexo A;
- b) Cópia autenticada do contrato de afretamento, no caso da empresa não ser a proprietária da embarcação;
- c) Certidão negativa de débito, expedida pelo Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS;
- d) Certidão negativa de tributos e contribuições federais, administradas pela Secretaria da Receita Federal;
- e) Certidão negativa de débito para com o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, expedida pela Caixa Econômica Federal;

f) Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF), código de receita 1505, relativo ao pagamento de custas do registro, devidamente pago e autenticado por Banco, de acordo com a tabela aprovada pelo Decreto nº 645, de 8 de setembro de 1992. As custas do registro no REB seguirão os valores especificados para o Registro de Propriedade Marítima.

A sistemática de encaminhamento ao Tribunal Marítimo do requerimento do registro será idêntica ao do Pré-Registro supramencionado.

Ao final do processo, um certificado de registro no REB será entregue pelo Tribunal Marítimo ao requerente.

### SEÇÃO III

#### EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS AFRETADAS A CASCO NU COM SUSPENSÃO PROVISÓRIA DE BANDEIRA

3 - A empresa de navegação afretadora da embarcação, devidamente registrada no Tribunal Marítimo, deverá requerer registro no REB de embarcação estrangeira afretada a casco nu, com suspensão provisória da bandeira, encaminhando ao Tribunal Marítimo os seguintes documentos:

- a) Requerimento, em duas vias, modelo anexo A;
- b) Inscrição no registro dominial do país de origem;
- c) Cópia do contrato de afretamento, devidamente autenticada por tabelião público;
- d) Comprovação da suspensão provisória de bandeira do país de origem;
- e) Certidão de capacitação de embarcação para o registro no REB, expedida pela Capitania/Delegacia dos Portos pertinente, em consonância com as normas da Diretoria Portos e Costas, que comprove o atendimento dos requisitos de segurança, prevenção da poluição e responsabilidade civil, exigidos nas alíneas e, f, g e i do parágrafo 3º do Artigo 4º do Decreto n. 2.256, de 17 de junho de 1997;
- f) Certidão negativa de débito, expedida pelo Instituto Nacional de Seguridade Social;
- g) Certidão negativa de tributos e contribuições federais administrados pela Secretaria da Receita Federal;
- h) Certidão negativa de débito do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço expedida pela Caixa Econômica Federal; e
- i) Autorização do Ministério dos Transportes a que se refere o Parágrafo Único do

Art. 2º do Decreto n. 2.256, de 17 de junho de 1997.

Todos os documentos acima listados que estiverem em língua estrangeira deverão vir acompanhados de tradução juramentada.

A sistemática de encaminhamento ao Tribunal Marítimo do presente requerimento será idêntica ao do Pré-Registro, supracitada.

Ao final do processo, um certificado de Registro no REB será entregue pelo Tribunal Marítimo ao requerente.

#### SEÇÃO IV

#### CANCELAMENTOS E AVERBAÇÕES EM GERAL

4 - O cancelamento do Pré Registro e Registro no REB ocorrerá nas seguintes situações:

4.1 - Pré-Registro:

- a) por solicitação da empresa brasileira de navegação; e
- b) quando do Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo.

4.2 - Registro:

- a) por solicitação da empresa brasileira de navegação;
- b) por cancelamento do registro de empresa brasileira de navegação no Tribunal Marítimo;
- c) por afretamento da embarcação a casco nu a empresa estrangeira de navegação, devidamente informado ao Tribunal Marítimo;
- d) por venda da embarcação, informada ao Tribunal Marítimo;
- e) por término do contrato de afretamento a casco nu, informado ao Tribunal Marítimo;
- f) por falta de depósito do Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho, dentro do prazo de 120 dias, após o registro da embarcação no REB e
- g) quando a empresa brasileira de navegação, por força de alienação de embarcação própria ou cancelamento de construção, estiver excedendo sua capacidade de inscrição no REB de embarcações afretadas a casco nu, com suspensão provisória de bandeira, devidamente informado ao Tribunal Marítimo pelo Ministério dos Transportes.

O Requerimento do anexo A será utilizado para o caso de cancelamento.

As solicitações de averbações, em geral, serão feitas utilizando-se o modelo do

Anexo C .

A sistemática de encaminhamento ao Tribunal Marítimo de pedidos de cancelamentos e averbações no REB, serão idênticas ao caso de Pré-Registro, supracitada.

## SEÇÃO V

### DISPOSIÇÕES ESPECIAIS

5 - O registro no REB depende da inexistência de débitos do proprietário ou afretador da embarcação brasileira, ou da afretadora de embarcação estrangeira com o setor público federal, confirmada por consulta prévia deste Tribunal ao Cadastro Informativo (CADIN), salvo os débitos em que hajam recursos judiciais ou administrativos pendentes. Nestes casos as cópias autenticadas por tabelião dos recursos deverão ser anexados aos processos de registro pelos proprietários ou afretadores.

Os casos omissos serão resolvidos pela Presidência do Tribunal Marítimo.

MÁRIO AUGUSTO DE CAMARGO OZÓRIO

Vice-Almirante (RRm)

Juiz-Presidente

**ANEXO B - TERMO DE COMPROMISSO**

## TERMO DE COMPROMISSO

Nome e qualificação completos do requerente, domiciliado e residente no Estado do \_\_\_\_\_, à rua \_\_\_\_\_, (Bairro), cep \_\_\_\_\_, VEM, nos termos do Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997, prestar o compromisso formal de que o casco de nome \_\_\_\_\_, após a sua construção pelo estaleiro \_\_\_\_\_, será empregado sob a bandeira brasileira.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2011.

\_\_\_\_\_  
(Assinatura)

## APÊNDICE A – ENTREVISTA

Entrevistado: SO-ES Jorge José de **Araújo**  
Colaboração: CC (RM1-T) **Juraci** Alves Jerônimo

### **1- Como é determinada a validade do REB?**

R - Você é dono de uma embarcação e vai afretar uma embarcação estrangeira, faz um contrato de afretamento a casco nu e afreta essa embarcação por um período de dois anos, nesse caso eu não posso expedir um REB com período de validade de até três anos, pois o contrato é de dois anos. Caso resolva-se prorrogar esse contrato, deve ser apresentado um aditivo prorrogando o prazo.

### **2- Basta ser uma empresa brasileira para poder usufruir do REB?**

R - Para registro no REB, é necessário que a empresa esteja registrada como Armadora no TM, além da outorga da ANTAQ.

### **3- Qual a validade do Registro de Armador?**

R - Três anos

### **4- É necessário que a empresa já possua embarcações operando?**

R - No caso do pré REB, que é um pré registro, ela poderá ser armadora ou não. Suponha que a empresa não possui embarcação e pretende construir sua primeira embarcação.

### **5- Embarcações estrangeiras podem fazer parte do REB?**

R - Serão registradas no REB as embarcações estrangeiras afretadas a casco nu por empresas brasileira que apresentem documento de suspensão de bandeira no país de origem. Ela tem que possuir documento do governo de origem afirmando que a bandeira está suspensa e que a mesma está autorizada a ser registrada no Brasil.

**6- A embarcação em Regime Fechado possui um mínimo quanto a tripulação ser de origem brasileira, e quanto ao REB?**

R - Para o REB tem que ser brasileiro o comandante e o chefe de máquinas

**7- Como podemos ter acesso as embarcações registradas no REB?**

R- No site do Tribunal Marítimo está disponível uma planilha com constante atualização.

**8- O REB está bem difundido?**

R- Muitas empresas ainda não conhecem o REB.

**9- O que garante que a empresa que utilizar o benefício do pré REB irá navegar sob bandeira brasileira?**

R- No caso de pre registro no REB deve-se apresentar os documentos obrigatórios e um documento no qual a empresa se compromete a navegar com bandeira brasileira.

**10- Quais modalidades de afretamento são aceitas no REB?**

R - Apesar de existir afretamento por tempo, viagem e a casco nu, somente a última opção é aceita para que a embarcação entre para o REB.

**11- O que é feito para se evitar uma interpretação errônea quando o documento for de outra língua?**

R - Os documentos em língua estrangeira deverão vir acompanhados de uma tradução juramentada.

**12- Quais documentos que tratam sobre o REB?**

R - Nós temos a lei 9432, o decreto lei, uma portaria do tribunal marítimo de 97, NORMAM 01, além das resoluções da ANTAQ, dentre outros.

## REFERÊNCIAS

**IMO, CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR III**, de 10 de dezembro de 1982. Decreto Nº 1530, Brasil, n. 1530, p. 26, Junho de 1995.

**ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. CURSO DE DIREITO MARÍTIMO**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

**DE SOUZA, François Armand. NOÇÕES DE ECONOMIA DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS**. Rio de Janeiro: CIAGA.

**JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro. ARTIGO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA E BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA**.

**MARTINS, Eliano M. Octaviano. DIREITO MARÍTIMO: NACIONALIDADE, BANDEIRA E REGISTRO DE NAVIOS**. Disponível em: <[www.ambitojuridico.com.br](http://www.ambitojuridico.com.br)>

**MUNIZ, Rafael. A NACIONALIDADE DO NAVIO À LUZ DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR DE 1982: O VÍNCULO EFETIVO ENTRE O ESTADO E O NAVIO**. Itajaí: UNIVALI, 2009.

**A ITF E AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA. REVISTA UNIFICAR**, Rio de Janeiro, nº 13, p. 59, março de 2013.

**REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, LEI Nº 7652, DE 3 DE FEVEREIRO DE 1988**.

**REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, LEI Nº 9432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997**.

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, RESOLUÇÃO 1274, DE 3 DE FEVEREIRO DE 2009**.

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, RESOLUÇÃO 2510, DE 19 DE JUNHO DE 2012**.

**PANORAMA DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO**, Superintendência da Navegação Marítima e de Apoio, ANTAQ, 31 de Agosto de 2012.

**MARINHA DO BRASIL, NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS, NORMAM 04, DPC.**