

07

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM 2001

Partido TI

Solução do P-III-7 (Mo) - MONOGRAFIA

Apresentada Por

LUCIVAL GONÇALVES DE ALCÂNTARA

CAPITÃO-DE-LONGO-CURSO

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

2001

Prezador Leitor

Ao retirar o material bibliográfico, você se torna responsável por ele. Esperamos que faça bom uso e que tenha cuidado, pois se houver qualquer dano ou extravio do mesmo, você será o responsável pela reposição.

MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL



**A MARINHA MERCANTE BRASILEIRA:
A POLITICA BRASILEIRA PARA O TRANSPORTE MARITIMO – O REGISTRO
ESPECIAL BRASILEIRO; A LESTA E OS FRETES;
GLOBALIZAÇÃO – IMPLICAÇÕES E REFLEXOS.**

LUCIVAL GONÇALVES DE ALCÂNTARA
Capitão-de-Longo-Curso

Acervo: 64508

Exemplar: 96452

MB-EGN
BIBLIOTECA
06/03/2002
N.º 5583

Alcântara, Lucival Gonçalves de, 1954

Marinha Mercante Brasileira – O Poder Marítimo; A Política Brasileira para o Transporte Marítimo; O Registro Especial Brasileira (REB), a Lei de Segurança do Transporte Aquaviário (LESTA), e os Fretes; A Globalização – implicações e reflexos na Marinha Mercante Nacional./ Lucival Gonçalves de Alcântara _ Rio de Janeiro: EGN, 2001.

vii, 50f.

Monografia: C-PEM, 2001

Bibliografia: f.,G-1 - G-4.

1. O Poder Marítimo 2. A Política Marítima Brasileira. 3. Situação da Marinha Mercante Brasileira 4. O Registro Especial Brasileiro (REB) 5. Segurança do Tráfego Aquaviário 6. Os Fretes Marítimos 7. Globalização – Implicações e Reflexos na Marinha Mercante Brasileira I. Escola de Guerra Naval (Brasil). II. Título.

Tema: A Marinha Mercante Brasileira – A Política Brasileira para o Transporte Marítimo: O REB, a LESTA e os Fretes; Globalização – Implicações e Reflexos; Uma Proposta Para o Brasil.

Título: A MARINHA MERCANTE BRASILEIRA – A POLÍTICA BRASILEIRA PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO: O REB, A LESTA E OS FRETES; GLOBALIZAÇÃO – IMPLICAÇÕES E REFLEXOS; UMA PROPOSTA PARA O BRASIL.

Tópicos a abordar:

- Poder Marítimo;
- Política Marítima Brasileira;
- Situação da Marinha Mercante Brasileira;
- Registro Especial Brasileiro;
- Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário;
- Os Fretes Marítimos;
- Globalização; e
- Uma Proposta para o Brasil.

Proposição:

Apresentar de forma adequada e objetiva os principais aspectos que dizem respeito ao Poder Marítimo e que afetam o desenvolvimento de uma nação com a posição geográfica do Brasil como Potência Marítima.

Analisar a Política Marítima Brasileira, os seus 14 objetivos, citando algumas das ações a serem realizadas, que visam à consecução desses objetivos.

Analisar a situação atual da Marinha Mercante Brasileira, especificamente a navegação de longo curso e de cabotagem demonstrando a importância desses segmentos para o país.

Analisar o Registro Especial Brasileiro (REB), verificando os seus efeitos depois de 4 anos de seu estabelecimento.

Analisar A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), seus antecedentes, o estabelecimento da Autoridade Marítima e vulnerabilidades do sistema.

Comentar os Fretes Marítimos, verificando a organização dos mercados de transporte marítimo, os fatores de custos dos navios e a influência dos fretes sobre a economia do país na balança de pagamentos de serviços.

Analisar as implicações da globalização na marinha mercante brasileira

Nº de palavras: 12.022

SUMÁRIO

Introdução.....	vii
CAPÍTULO 1 - PODER MARÍTIMO.....	1
- SEÇÃO I - HISTÓRICO.....	1
- SEÇÃO II MAHAN E O PODER MARÍTIMO.....	2
CAPÍTULO 2 - POLÍTICA MARÍTIMA BRASILEIRA.....	8
- SEÇÃO I - OBJETIVOS.....	8
CAPÍTULO 3 - SITUAÇÃO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA.....	17
- SEÇÃO I - NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.....	17
- SEÇÃO II NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM.....	19
CAPÍTULO 4 - REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO.....	23
- SEÇÃO I - REGULAMENTAÇÃO.....	23
- SEÇÃO II ASPECTOS ESPECÍFICOS DO REB.....	27
CAPÍTULO 5 - LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO (LESTA).....	30
- SEÇÃO I - ANTECEDENTES.....	30
- SEÇÃO II AUTORIDADE MARÍTIMA.....	31
- SEÇÃO III VULNERABILIDADE DO SISTEMA.....	34
CAPÍTULO 6 - OS FRETES MARÍTIMOS.....	36
- SEÇÃO I - O MERCADO.....	36
- SEÇÃO II - ORGANIZAÇÃO DOS MERCADOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....	37
SEÇÃO III FATORES DE CUSTOS DOS NAVIOS.....	40
- SEÇÃO IV A INFLUÊNCIA DOS FRETES SOBRE A ECONOMIA DO PAÍS.....	41
CAPÍTULO 7 - GLOBALIZAÇÃO.....	45
- SEÇÃO I - IMPLICAÇÕES DA GLOBALIZAÇÃO NA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA.....	45
CAPÍTULO 8 - CONCLUSÃO.....	48
ANEXO A - CONFERÊNCIAS DE FRETES.....	A-1
ANEXO B - BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA.....	B-1
ANEXO C - RETALIAÇÃO DOS EUA CONTRA O REB.....	C-1
ANEXO D - SUBSÍDIOS À MARINHA MERCANTE.....	D-1
ANEXO E - DISCURSO DO MINISTRO DO MDIC.....	E-1
ANEXO F - RELAÇÃO DAS NORMAM.....	F-1
ANEXO G - BIBLIOGRAFIA.....	G-1

INTRODUÇÃO

No Brasil, o segmento da navegação de longo curso, devido à importação de fretes à bandeira estrangeira, é o segmento que mais diretamente impacta na Conta de Serviços do país, gerando um déficit anual de cerca de US\$ 6 bilhões de dólares, com tendências a crescer em virtude das perspectivas de incremento do comércio exterior (importação e exportação). É justamente nesse segmento que a situação brasileira é mais complicada pela quase absoluta falta de competitividade das empresas nacionais nesse mercado. A navegação de cabotagem encontra-se em situação menos crítica do que a de longo curso, necessitando, porém, da implementação de mecanismos para que os empresários possam desfrutar da condição ideal da cabotagem à bandeira brasileira.

No presente trabalho, será analisada a Política Marítima Brasileira com respeito à política de fretes, os fatores de custos dos navios, bem como as implicações do fenômeno da globalização na Marinha Mercante brasileira. O advento do Registro Especial Brasileiro (REB), será comentado, sendo registrados os resultados alcançados, positivos e negativos, desde seu estabelecimento, sendo evidenciada a necessidade de sua reformulação.

Serão apresentados os benefícios jurídicos decorrentes da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, instrumento que estabelece, no seu Artigo 39, o Comandante da Marinha do Brasil como Autoridade Marítima.

Diante dos argumentos apresentados, o presente trabalho apresentará, ainda, uma análise da situação atual do Poder Marítimo Brasileiro, no que diz respeito à Política Marítima Brasileira, que vem sendo implementada ao longo dos anos, e mais especificamente da Marinha Mercante Brasileira nos seus segmentos da navegação de longo curso e de cabotagem.

Finalizando, serão apresentadas propostas para o soerguimento dos segmentos da Marinha Mercante nacional, os quais têm ratificada sua importância para o Poder Marítimo, quando considerada a amplitude do comércio exterior brasileiro, a grandeza do litoral do país (8.500 km) e o fato do Brasil ser detentor da maior bacia hidrográfica do mundo, sendo possuidor de 40.000 km de hidrovias, aproximadamente.

Os argumentos apresentados no presente trabalho prender-se-ão à sólida convicção de que é imprescindível que a Nação possua um Poder Marítimo forte, o que só será realidade com a disponibilidade de uma Marinha Mercante, além de outros elementos, entre os quais o Poder Naval, adequada ao atendimento do comércio exterior e das aspirações nacionais.

CAPÍTULO 1

O PODER MARÍTIMO

SEÇÃO I - HISTÓRICO

Desde a antiguidade era conhecida a relação entre a capacidade de um país de fazer uso do mar, sua riqueza e grandeza:

“Assim eram as frotas dos helênicos, tanto as antigas quanto as atuais, e aqueles que se empenharam em constituí-las adquiriram um poder considerável, seja pelas rendas obtidas graças a elas, seja pelo domínio sobre outros povos¹”.

Há aproximadamente quatro séculos, Sir Walter Raleigh sintetizou essa mesma relação:

“Quem comanda o mar, comanda o intercâmbio; quem comanda o intercâmbio, comanda as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o próprio mundo”².

Porém, é incontestável que se deve ao Almirante Alfred Mahan, um dos precursores da Geopolítica³, a formulação conceitual que, embora, como é natural e lógico, retocada em alguns de seus aspectos pelo tempo, permanece, ainda hoje, como a base do pensamento de todos os estudiosos da influência do mar sobre a história.

Assim, o Poder marítimo e o Domínio do Mar, conceitos que consubstanciam a essência do pensamento Mahaniano, devem ser bem compreendidos, pois se constituem no fundamento teórico indispensável para o entendimento da importância, para o Brasil atual, do desenvolvimento de uma frota mercante compatível com as dimensões e

¹ Tucídides, “História da Guerra do Peloponeso”

² Citado em “O Poder Marítimo Como Projeção do Poder Nacional”. Almte. Fortuna, Hernani G. – Revista Marítima Brasileira Vol. 112, nº 10/12, out/dez/92.

³ Geopolítica – Gal.Golbery – “Geopolítica é, sobretudo, uma arte – arte que se filia à política e, em particular, à estratégia ou política de segurança nacional, buscando orientá-las à luz da geografia dos espaços politicamente organizados e diferenciados pelo homem. Seus fundamentos se radicam pois, na geografia política, mas seus propósitos se projetam dinamicamente no futuro”.

características de seu comércio internacional, que leve em conta a extensão de suas costas e a intensidade do comércio interno e externo, e de todos os demais elementos necessários para que essa frota opere com eficiência e segurança.

SEÇÃO II – MAHAN E O PODER MARÍTIMO

É de autoria do Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan o conceito de Poder Marítimo.

Para ele, um conjunto de condições inter-relacionadas representa a chave para a interpretação da história dos países banhados pelo mar: a existência de produção nacional, que cria a necessidade de trocas; a existência de uma frota mercante, veículo indispensável para transportar os produtos exportados e importados; estaleiros ativos e eficientes portos marítimos e fluviais.

Como não poderia deixar de ser, com o passar do tempo as transformações políticas e econômicas mudaram as características do comércio internacional e a evolução tecnológica alterou as possibilidades e limitações dos navios, de forma, que os recursos da moderna tecnologia permitem que os navios operem em lugares cada vez mais distantes, graças não só às transformações ocorridas nos próprios navios, mas, também, ao desenvolvimento de apoio logístico móvel⁴.

A essência do pensamento mahaniano permanece, porém, inalterada: um comércio florescente, amparado por uma frota mercante adequadamente dimensionada para o volume deste comércio e que conte com os elementos indispensáveis para a sua operação eficiente, é fator de prosperidade e de grandeza para uma nação.

⁴ O conflito pela posse das Ilhas Malvinas/Falklands, envolvendo argentinos e britânicos (1982), demonstrou, na prática, estas novas possibilidades: os britânicos operaram a grande distância de suas bases com muita eficiência. Ver de Almt. Vidigal, "Conflito no Atlântico Sul".

Como uma decorrência lógica, natural dessa visão, Mahan salientava a necessidade de uma nação assegurar para a si a capacidade de fazer amplo uso do mar para o atendimento de suas necessidades comerciais e, quando preciso, de negar essa capacidade ao inimigo. Assim surgiu o conceito de Domínio do Mar, tão importante dentro do pensamento estratégico naval desde então.

Ao conjunto de elementos de toda a ordem capazes de assegurar a uma nação o completo uso do mar e, eventualmente, de negar ao inimigo do momento esse mesmo uso, Mahan chamou de “Sea Power”, isto é, Poder Marítimo.

O núcleo do Poder Marítimo de uma nação é a existência de uma frota mercante significativa, associada a intercâmbio comercial vigoroso, e em combinação com os outros elementos necessários para assegurar a utilização dessa frota de forma eficiente e segura, tais como portos bons e bem aparelhados, com acesso fácil a partir das áreas de produção; estaleiros competentes para a construção, manutenção e reparo dos navios; indústria naval de peças e equipamentos, legislação simples, que agilize a operacionalidade dos navios e dos portos e as transações comerciais; e agentes comerciais eficientes. A existência de pessoal capaz e em número suficiente para preencher todas as funções necessárias é um requisito fundamental.

Finalmente, como proteção para todo esse sistema, surge a necessidade da frota de guerra:

“A necessidade de uma frota de guerra, no sentido restrito da palavra, decorre, portanto, da existência de uma frota mercante, e desaparece com ela, exceto no caso de uma nação que tenha tendências agressivas, e que mantenha sua Marinha simplesmente como um ramo da instituição militar”.

Para Mahan, esse vínculo entre a frota mercante e a Marinha de Guerra constituía a essência da estratégia naval correta.

Distinguimos, assim, no Poder Marítimo elementos civis e militares. Ao conjunto desses últimos denominamos de Poder Naval.

O Poder Marítimo é a parcela do Poder Nacional⁵, aquela que congrega todos os elementos relacionados com o uso do mar e que, como o todo compreende as expressões política, econômica militar, ciência e tecnologia e psicossocial.

O poder Naval, que é a componente militar do Poder Marítimo, é, simultaneamente, a componente naval da expressão militar do Poder Nacional.

Na análise feita por Mahan do Poder Marítimo, ele apontou os fatores ou condições que afetam o desenvolvimento de uma nação como potência marítima, os três primeiros relacionados com o território – posição geográfica, conformação e extensão territorial, e os três últimos com o povo que habita esse território – seu número, caráter e as características dos seus governantes, incluindo-se a mentalidade marítima.

O Brasil possui uma extensão territorial costeira de cerca de 3300 milhas que se defronta para o Oceano Atlântico. Ao longo dessas milhas, em sua configuração encontram-se diversas reentrâncias no litoral que propiciaram o desenvolvimento de diversos portos, desde os tempos do Brasil Colônia, que permitiram um intenso uso das comunicações marítimas e troca de riquezas com outras nações. Nos dias atuais, é também por intermédio do mar que o Brasil está em contato com os maiores blocos econômicos, sejam os Estados Unidos da América (EUA), os países que compõe a Comunidade Econômica Européia (CEE), ou, ainda, o Japão e demais países do sudeste asiático.

Enfatiza-se, ainda, a importância econômica de toda essa plêiade de portos e terminais marítimos, reiterando que cerca de 95% das trocas internacionais do Brasil são feitas pelo mar.

⁵ Poder Nacional é o conjunto dos meios de toda ordem de que dispõe a Nação, acionados pela vontade nacional, para conquistar e manter, interna e externamente, os objetivos nacionais

Aspectos Populacionais – Nos dias atuais é atendida a premissa de Mahan, em termos quantitativos. Não obstante, é da maior importância uma cuidadosa análise do conteúdo qualitativo dessa população.

De fato, o Brasil possui uma vasta população que, em sua maioria localiza-se nas cidades litorâneas ou próximas a elas, isto é, como podemos verificar, a geografia aponta para uma vocação marítima brasileira. Podemos acrescentar que, a uma distância máxima de até 500 Km do nosso litoral (em sua maioria a menos de 200 KM), encontram-se:

- Todas as concentrações urbanas com mais de 1.000.000 de habitantes, à exceção de Brasília e Manaus;
- Todas as refinarias de petróleo, exceto a de Manaus;
- 97% de toda a produção industrial;
- 90% do consumo de energia elétrica;
- 85% de toda a população do país;
- 83% de todas as receitas da União;
- 75% das rodovias pavimentadas.

No entanto, os níveis educacionais e diversos outros aspectos sócio-econômicos tornam essa concentração um fator de fraqueza, ao invés de um fator de força, devido aos problemas econômicos existentes.

Com relação ao caráter da população e a vontade política dos governantes Mahan menciona a necessidade da existência de características no caráter do povo que indiquem sua vocação e tendências marítimas, bem como outros atributos como visão, competência, coragem e liderança das elites governantes que permitam a visualização da importância da exploração dos aspectos marítimos para seu progresso e desenvolvimento.

Sob esse enfoque, o Brasil tem carecido de líderes e estadistas que possuam mentalidade marítima, além da população também não haver despertado para a importância do mar.

Sem o surgimento de líderes de visão, capacidade de convencimento e influência políticas, que levem o governo a liberar recursos para desenvolvimento dessas atividades, não haverá contingente humano estimulado a participar do uso do mar.

Até mesmo na Marinha do Brasil, tem faltado visão para aproveitar integralmente as oportunidades que surgem, com frequência, para propagar dentro de uma apurada técnica de “marketing”, a importância e as idéias relacionadas com o Poder Marítimo que, pela sua repetição, poderiam vir a provocar algum efeito de valor.

A globalização da economia, que será objeto de discussão em outro capítulo, fenômeno crescente desde o fim da Segunda Guerra Mundial, vem acarretando um forte aumento do comércio internacional e, conseqüentemente, do transporte marítimo.

Assim, a manutenção de uma frota mercante capaz de transportar, pelo menos, uma parcela razoável do comércio exterior de um dado país, passa a ser economicamente muito importante, independente de possíveis considerações estratégicas, e a posse de um Poder Marítimo, compatível com o volume do seu comércio exterior continua a ser, como na época de Mahan, um fator essencial para assegurar a riqueza e a grandeza das nações. Portanto, a necessidade de se ter uma Política Marítima Nacional⁶ (PMN) resulta, de uma preocupação do governo em definir as principais diretrizes que deverão orientar o preparo e desenvolvimento de todos os elementos do Poder Marítimo, de forma coordenada, que assegure o equilíbrio adequado entre eles.

⁶ De forma bastante abrangente, a PMN conceitua, classicamente, o Poder Marítimo como sendo o componente do Poder Nacional de que a nação dispõe para atingir seus propósitos ligados ao mar ou dele dependentes. Esses meios são de natureza política, econômica, militar e social, e incluem, entre outros

CAPÍTULO 2

POLÍTICA MARÍTIMA BRASILEIRA

SEÇÃO I – OBJETIVOS

Atualmente 95% de todo comércio exterior brasileiro são transportados por via marítima, girando algo em torno de cento e trinta bilhões de dólares por ano, entre importações e exportações, sem considerar o custo do frete, que no ano de 2000, ficou próximo de 6 bilhões de dólares.

Desse total, somente inexpressivos 3% dos fretes gerados por esse comércio são transportados em navios de bandeira brasileira, impondo um déficit bastante impactante em nossa balança de pagamentos de serviços.

Dessa maneira, torna-se imprescindível o estabelecimento de uma Política Marítima adequada da qual resulte orientação segura para o desenvolvimento integrado e coerente de todas as atividades nacionais relacionadas ao mar.

Portanto, a Política Marítima Nacional (PMN) é resultante, basicamente, de uma necessidade e de uma preocupação do governo de bem gerir as atividades nacionais no setor marítimo, aproveitando-lhes os pontos comuns, identificando seus pontos de estrangulamento, fortalecendo-lhes a base humana e econômica e garantindo-lhes a segurança, dentro da grande moldura que é o meio ambiente marítimo.

A PMN, assim, visa à aplicação do Poder Marítimo e de seu componente naval, tendo a finalidade de orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do país, de forma integrada e harmônica, visando à utilização efetiva, racional e plena do mar e das hidrovias interiores, de acordo com os interesses nacionais.

questos a consciência marítima do povo e da classe política, a Marinha Mercante e a Marinha do Brasil, a indústria naval, os portos e a estrutura do comércio marítimo.

Tendo esses parâmetros em consideração, foi criada, através do Decreto-Lei nº 200 de 1967, a Política Marítima Nacional, a qual atribuiu ao então Ministério da Marinha a responsabilidade de “estudar e propor diretrizes para a Política Marítima Nacional”, bem como “orientar e controlar a Marinha Mercante nacional e demais atividades correlatas, no que interessa a segurança da navegação, seja marítima, fluvial ou lacustre” e, ainda, exercer a Política Naval.

Essa primeira versão foi reformulada e, por meio do Decreto nº 1265, de 11 de outubro de 1994, foi aprovado e, passando a vigorar o texto atual.

O texto atual da PMN estabelece 14 objetivos, sobre os quais teceremos alguns comentários⁷:

- *Desenvolvimento de uma mentalidade marítima* – despertar a consciência marítima do povo brasileiro é uma das atividades subsidiárias da Marinha do Brasil (MB).

Mostrar à sociedade e, em especial, aos homens públicos que têm responsabilidade de dirigir o país, a importância do mar para o nosso desenvolvimento e para a nossa segurança é, principalmente, dever da MB. Fato que, aliás, enquadra-se dentro dos programas da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM)⁸, contando atualmente com programas específicos, de âmbito interministerial, conforme o Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR);

- *Racionalidade e economicidade das atividades marítimas*;

- *Independência tecnológica nacional no campo das atividades marítimas* – a realidade econômica “conspira” contra este objetivo;

⁷ Ver Palestra o Perfil da Frota Mercante Brasileira, EGN 2001.

⁸ Comissão Interministerial para os Recursos do Mar foi criada pelo Decreto nº 74.557, de 12 de setembro de 1974 destina-se a assessorar o Presidente da República no que se refere à Política Nacional para os Recursos do Mar, bem como a dar curso às medidas voltadas à consecução dessa política governamental. A CIRM é um organismo colegiado, integrado por diversos Ministérios e órgãos de alto nível que possuem, direta ou indiretamente, responsabilidades ligadas ao mar ou que estejam vinculadas aos assuntos da Política nacional para os Recursos do Mar (PNRM).

- *Pesquisa, exploração e exploração racional dos recursos do mar* – Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REIMPLAC) e o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE). Programas estes, atualmente, desenvolvidos no âmbito da CIRM, e por sua vez inseridos no Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), e que contam também com o apoio da Petrobrás;

- *Produção, no País, de navios, embarcações, equipamentos e material específico, relacionados com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos do País* – desejável, porém dependente do apoio governamental. A atuação da Secretaria Executiva do Grupo Executivo para a Modernização dos Portos (SEGEMPO) encaixa-se dentro deste quadro, uma vez que está atuando para a implantação do Eixo Estratégico de Desenvolvimento Marítimo Brasileiro.

Este Eixo Estratégico de Desenvolvimento Marítimo tem como Base conceitual e metodológica a Aglomeração (CLUSTERS)⁹ de Empresas, cuja dinamização tem convivência nos “Fóruns de Competitividade¹⁰”, conforme sistemática já consolidada no âmbito do Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC);

- *Aprimoramento da infra-estrutura portuária, aquaviário e de reparos navais do País* – isto reduz o custo Brasil, logo é prioritário para o governo. A atuação do Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO) encaixa-se dentro deste quadro;

⁹ “Conceitua-se um agrupamento (cluster), numa referência geográfica, a aglomeração de empresas ali localizadas que desenvolvem suas atividades de forma articulada e com uma lógica econômica comum. A interação e a sinergia, decorrentes da atuação articulada, proporcionam ao conjunto de empresas vantagens competitivas que se refletem em um desempenho diferenciado superior em relação à atuação isolada de cada empresa”.

¹⁰ É um Programa do Avança Brasil/PPA 2000/03 – Brasil Classe Mundial, coordenado pelo MDIC, com o gerenciamento da Secretaria de Desenvolvimento da Produção (SDP), tendo como objetivo desenvolver atividades que aumentem a capacidade de competição do setor produtivo brasileiro no mercado mundial.

- *Otimização do transporte aquaviário no comércio interno e externo* – efetivamente, existe uma tendência do governo em reconhecer a importância do transporte aquaviário, tendo em vista a previsão de instalação, ainda este ano, dos Fóruns de Competitividade das cadeias produtivas da Indústria Naval e Marinha Mercante, onde haverá um ambiente de debate entre empresários, trabalhadores, usuários e governo, com o objetivo de remover, os “gargalos” dos vários processos inerentes ao desenvolvimento do braço civil do Poder Marítimo. Pois, muitas vezes um elo ineficiente elimina a capacidade competitiva de toda a cadeia;

- *Proteção do meio ambiente, nas áreas em que se desenvolvem atividades marítimas;*

- *Formação, valorização e aproveitamento racional dos recursos humanos necessários às atividades marítimas* – a atuação da MB na formação de recursos humanos, através de recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDPEM) é bastante satisfatório;

- *Privatização das atividades marítimas sempre que a sua manutenção pelo Estado não constituir em imperativo estratégico ou de Segurança Nacional;*

- *Obtenção de benefícios decorrentes da participação em atos internacionais, no campo das atividades marítimas* – destaca-se a participação da MB na Organização Marítima Internacional (IMO¹¹), onde mais recentemente foram tratadas as questões referentes aos problemas de:

1) Modificação da REGRA 13G do Anexo I da MARPOL 73/78 (regra da convenção sobre baixa de navios petroleiros de casco singelo), tendo como consequência para o Brasil a paralisação de 52 navios petroleiros;

¹¹ IMO – agência especializada das Nações Unidas responsável pela segurança do tráfego marítimo internacional e pela prevenção da poluição do meio ambiente marinho causada por navios. A Representação Permanente do Brasil Junto a IMO (criada por Decreto Presidencial, em 4 de abril de 2000) é chefiada pelo Almirante de Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira. A formulação das posições brasileiras sobre os diversos tratados da IMO cabe à Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO

2) “Tintas de Fundo” (trazendo como conseqüências o aumento dos custos de manutenção de navios e aumento dos custos dos fretes); e

3) “Água de Lastro” (que vem provocando significativas alterações do meio ambiente, com a descarga de água de lastro em locais diferentes daqueles onde o navio foi lastrado com a transferência de organismos aquáticos patogênicos de uma região para outra).

Nesse ponto cabe enfatizar a magnífica atuação da Representação Brasileira na IMO que obteve a aceitação de sua proposta, relacionada ao item 1 acima, (“Manter em serviço os atuais petroleiros de casco singelo, até que atinjam 25 anos de idade”), com a ressalva de que qualquer Estado parte pode, a seu critério, proibir a entrada em seus portos de navios que não atendam à REGRA 13G, a partir de 2015, comunicando seus motivos.

Com referência ao item 2 o Brasil reconhece que o TBT é agressivo ao meio ambiente e é favorável ao seu banimento, mas foi contrário com a forma pela qual a IMO adotou para que o TBT seja banido, isto é, “A PARTIR DE 2003 – proibição de novas pinturas com TBT; e A PARTIR DE 2008 – abolição do TBT”.

Com relação ao item 3 o Brasil participa de um projeto piloto de âmbito mundial para estudo do assunto no porto de Sepetiba, coordenado pelo MMA, sob supervisão da SEC-IMO, além de o IEAPM, a FURGS, a UFRJ, a PETROBRÁS e a ANVISA estarem estudando o problema. Está prevista para o início de 2003 uma Conferência Diplomática, a fim de estabelecer uma Convenção sobre o Controle e Gerenciamento de água de Lastro.

(CCA-IMO), criada em dezembro de 1998, por iniciativa do EMA. É coordenada pelo CEMA e está vinculada à DPC.

- *Segurança das atividades marítimas e salvaguarda dos interesses nacionais no mar* – basicamente atribuído à MB, que busca o cumprimento dessa atividade em consonância com os critérios estabelecidos na LESTA¹² e nas NORMAN¹³;
- *Imagem favorável do país no exterior, em apoio à ação da diplomacia;*
- *Garantia da existência de um Poder Naval eficaz e em dimensões compatíveis com os demais componentes do Poder Marítimo;*

Vários dos objetivos relacionados acima estão sendo implementados pelo governo e pela sociedade civil. Entretanto, estas ações estão ocorrendo mais por uma evolução natural dos fatos do que por uma orientação específica, emanada da PMN.

Assim, cabem aqui, alguns comentários sobre a PMN.

A mudança de governo em 1995 provocou uma reformulação administrativa dos ministérios e das suas atribuições, fazendo com que a relação de tarefas atribuídas a cada um dos órgãos na PMN, passasse a precisar de atualizações.

A PMN identifica os objetivos a serem alcançados, conforme anteriormente elencados. Também são enumeradas as ações a serem realizadas, pelos diversos Ministérios, para a consecução daqueles objetivos, especificando os responsáveis pela coordenação do seu planejamento, execução e controle.

Porém, a PMN é uma tentativa bastante válida de padronizar procedimentos e distribuir responsabilidades dentro do governo. Seus objetivos são por demais ambiciosos, não se coadunando com as possibilidades e limitações do país.

Por ser um documento de um governo anterior, carece de legitimidade política, não estando sintonizada com as atuais prioridades governamentais. Desta forma, as ações a empreender não são vistas como prioritárias nos demais ministérios envolvidos, notadamente os da área financeira. Ela carece de ser urgentemente atualizada, assim é

¹² LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário.

¹³ NORMAN – Normas da Autoridade Marítima.

que dentro do determinado pela ORCOM¹⁴ – 2001, o EMA iniciará, no corrente ano, a sua revisão, caso contrário, tal documento corre o risco de se tornar apenas um pedaço de papel, sem produzir os efeitos desejados.

Entre as principais críticas que podem ser feitas à PMN, destacam-se:

- Excessivamente abrangente, buscando disciplinar todas as áreas de interesse do poder marítimo, sem atribuir prioridades. Como exemplo, relaciona como ação a empreender o desenvolvimento da navegação de longo curso, a cabotagem e o apoio marítimo, sem estabelecer prioridade entre setores tão distintos, ou procurar determinar qual seria a área onde a marinha mercante nacional atuaria com maior competitividade;
- A PMN não prevê fonte de recursos para materialização das ações nela listadas. Isto vai de encontro com a postura atual de vincular toda e qualquer ação governamental a disponibilidade orçamentária. No caso específico da construção naval, amparada pelo FMM, o mesmo tem sofrido forte contingenciamento nos últimos anos, cerca de US\$ 1 bilhão deixaram de ser repassados ao FMM. Isto se coaduna com a baixa prioridade atribuída pelo governo ao desenvolvimento do setor.

Como consequência dessa postura, a PMN não estabelece um perfil para a frota mercante nacional, nem prioriza áreas para atuação dos vários segmentos nacionais. O próprio mercado tem direcionado o setor marítimo para a construção de navios de baixo custo e baixa tecnologia.

- Independente da PMN, o Plano Plurianual de Atividades (PPA) 2000-2003 continua priorizando o transporte rodoviário, o que demonstra que a ação governamental não é condicionada por documentos sem sustentação política.

¹⁴ ORCOM – Orientação do Comandante da Marinha.

E isto é factível, pois o Governo federal ao elaborar o PPA para o período 2000-2003, conhecido como “Avança Brasil”, fixou critérios geoeconômicos, definidos como Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, sobre os quais se orientarão os setores públicos e privados para a alocação dos investimentos produtivos, sociais, ambientais, de informação e de conhecimento, buscando reduzir os desníveis regionais, além de ampliar a integração das diversas regiões do Brasil.

Constata-se, porém, que o PPA deixou de considerar a “nova geografia brasileira”, configurada pela incorporação das áreas marítimas à nossa jurisdição, não lhe contemplando um eixo específico, que pudesse promover a inserção dessas áreas no processo de desenvolvimento pelo próprio plano.

Identifica-se, assim, uma lacuna no planejamento governamental, representada pela falta desse eixo.

A proposta da inclusão do Eixo Estratégico de Desenvolvimento Marítimo Brasileiro, através da Secretaria Executiva do Grupo Executivo para a Modernização dos Portos (SEGEMPO) tenta reverter esta tendência.

Finalizando a análise da PMN, serão citadas algumas das ações a serem realizadas, que visam à consecução dos objetivos anteriormente comentados. A seguir passaremos para o Capítulo 3, onde analisaremos a situação da marinha mercante nacional, fruto da aplicação Política Marítima Brasileira na Navegação de Longo Curso e Cabotagem:

Porém, antes, menciono que a PMN possui alguns Fatores Condicionantes, os quais cito a seguir: a) Conceito Estratégico Nacional (CEN); b) Diretrizes de Ação Governamental; c) Política Nacional de Segurança (Defesa); d) Diretrizes Gerais para a Mobilização; e) Políticas Setoriais, em seus segmentos marítimos; f) Atos Internacionais dos quais o Brasil é parte, relativos aos assuntos que lhe são pertinentes.

Dentre esses fatores condicionantes ressalto o mencionado no item a “Conceito Estratégico Nacional”, advindo desse fato o questionamento de como pode ser considerado *Estratégico* se, como já comentado acima, não é prevista na Política fonte de recursos para a materialização das ações listadas. Pois cremos que uma atividade para ser considerada *ESTRATÉGICA*¹⁵ para um Estado, inexoravelmente necessita de alocação de recursos e de meios para que sejam alcançados os seus objetivos. Isto é, politicamente a *atividade estratégica* deve ser *multipartidária*, e não de políticos da bancada governista ou da oposição.

- *Adequar a Marinha Mercante ao tráfego marítimo essencial do país* – esta seria a principal ação de uma política que visasse a racionalização de esforços. Esta tarefa cabe basicamente ao Ministério dos Transportes (MT).

É uma ação essencial para que se planejem políticas de longo prazo para a construção naval.

- *Incentivar a utilização da cabotagem* – até mesmo por falta de capacidade de competição no mercado externo, a cabotagem é a válvula de escape dos armadores nacionais. Com a diminuição dos custos portuários, a tendência é de incremento desta atividade. Também desta vez, a ação pretendida pela PMN está ocorrendo devido à evolução do quadro interno, sem uma interferência ou coordenação específica.

- *Incentivar a construção de navios especializados* – por falta de encomendas, a atual construção naval está voltada para o atendimento das demandas da PETROBRAS na área de apoio marítimo e petroleiros. Uma exceção é a construção de 2 porta-contêineres para a MERCOSUL LINE.

- *Estimular o desenvolvimento de projetos nacionais* – a atual conjuntura não permite pensar no desenvolvimento de projetos nacionais.

¹⁵ Palestra do Ministério de Ciência e Tecnologia, EGN – 2001.

- Incrementar a participação brasileira na navegação de longo curso – atualmente, pode-se dizer que é um objetivo de muito longo prazo, dependente do amadurecimento das medidas recentemente adotadas para a reativação do setor naval, como por exemplo a mudança das taxas de juros e prazos de carência para os financiamentos para a construção naval; e

- Como um resultado bastante expressivo, e, atendendo a reivindicações do setor do transporte marítimo, o governo federal, através da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, criou a Agência de Transporte Aquaviário (ANTAQ), que passou a ser o órgão regulador desse transporte, cujas principais atribuições são, dentre outras, as seguintes:

a) Promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de serviços portuários;

b) Promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

c) Supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

d) A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, etc.

CAPITULO 3

SITUAÇÃO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

SEÇÃO I – NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

A navegação de longo curso no país teve grande impulso nos anos 70 com a implementação de diversos planos de construção naval apoiados em forte incentivo e subsídio governamental, que fizeram com que a frota tivesse um aumento bastante acentuado, passando de 1,5 milhão de TPB¹⁶ em 1970 para 8,3 milhões de TPB em 1986. Nesse período, foram criados a SUNAMAN¹⁷, o AFRMM¹⁸, além da implantação do primeiro e segundo Plano de Construção Naval, nos períodos de 1971/74, e 1975/79 respectivamente, e do estabelecimento do programa Permanente de Construção Naval no período de 1981/82. Com a efetivação desses fatos, isto é, da introdução de forte controle do governo sobre todas as etapas relativas à operação (rotas, fretes, parcerias, etc), com o Brasil participando das Conferências de Frete¹⁹ na base da política 40/40/20²⁰; estabelecendo acordos bilaterais na base 50/50; de prescrição de carga para navios de bandeira brasileira²¹ e estabelecimento de linhas regulares de cabotagem as empresas privadas entraram na atividade que, até então, era estatal.

No período de 1987 a 1995, com a colocação em prática de diversas medidas que alteraram profundamente o ambiente de forte proteção à indústria nacional (eliminando

¹⁶ TPB- Tonelada de Porte Bruto (DWT) – deadweight ton): é a diferença entre o deslocamento a plena carga e o deslocamento leve do navio. É o peso total que o navio pode transportar, incluindo a carga, o combustível, os lubrificantes, os sobressalentes, a água, os mantimentos e a tripulação e pertences.

¹⁷ SUNAMAN – Superintendência Nacional de Marinha Mercante, criada através do Decreto nº 64.125, de 21 de fevereiro de 1969, em substituição a **Comissão de Marinha Mercante** (CMM), criada em 1941.

¹⁸ AFRMM – Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante, criado por meio do Decreto Lei nº 1.142, de 30 de dezembro de 1970, em substituição à Taxa de Renovação da Marinha Mercante, que fora criado, em 1958, pela Lei nº 3.381/58.

¹⁹ Ver Anexo A

²⁰ Resolução CMM nº 2.995 e 3.131/67.

²¹ Decreto Lei nº 666, de 2 de julho de 1969 (alterado pelo Decreto Lei nº 687, de 18 de julho de 1969).

os subsídios à construção naval²²), podendo mencionar entre outros: as empresas privadas de navegação nacionais perderam mercado de carga geral (contêineres), pois não foram, nem estavam preparadas para a abertura e desregulamentação do início da década de 90²³.

Extinguiram as Conferências de Fretes, liberaram o tráfego e, ao mesmo tempo, congelaram o capital mínimo para novas empresas de navegação, com isso surgiram empresas de papel, de propriedade de agenciadores de carga, que emprestavam a bandeira brasileira para empresas estrangeiras, as quais visavam à desarticulação dos mercados e das empresas brasileiras e à obtenção de acesso aos tráfegos reservados por acordos bilaterais (como por exemplo, para o Mercosul).

A globalização econômica mundial e a containerização da carga geral deixaram as empresas brasileiras completamente desatualizadas quanto ao tamanho da frota, ao tipo e ao porte dos navios, como com relação as novas práticas gerenciais e de prestação de serviços; as altas taxas de inflação das décadas de 80 e 90 afetavam as decisões de investimento privado.

A falta de confiabilidade no fluxo do AFRMM, pois os recursos, após 1988, entravam no caixa único da União e têm sido submetidos a contingenciamentos, causando a paralisação de obras em andamento.

As alterações nos indexadores dos contratos (US\$, IPC, BTN, URV, TR, TJLP) que terminaram, após o Plano Real, por gerar uma “BOLHA” de 40% no saldo devedor dos empréstimos existentes.

A completa indefinição e inexistência de políticas setoriais.

Todos esses fatos resultaram numa imediata retração dos investimentos, verificando-se nos últimos dez anos uma queda acentuada no número de navios da frota

²² Lei nº 8032/90

brasileira e, portanto, no nível de participação no comércio internacional, gerando uma crise que atingiu os estaleiros de grande porte do país pela falta de competitividade internacional da construção naval brasileira, que constrói navios caros, impedindo a obtenção de rentabilidade econômica e financeira sob os atuais níveis de fretes, e finalmente, as condições vigentes antes da implantação do Plano Real tornavam uma aventura a realização de investimentos na construção de navios, considerado o período entre a decisão e o recebimento da encomenda de 4 a 5 anos.

Para se ter uma idéia, a frota de longo curso brasileira que em 1986 tinha capacidade para transportar 8.278.333 TPB, em 2001, caiu para 2.699.428 TPB com uma redução de 67,39%.

O resultado não poderia ter sido outro que não a sujeição quase absoluta do comércio externo brasileiro aos humores do mercado internacional de transporte marítimo, e o desmantelamento completo da marinha mercante brasileira, com seus graves reflexos nos sucessivos déficits da balança de serviços externos.

SEÇÃO II – NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Devido à adoção de uma política de desenvolvimento que privilegiava a construção de estradas, fortalecendo o setor rodoviário; a prática do populismo, gerando distorções de longo prazo nas relações de trabalho dos portos nacionais e, como já vimos, o protecionismo no setor de marinha mercante do país, que resultou na criação de uma frota mercante nacional incipiente, obsoleta e não-competitiva foram alguns dos duros golpes a que a navegação de cabotagem esteve sujeita ao longo desses anos.

²³ O governo Collor emitiu a Medida Provisória nº 158, de 1990, que, em nome de um liberalismo mal aplicado, lançou mais uma vez a armação brasileira em grandes dificuldades.

Dessa maneira, a situação da navegação de cabotagem não é muito diferente da navegação de longo curso, excetuando-se pelo fato de que, após a promulgação da Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário, Lei nº 9.432 / 97, que estabeleceu o Registro Especial Brasileiro, tornando a navegação de cabotagem, de apoio marítimo e portuário restrita às empresas brasileiras de navegação, com o afretamento de embarcações estrangeiras sujeito a prévia aprovação, foi possível poder-se vislumbrar a recuperação do setor da navegação de cabotagem de carga geral, e a importância desse fato para a redução do Custo Brasil e das enormes distorções observadas na matriz de transporte brasileira.

Há consenso sobre a necessidade de se elevar o volume de carga transportada por cabotagem no Brasil, porém, para isso, tem-se, necessariamente que eliminar alguns entraves legais e complementar a reforma do sistema portuário.

Na cabotagem, que pelas suas características operacionais exigem um grande número de escalas, as despesas nos portos (incluindo praticagem e rebocadores), são o principal item do custo de viagem, e sua redução trará forte impacto nos níveis de frete porta-a-porta. Com a melhoria da eficiência portuária, os navios passarão menor tempo nos portos, realizando mais viagens por ano, o que reduziria seus custos médios por tonelada transportada, possibilitando a redução dos fretes, aumento da rentabilidade do setor e ampliação do mercado.

Outros fatores que criam grandes problemas à cabotagem para a realização do transporte multimodal: as empresas de transporte realizam apenas a movimentação de cargas ponto a ponto, não possuindo capacidade para oferecer serviços de logística; cargas com origem e destino dispersos, inexistência de centros de consolidação e despacho, os custos burocráticos para o atendimento das exigências aduaneiras e fiscais da União, Estado e Municípios (com implicações diretas na redução do Custo Brasil);

dificuldades operacionais e legais, e a falta de navios especializados podem explicar a pouca utilização da cabotagem para carga geral.

A recuperação da cabotagem de carga geral brasileira pode ser abordada como uma consequência natural de uma conjuntura global, visto que a abertura comercial brasileira e a adoção do Plano Real, além dos programas governamentais de investimentos em infra-estrutura, as privatizações, a abertura da navegação e a modernização dos portos, e ainda a globalização, propiciaram o processo de recuperação. Com a abertura da concessão de operação dos terminais portuários de uso misto para o setor privado, amparado legalmente pela Lei nº 8.630/93, os custos portuários de movimentação de carga caíram substancialmente, aliviando, desta forma a estrutura de custos do armador que oferece o serviço de cabotagem.

Paralelamente ao aumento da eficiência portuária houve a criação de uma ambiente de concorrência também na cabotagem, por causa do advento da abertura da navegação, fazendo com que os “megacarriers”, investissem no mercado e em especial no setor emergente da cabotagem do Mercosul, situação que forçou os armadores nacionais a repassarem as reduções das despesas portuárias para o frete oferecido, tornando assim o transporte marítimo mais competitivo e atraente para os donos de carga.

Outra situação concomitante que colabora para o processo de crescimento do setor de cabotagem é a perda de competitividade relativa do modal rodoviário devido ao aumento considerável dos roubos de carga ocorridos em nossas rodovias, trazendo um gasto adicional com proteção, que se reflete no frete, além da alta dos pedágios nas rodovias federais recém-privatizadas, que também acabam sendo repassadas para o frete.

Outro fator que pode agravar ainda mais a perda de competitividade é a redução dos históricos subsídios governamentais ao combustível vendido no país.

Além dos fatores, já mencionados, é necessário ressaltar a importância da integração da cabotagem em redes de distribuição intermodais e multimodais como fundamental para o processo de recuperação da atividade de cabotagem. Portanto a palavra chave para se reduzir o Custo Brasil é integração, utilizando-se racionalmente as vantagens competitivas de cada tipo de transporte; há de se ressaltar a recente regulamentação da Lei 9.611/98, que fornece a base legal para a prática do multimodalismo no Brasil.

Destaco, nesse contexto, a Navegação de Apoio Marítimo (Off Shore), atividade crescente em nossas águas e que emprega, cada vez mais, embarcações e marítimos estrangeiros, significando dispêndio em frete.

CAPITULO 4

REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO

SEÇÃO I – REGULAMENTAÇÃO

Em virtude da situação da escassez de meios a que chegou a frota mercante brasileira, mais acentuadamente a partir da década de 90, com significativo aumento dos afretamentos de embarcações estrangeiras, tornou-se necessária a total modificação desse quadro, que vem impactando negativa e pesadamente a nossa Conta Transporte²⁴.

Assim, objetivando a retomada do desenvolvimento do transporte marítimo e da construção naval, a Emenda Constitucional nº 7²⁵, de 15-08-95, dando nova redação ao artigo 178 da Constituição Federal, possibilitou a adoção de medidas concretas à reversão da situação desses setores.

Dessa maneira, buscando a redução dos elevados custos de capital e operacional, para o aumento da competitividade e, portanto, dentro do espírito de modernização e descentralização, foi promulgada a Lei nº 9.432, em 8 de janeiro de 1997, dispondo sobre a ordenação do transporte marítimo, regulamentando, assim, o Artigo Constitucional acima mencionado, tendo como pontos principais: a) abertura do capital das empresas de navegação, sem qualquer restrição, ou seja, o Capital estrangeiro poderá ser proprietário de embarcações de registro brasileiro²⁶, surgindo, assim, as empresas de papel; b) prescrição de cargas a navios de bandeira brasileira, no transporte internacional, apenas quando provenientes de países que adotem mecanismos

²⁴ Conta Transportes – item da Balança de Serviços, é composta pelos serviços de transportes (fretes, tarifas), afretamentos, reparos navais, atividades de apoio marítimo e serviço de transações nos portos.

²⁵ Art 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte marítimo internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

protecionistas para a Marinha Mercante e a Construção Naval (reciprocidade), estabelecendo que as disposições do Decreto Lei 666, de 2 de julho de 1969, e do nº; 687, também de 1969, que modificou o primeiro, permanecem em vigor somente no caso em que o país, do qual o Brasil está importando a carga, pratique, direta ou indiretamente, qualquer benefício, subsídio governamental ou prescrição de carga em favor de embarcações de sua bandeira, ficando sem efeito os dispositivos desses dois Decretos lei, quando, comprovadamente, inexistir ou não estiver disponível embarcação brasileira do porte e tipo adequados ao transporte pretendido, ou quando preço e o prazo ofertados não forem compatíveis com os do mercado internacional; c) navegação de cabotagem, a navegação interior de percurso nacional, apoio marítimo e de apoio portuário restritos às empresas brasileiras de navegação, com afretamento de embarcações estrangeiras sujeito a prévia aprovação que, somente poderá ser concedida quando não houver embarcações brasileiras de porte e tipo adequado para o transporte, ou em caso de claro interesse público, ou quando em substituição à embarcação em construção no país, em estaleiro brasileiro, pelo período de construção, que não poderá exceder de 36 meses, e até o limite do porte bruto (caso da embarcação de carga) ou de arqueação bruta (caso de embarcação destinada ao apoio) da embarcação cuja construção foi contratada; d) afretamento de embarcações de bandeira brasileira é totalmente livre. O afretamento de embarcações estrangeiras é também totalmente livre para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, com prévia aprovação, apenas quando do transporte de cargas prescritas à bandeira; e) criação do Registro Especial Brasileiro (REB) - *Artigo 11* - para as embarcações de bandeira brasileira, possibilitando a redução de carga fiscal sobre a atividade, e f) as embarcações que operam na navegação de cabotagem e de apoio marítimo e portuário pagarão pelo

²⁶ Grandes empresas de navegação brasileiras passaram a ter controle estrangeiro (Aliança, Libra e Flumar).

combustível os mesmos preços cobrados às embarcações de longo curso - *Artigo 12* - o que não ocorria antes.

Sem dúvida, o aspecto mais inovador da nova Lei diz respeito à criação do Registro Especial Brasileiro – REB, instituído pelo Artigo 11, da Lei 9.432/97, e regulamentado pelo Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997, pretendendo-se com isso obter condições similares às das empresas em Bandeiras de Conveniência²⁷, tentando-se evitar ou estancar a indesejável saída dos navios de suas frotas rumo aos registros de conveniência, porém, analisando o parágrafo 11, verificamos que a lei veio trazendo como principais incentivos:

Parágrafo 1 - os financiamentos às empresas brasileiras de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcações pré-registradas no REB contam com as mesmas taxas de juros que são utilizadas às embarcações destinadas à exportação, cabendo ao FMM pagar a diferença;

Parágrafo 2 - embarcações registradas no REB poderão contratar cobertura de seguro e resseguros de cascos, máquinas e responsabilidade civil no mercado internacional, caso o mercado interno não ofereça preços compatíveis;

Parágrafo 3 - as receitas de fretes geradas em navios registradas no REB ficam isentas das contribuições do PIS e COFINS, permitindo ao armador um abatimento de cerca de 3% do faturamento total da empresa;

Parágrafo 5 - estabelece a possibilidade de se fazer novos acordos trabalhistas, com o objetivo de se preservar a competitividade com o mercado internacional. O Acordo Coletivo é bilateral, e sobretudo é celebrado com a ciência da Autoridade Marítima, visto que é depositado na Delegacia Regional do trabalho e no Tribunal Marítimo;

²⁷ Ver Anexo B – Bandeira de Conveniência

Parágrafo 6 - apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas serão necessariamente brasileiros, oferecendo ao armador a alternativa de contratar mão-de-obra estrangeira;

Parágrafo 7- o frete gerado pelo comércio internacional não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias (Emenda Roberto Campos). Essa emenda sofreu retaliação dos Estados Unidos²⁸, pois entenderam que este parágrafo feria as regras da OMC. Assim, o EUA aumentou o Light Dues, correspondente a Taxa Única de Faróis (TUF) no Brasil, obrigando o governo brasileiro a emitir uma Medida Provisória eliminando o parágrafo 7 da Lei do REB.

Como resposta, foi concedido o aumento da participação do armador na partilha do AFRMM, alterando para 47% a parcela destinada aos navios do REB, no lugar dos 14% destinados aos demais navios.

Parágrafo 8 - As embarcações registradas no REB ficam isentas do recolhimento da taxa para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDPEM), sendo essa perda de receita do Fundo do Ensino compensado pelo pagamento de 1,5% a. a. da receita líquida do FMM.

Parágrafo 9 - A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas a operação de exportação (isenção de IPI e ICMS) sobre a embarcação, e do Imposto de importação sobre os insumos;

Parágrafo 10 – As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira são autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

²⁸ Ver Anexo C

A Lei nº 9.432/97, em seu Artigo 17, dispõe que o AFRMM, durante 10 anos, não incidirá sobre as embarcações que demandem ou saiam de portos das regiões norte e nordeste do país.

Paralelamente, em 16 de setembro de 1997, foram assinadas pelo Ministro dos Transportes as Portarias nº 413 e 414, regulamentando os procedimentos para a autorização de afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e os procedimentos para a liberação do transporte de carga reservada à bandeira brasileira respectivamente, e em 05 de janeiro de 1998, a Portaria nº 6, estabelecendo as normas para outorga de autorização para a operação de empresas brasileiras de navegação de longo curso, cabotagem, apoio portuário e marítimo.

SEÇÃO II - ASPECTOS ESPECÍFICOS DO REB

Transcorridos quatro anos da Lei nº 9.432/97, mais especificamente da regulamentação do REB, podemos fazer as seguintes observações:

- *o financiamento da construção de navios para empresas brasileiras de navegação com as mesmas condições do navio para exportação* - ainda não foi regulamentado pelo Conselho Monetário Nacional;
- *a isenção do PIS, COFINS e FDPEM* embora pareçam significativas do ponto de vista de que toda a redução de encargos favorece a atividade, não tem um peso significativo;
- *não incidência do frete sob a base de cálculo para tributos incidentes sobre exportação e importação* – não tem sido aplicado por questões de reciprocidade, prevista em acordos de transporte com potências marítimas.

Esse dispositivo é considerado pela comunidade marítima a única vantagem substancial do REB para dar competitividade a Marinha Mercante Nacional, porém como já vimos, este parágrafo foi retirado do texto do REB aprovado.

- exigência de serem brasileiro somente o Comandante e o Chefe de Máquinas. A contratação de estrangeiros tornou-se economicamente inviável, pois são obrigados a manter um vínculo empregatício e se submeterem a um Acordo Coletivo de Trabalho;

Nos quatro anos de vigência da Lei, os seguintes fatos aconteceram, demonstrando que os setores Marinha Mercante e Construção Naval continuam em sendo depreciados.:

- venda da maior empresa brasileira privada de navegação, a "ALIANÇA" para o grupo alemão "Hamburg Sud";

- venda do grupo "Libra" (Libra, Paulista e Nacional) para o grupo chileno da *Companhia Sul-americana de Vapores (CSAV)*;

- encolhimento das *Empresas de Navegação Global e Flumar* que praticamente saíram do longo curso;

- intenção de venda pela Vale do Rio Doce de sua *Companhia de Navegação Docenave*, em futuro próximo; e;

- número inexpressivo de grandes embarcações no pré-registro do Tribunal Marítimo, o que mostra não haver sinal de alavancagem da construção naval.

Portanto, uma questão que se coloca, tendo em vista os resultados inexpressivos até aqui alcançados pelo REB é, se teriam razão os que defendem a subsidiária integral no exterior.

Neste quadro delicado, é inevitável que a Subsidiária Integral no exterior deva novamente ser considerada como uma solução para a crise na Marinha Mercante Brasileira, ainda que fragilize o Poder marítimo, pelo menos até que o REB possa ser reformulado, criando medidas, novos mecanismos de incentivo²⁹, implementando ou modificando integralmente os já aprovados.

²⁹ Ver Anexo D - tipos de subsídios aplicados pelas marinhas mercantes mundiais.

É importante mencionar ainda dois pontos: um com uma ponta de preocupação e outro como uma válvula de escape. O primeiro diz respeito aos investimentos da PETROBRAS em navios. Sabemos que com o crescimento da produção da Bacia de Campos haverá uma alteração no perfil dos navios empregados no transporte de óleo cru. Observa-se, todavia, um esvaziamento de navios próprios da PETROBRAS / TRANSPETRO, o que é até natural na busca da empresa por maior eficiência, e tendo em vista a avançada idade dos navios em operação, todos de caso singelo. Porém, num esforço de ampliar sua frota a TRANSPETRO pretende construir 12 petroleiros até 2006. Para tal já encomendou a construção de dois “suezmax” e dois “panamax”, além de estar licitando treze embarcações tipo “supply-boats”.

Com a indisponibilidade dos navios próprios, a empresa recorrerá a afretamentos, como já vem fazendo, e a serviços de terceiros. Esse é um momento muito oportuno para incentivar a construção naval no Brasil para que armadores brasileiros ficassem com esse importante espaço deixado pela TRANSPETRO.

Recentemente ocorreu o lançamento, em 6 de novembro de 2000, do Programa “NAVEGA BRASIL”, visando à recuperação do setor naval para a construção no estaleiro nacional Ilha/S.A. de quatro novos navios para a TRANSPETRO vencedor da licitação da qual participaram os estaleiros Sermetal, Promar 1, Mauá/Jurong, e Fels/Setal.

De fato, é um ponto de partida de uma derrota bastante longa, que poderá, sem dúvida, alavancar o transporte marítimo brasileiro, porém como programa ainda é insuficiente para sustentar, de forma perene, a indústria naval.

CAPÍTULO 5

LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

SEÇÃO I – ANTECEDENTES

Remonta ao período do império, com a abertura dos portos do Brasil, por Decreto de D.João VI, datado de 28 de setembro de 1808, o surgimento da noção de controle da navegação marítima.

Por meio de sucessivos decretos, aprovados ao longo do tempo, os diversos governos, através de organismos³⁰ criados para esse fim, além de outras atribuições, regulavam a maneira de fazer os despachos dos navios, a arqueação e registros de embarcações. A partir de 1845, com o estabelecimento das Capitânicas dos Portos, uma em cada Província Marítima, passou a ter atribuições específicas de polícia naval, conservação dos portos, inspeção e administração dos faróis, balizamento, matrícula do pessoal marítimo e praticagem.

Em 30 de novembro de 1911, pelo Decreto nº 9.169-A, o Inspetor de Portos e Costas passou a denominar-se Superintendente de Portos e Costas. Nova modificação decorreu do Decreto nº 16.237, de 5 de dezembro de 1923, quando a Superintendência de Portos e Costas passou a denominar-se Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Em 1931, o chefe do Governo Provisório da República, pelo Decreto nº 20.829, de 21-12-1931, criou a Diretoria de Marinha Mercante, em substituição à DPC. Foi somente em 1952, que a Diretoria de Marinha Mercante retornou a denominação de Diretoria de Portos e Costas, que permanece até hoje.

³⁰ Decreto de 7 de junho de 1809 criou os “despachantes” de embarcações; depois Capitania das Províncias (1833); Decreto nº358, de 14-08-1845, estabeleceu a Capitania do Porto; Decreto nº 6.509, de 11-06-1907 criou o Regulamento da Inspetoria de Portos e Costas, subordinando as Capitânicas, que, até então, eram subordinadas diretamente ao Ministro da Marinha.

SEÇÃO II - AUTORIDADE MARÍTIMA

Anteriormente ao advento da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, vigoravam a respeito da matéria o Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM), aprovado pelo Decreto nº 87.648, de 24/09/82, alterado pelo Decreto nº 511, de 27/04/92, cuja finalidade era a de estabelecer “princípios gerais para o Tráfego Marítimo, Fluvial e Lacustre e para a *Segurança da Navegação nas Águas sob Jurisdição Nacional*”³¹, conforme previa o seu artigo primeiro.

Este, por ser um decreto regulamentador autônomo, sem lei que lhe desse suporte, dava margens a diversas disputas judiciais que acabavam por inibir a atuação da Autoridade Marítima, pela dificuldade de defender judicialmente as posições ou condutas assumidas, com base no RTM ou em portarias baixadas para dar cumprimento às atribuições conferidas pelo Decreto.

Dessa maneira, fazia-se indispensável a edição de uma nova lei não só para sintetizar a legislação existente, como também para dar respaldo legal as ações da Autoridade Marítima.

No começo da década de 90, a DPC elaborou uma proposta de projeto de lei sobre segurança do tráfego aquaviário, em decorrência da Lei Complementar nº 69/91³², que atribuía um amplo campo de atuação no campo marítimo e fluvial, fazendo com que o Ministro da Marinha fosse de fato a Autoridade marítima Brasileira, delegando grande

³¹ “Águas sob jurisdição nacional”, de acordo com a Convenção da ONU/82, sobre Direito do Mar, assinado em Montego Bay, na Jamaica, e ratificado pelo Brasil em 22 de dezembro de 1988, compreende o Mar Territorial de 12 milhas de largura, estendendo-se até a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), numa faixa que vai até 200 milhas contadas a partir de linhas de base da costa, e uma Plataforma Continental, até a uma distância de 200 milhas marítimas, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. Como instrumento regulamentador figura a Lei nº 8617, de 04/01/93, que dispõe sobre esses espaços marítimos.

³² Artigo 9º da Lei Complementar nº 69/91, de 23-07-91, estabelece em seu inciso II que “cabem à Marinha como atribuições subsidiárias: (a) orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional; (b) Prover a Segurança da Navegação Aquaviária; (c) Contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar; e (d) implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e águas interiores”.

parte dessas atribuições ao Diretor de Portos e Costas, ainda que este subordinado ao Diretor-Geral de Navegação.

Portanto, a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, é resultado do Projeto de Lei de iniciativa do Poder Executivo (Marinha do Brasil), sendo regulamentada pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998.

Com efeito, a entrada em vigor da Lei Sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) representa um instrumento legal imprescindível para que a Autoridade Marítima possa bem exercer suas atribuições, sem desgaste, bem como possibilita que sejam baixados os demais atos administrativos para sua fiel execução, especialmente nas águas sob jurisdição nacional.

A Lei Complementar nº 97, de 1999, que dispõe sobre as “Normas Gerais para a Organização, o Preparo e o Emprego das Forças Armadas”, sucessora da Lei Complementar nº 69, de 1991, devido a criação, no ano de 1999, do Ministério da Defesa, além de estabelecer no artigo 17 as atribuições subsidiárias para a Marinha do Brasil, em seu parágrafo único³³, estabeleceu pela primeira vez, de forma clara, quem é a “AUTORIDADE MARÍTIMA”, a qual, até a entrada em vigor da LESTA, era assumida pelo Ministro da Marinha, mas exercida por delegação, pelo Diretor de Portos e Costas.

Seria desnecessário analisar *ipsis litteris* a Lei, podendo, porém, serem efetuados os seguintes destaques:

Artigo 3º - Cabe a autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

³³ Parágrafo único: Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como “Autoridade Marítima”, para esse fim.

Parágrafo único – No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Por meio deste artigo foi atribuída competência legal à Autoridade Marítima para implementar e executar o previsto nesta Lei. Competência não se presume, há que vir expressa no texto legal. E aí está o amparo legal para a autoridade marítima atuar.

O artigo 4º enumera as atribuições da Autoridade Marítima as quais pela Portaria nº 67, de 18 de março de 1998, do Ministério da Marinha, foram delegadas, quase que na sua íntegra a DPC, elecando o item “c” – realização de inspeções e vistorias – Normas sobre inspeções e vistorias são primordiais para manter mares e rios seguros e limpos, cabendo aqui salientar a importância do “PORT STATE CONTROL³⁴”.

Portanto, a autoridade marítima brasileira tem suporte para realizar inspeções mercantes, especialmente em navios, nacionais e estrangeiros, baseada em Convenções Internacionais, em Acordos Regionais e na presente Lei, por meio de inspetores, vistoriadores e sociedades classificadoras credenciadas.

Cabe, ainda, destacar dois artigos transcritos nas Disposições Transitórias pela importância do seu conteúdo:

Art. 36 As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos Atos e Resoluções Internacionais³⁵ ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 39 A Autoridade Marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

³⁴ Acordo de Viena Del Mar (Acordo Latino-Americano sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto), adotado em 1992 pelas Autoridades Marítimas da América do Sul, México e Panamá.

³⁵ Convenções ratificadas pelo Brasil destacam-se entre outras: Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), Convenção Internacional Contra Poluição Marítima (MARPOL), Convenção Internacional Sobre Normas de Treinamento, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto, 1978 (STCW), Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), Responsabilidade Cível de Seguro ou Outra Garantia por Poluição por Óleo, 69 (CLC), Convenção Internacional Sobre Linhas de Carga (Load Line).

Assim, o advento da LESTA permitiu que as intrincadas e esparsas instruções e normas, que vinham sendo analisadas, consolidadas, atualizadas e simplificadas, fossem prontamente substituídas pelas atuais “Normas da Autoridade Marítima” - NORMAM³⁶.

Ressalte-se, ainda, nesse sistema, Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, o Tribunal Marítimo³⁷,

SEÇÃO III – VULNERABILIDADES DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Dessa maneira, podemos verificar que a Marinha do Brasil, mais especificamente a DPC, sempre esteve envolvida com a questão da Segurança do Tráfego Aquaviário, tarefa, aliás, que sempre desempenhou com grande eficiência apesar dos poucos recursos financeiros e humanos disponíveis.

Os militares, exercendo comissão temporária na DPC, CIAGA, CIABA e nas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, a par da parcial capacitação, para a variada gama de atividades que constituem um serviço de Capitania dos Portos, são ainda sujeitos a falta de continuidade das funções, condicionadas que são pelas exigências de carreira na Marinha.

Os civis, em sua quase totalidade, empregados em funções burocráticas, exceto pouquíssimas exceções, situadas em setores eminentemente técnicos da Diretoria, carecem de qualificações para as atividades que envolvam o conhecimento técnico especializado, situação agravada por ser vedada sua substituição por aposentadoria ou

³⁶ Ver relação no Anexo F.

³⁷ O Tribunal Marítimo é um órgão autônomo que tem como atribuições julgar os acidentes e fatos de navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como as questões relacionadas com tal atividade. É composto por juizes, mas não pertence ao poder judiciário, já que suas decisões são atos administrativos, que funcionam como elemento de prova técnica para julgamento nos tribunais comuns.

falecimento, em face de impossibilidade de novas contratações, constituem os recursos humanos do sistema segurança do tráfego aquaviário.

O problema neste universo é a inexistência de um quadro de pessoal especializado nas atividades de segurança marítima, com exceção do Grupo Especial de Vistorias (GEV), lotado na DPC, que, no entanto, possui efetivo diminuto para o vulto das atividades a serem desempenhadas.

De maneira a minimizar esta situação, em 1998, o então Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Casales, estabeleceu, os Inspetores de Controle de Navios pelo Estado do Porto, função exercida por Oficiais de Náutica e Máquinas da Marinha Mercante, principalmente Comandantes e Chefe de Máquinas, lotados nas Capitania e Delegacias, para que em nome da Autoridade Marítima efetuassem inspeções em navios de bandeira estrangeira, com a finalidade de afastar das águas jurisdicionais brasileiras os chamados navios “substandard”, que até então vinham causando grandes problemas em portos e águas nacionais (EX: BAHAMAS, MINERAL STAR).

CAPITULO 6

OS FRETES MARÍTIMOS

SEÇÃO I – O MERCADO

O crescimento do comércio mundial se reflete diretamente na demanda por transporte marítimo de cargas, isto é, o frete.

O controle das frotas marítimas está extremamente concentrado nos países desenvolvidos, quaisquer que sejam os indicadores utilizados. Isso significa dizer que a maior parte dos ganhos gerados pelo aumento da demanda por transporte marítimo está sendo apropriada pelas próprias economias desenvolvidas. Estimativas feitas pela ONU publicadas dão conta de que o mercado de fretes marítimos é o terceiro em termos de transações internacionais não-financeiras, somente superados pelo comércio de petróleo cru e pela indústria do turismo.

Decorre desse fato que, a concentração do controle das frotas por empresas de países desenvolvidos em níveis muito superiores às necessidades de transportes de suas economias gera pressões sobre os países em desenvolvimento para que eles franqueiem o mercado de transporte marítimo de seu comércio exterior, e muitas vezes o de cabotagem, a esses grandes transportadores internacionais.

A própria reestruturação dos processos industriais reforça essa pressão, na medida em que os principais conglomerados transnacionais estão obrigados a organizar sistemas próprios ou terceirizados, abrangendo continentes, de modo a viabilizar sua ação globalizada:

Além disso, todos esses países buscam se apropriar de parcelas crescentes dessa importante fonte de divisas que são os serviços de transporte marítimos.

Portanto, verifica-se que o mercado de afretamento, onde o “frete”, o produto invisível gerado, ocupa um lugar central no setor de transporte marítimo internacional, com as empresas armadoras disputando cargas nas diversas rotas intercontinentais.

SEÇÃO II – ORGANIZAÇÃO DOS MERCADOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

A atividade de transporte de carga compreende dois segmentos básicos de acordo com sua estrutura de mercado e características: o mercado de afretamento (chartered shipping) – granéis sólidos e líquidos e o de serviços regulares (liner shipping) – carga geral, existindo grandes diferenças no interior de cada mercado e de cada segmento.

No mercado de granéis sólidos, por exemplo, têm-se os grandes navios de 150 mil a 300 mil TPB, que operam sob contratos de longo prazo (de um a cinco anos) no transporte de minérios ferrosos e não-ferrosos e que não disputam carga com os navios menores (de até 75 mil TPB) no transporte de granéis alimentares.

Granéis sólidos e líquidos são, normalmente, matérias primas de baixo valor agregado (commodities), como petróleo e derivados, minerais ferrosos e não-ferrosos, carvão e grão alimentares e respondem por cerca de 74% do total de transporte mundial de cargas, no conceito “toneladas por milhas navegadas”, mas absorvem apenas 1/3 dos dispêndios com fretes internacionais.

Já o transporte marítimo de carga geral compreende o principal mercado mundial, pois movimenta cargas de maior valor agregado, geralmente produtos industrializados e absorve 2/3 dos dispêndios com fretes marítimos internacionais.

O transporte de contêineres é o principal segmento desse mercado, segmento esse que apresenta as maiores mudanças operacionais, tais como: fim das conferências fechadas; diminuição da regulamentação, navios especializados e de alto valor; portos e terminais dedicados; das operações intermodais sofisticadas; viabiliza o surgimento de

portos concentradores – hub ports – onde se realizam operações de transbordo – transshipment – viabilizando esquemas de logística globais.

As principais diferenças entre os dois mercados de transporte de carga são:

- Linhas Regulares (Liner Shipping) – viagens regulares e escalas preestabelecidas, rotas definidas, contrato de transporte individualizado por mercadoria, mercadorias de alto valor agregado, cargas unitizadas ou containerizadas, estrutura cartelizada, barreiras à entrada representada por elevados investimentos iniciais;
- Linhas Não-regulares (Chartered Shipping) – Viagens não-regulares, rotas não definidas, contrato de transporte normalmente envolve o afretamento de toda embarcação, mercadorias de menor valor agregado, cargas soltas (a granel), estrutura concorrencial, facilidade de entrada.

Para disputar esses amplos e lucrativos mercados, os grandes armadores mundiais estão promovendo alterações nas suas relações com o mercado e com seus “antigos concorrentes”.

Com isso, tem-se observado a aceleração das fusões, aquisições e alianças entre as atuais grandes operadoras mundiais, o que vem modificando o cenário de competição, com grandes impactos nos portos, os quais serão avaliados não só pelas características técnicas operacionais que apresentam, mas também pelas possibilidades de otimizar rotas e serviços globais, podendo-se afirmar que o serviço de transporte marítimo, onde os armadores internacionais (megacarriers) são presença dominante nas principais rotas mundiais, incluindo os países em desenvolvimento, tenderá a seguir o padrão dominante. Dessa maneira, suas rotas e escalas passarão a ser definidas em função da otimização dos esquemas operacionais.

Ressalte-se que a aceleração do crescimento é decisiva para a própria sobrevivência das empresas armadoras, na medida em que, para atender a seus clientes,

grande parte deles com negócios, fornecedores ou distribuidores em vários continentes, são obrigados a ampliar e modernizar suas frotas, mantendo um número elevado de embarcações para oferecer intervalos atraentes entre escalas (no mínimo semanais) nos principais portos do mundo, o que implica pesados investimentos (navios, contêineres, terminais portuários, sistemas de comunicações, redes de agentes comerciais, mundiais etc.) e custos fixos apresentando proporções cada vez maiores nos custos totais.

Para, mais uma vez demonstrar a importância do frete marítimo cabe ressaltar que o comércio marítimo mundial registrou, em 1999, seu 14º aumento anual consecutivo, registrando um recorde de 5,23 bilhões de toneladas transportadas. Entretanto, o aumento anual foi de apenas 1,3%, o menor desde 1987. Para o ano de 2000, segundo dados preliminares disponíveis, indicam um aumento do comércio marítimo global da ordem de 2.0%.

Paralelamente a frota mercante mundial se expandiu para 799 milhões de TPB no final de 1999, com um aumento de 1,3% sobre 1998. A baixa taxa de expansão reflete a diferença entre a entrega de novos navios de 40,5 milhões de TPB e a tonelagem sucateada e perdida de 30,7 milhões de TPB, provendo um ganho líquido de 9,8 milhões de TPB.

Em 1999, a tonelagem dos países desenvolvidos sofreu pequena variação, caindo 0,3%, enquanto os países de bandeira de conveniência e os países em desenvolvimento aumentaram suas frotas em 0,3% e 0,1% respectivamente.

A política de frete, atualmente, é estabelecida pelo mercado, ou seja, pela lei da oferta e procura, evidente e principalmente levando-se em consideração a qualidade dos serviços de logística integrada prestados, deslocando, assim, o foco da concorrência dos preços. Hoje muitas empresas de navegação ostentam certificados de excelência em qualidade ISO 9000, ISO 14000, que lhes dão o suporte de um gerenciamento confiável

sob todos os aspectos: segurança no transporte da carga, proteção ambiental, pontualidade nas escalas, etc.

SEÇÃO III – FATORES DE CUSTOS DOS NAVIOS

A operação de um navio mercante envolve uma série de custos para o seu operador, além do custo do capital que foi gasto para a aquisição do navio ou para o seu afretamento.

Não há nenhum critério universal aceito para classificar estes custos, porém o propósito aqui é apenas identificar os custos que oneram a operação dos navios, e, que, em última análise, irão incidir diretamente sobre o valor do frete.

Assim, a parte da margem de lucro do armador, as composições dos fretes marítimas remuneram:

- Os custos fixos - formado pelo conjunto de encargos relacionados à propriedade em si (capital, juros, depreciação, impostos);
- Os custos operacionais do navio – os elementos de custo correspondentes à disponibilidade do navio, aqueles que são considerados fixos uma vez que o navio esteja “armado”, isto é, em condições de operar, exceto o custo de capital (tripulação, alimentação, água potável, lubrificantes, administração, manutenção e reparos, etc.);
- Custos de viagens – são os que dependem diretamente da operação do navio, isto é, combustíveis, despesas portuárias, taxas de travessia de canais, comissões, agentes, brokers.

Independentemente desses fatores, os níveis de fretes para uma determinada região são também determinados por:

- condições operacionais dos portos de escala; volume de cargas disponíveis em ambos os sentidos da rota; - concorrência no tráfego.

O nível dos fretes por tipo de mercadoria também leva em conta:

- embalagem (resistência e sujeição a roubos e avarias); volume ou peso; tipo de manuseio (tempo de operação e despesas); restrições de estivagem; periculosidade (Classe IMO), e valor (capacidade de pagamento)

SEÇÃO IV – A INFLUÊNCIA DOS FRETES SOBRE A ECONOMIA DO PAÍS

O afretamento é o aluguel de um navio para fazer um determinado transporte, ou por um período específico de tempo ou por viagem, dentro de condições previamente estabelecidas.

As responsabilidades do armador e afretador variam de acordo com o tipo de contrato de afretamento³⁸ acertado, bem como o de certas cláusulas inerentes ao transporte, das quais comentaremos somente as duas mais utilizadas nos contratos - FOB³⁹ e CIF⁴⁰. Dessa maneira, tendo esses entendimentos poderemos mais claramente verificar a influência dos fretes sobre a economia do país.

As maiorias dos contratos estabelecem as cláusulas FOB (frete pago pelo importador) ou CIF (o direito de escolha do navio é do exportador) de forma que, para a análise que nos interessa, somente estas cláusulas serão consideradas.

A influência do frete sobre a economia do país depende se o transporte da mercadoria é feito por navios próprios, afretados ou de bandeira estrangeira e se a operação é de exportação ou de importação.

³⁸ Os contratos de afretamento podem ser: Afretamento por Viagem (Voyage Charter); Afretamento por tempo determinado (Time Charter); contrato de afretamento (Contract of Affreightment) e o afretamento a casco nu (Bareboat Charter).

³⁹ FOB – (Free on Board) – Livre a Bordo - segue-se o porto de embarque após a cláusula, que indica que o vendedor é responsável por colocar a mercadoria, livre de quaisquer encargos, a bordo de um navio, no porto de embarque.

⁴⁰ CIF – Cost, Insurance and Freight – Custo, Seguro e Frete – o vendedor se obriga a colocar a mercadoria no porto de destino, sobre o navio, com o frete e seguros pagos.

No caso de exportação brasileira feita em navios próprios, isto é, o importador faz opção pela bandeira brasileira (FOB), o exportador brasileiro receberá preço FOB do comprador que pagará o frete à empresa de navegação nacional, se, porém, o importador fizer o seguro de sua mercadoria no País exportador, o ingresso de divisas será igual ao preço CIF, o que representa, em ambos os casos, a entrada de recursos para o Brasil, portanto, uma contribuição positiva para o equilíbrio das transações correntes no item Serviços. É um caso típico em que estaremos exportando frete

Caso, o exportador brasileiro faça opção por navio de bandeira brasileira (CIF) o exportador brasileiro pagará à empresa de navegação nacional, em reais, que por se tratar de uma transação entre “locais”, de um mesmo país, esta não é computada no Balanço de Pagamentos. Entretanto, o exportador receberá do importador o preço CIF, sendo, assim, o emprego de navio próprio capacitará o país exportador ao ganho de divisas, pois estas serão creditadas em seu Balanço de Pagamentos, que sofrerá influência positiva pelo emprego de navio próprio.

Quando a exportação é feita em navios estrangeiros, por opção do importador (FOB), nesse caso, como a exportação brasileira será transportada em navio de bandeira estrangeira, não haverá ingresso de divisas no Brasil (país exportador), visto que o importador pagará o preço FOB, não sendo incluído os pagamentos referentes ao frete nem de seguro; assim a empresa de navegação estrangeira irá se beneficiar com o frete, e o país exportador terá deixado passar uma oportunidade para exportar frete, mas não haverá fuga de recursos do país.

No entanto, se o exportador brasileiro faz opção por afretar um navio de bandeira estrangeira (CIF) para o serviço de transporte, que pagará à empresa de navegação estrangeira o valor do frete em moeda estrangeira. O Balanço de Pagamentos do Brasil será debitado desse valor. O exportador brasileiro receberá o preço CIF, reembolsando a

empresa estrangeira pelo frete pago na sua fatura CIF, sendo nula a influência na Balança de Pagamentos do país exportador, caso o total do frete seja o mesmo em ambos os casos.

No caso da importação de produtos – o importador brasileiro faz opção de transporte por navio próprio ou nacional de bandeira brasileira(FOB), nesse caso, o frete que será pago pelo importador, beneficiará a empresa nacional transportadora, mas não haverá entrada de recursos no país, mas por outro lado, deixarão de sair recursos para pagamento de frete, o que favorece a Balança de Pagamentos.

Na base CIF, o exportador estrangeiro tem o direito de contratar o navio, mas ele faz opção pelo navio de bandeira do Brasil (país importador). Nesse caso, a empresa de navegação do Brasil receberá do exportador estrangeiro o total do frete pago em moeda estrangeira. O importador brasileiro pagará preço CIF ao exportador estrangeiro, mas a saída de divisas estará reduzida pelo total igual ao valor do frete recebido em moeda estrangeira.

Se, porém, os produtos importados são transportados em navios estrangeiros, opção do importador brasileiro (FOB), ele pagará o frete em moeda estrangeira, bem como o preço FOB pelos produtos importados, mandando, pois, recursos para fora do país, comprometendo o Balanço de Pagamentos das transações correntes. Estaremos, portanto, importando frete e deixando passar uma excelente oportunidade de fortalecer a economia do país.

Entretanto, se o exportador estrangeiro opta por efetuar o transporte em navio de bandeira de seu país ou navio de terceira bandeira (CIF), o exportador estrangeiro receberá do importador brasileiro o preço CIF, pagando com parte desse valor o frete. Neste caso, mais uma vez, influenciando negativamente a Balança de Pagamentos do Brasil , que dispôs de divisas para a importação do serviço de transporte marítimo

provido por empresa estrangeira.

A análise, assim, demonstra a importância do desenvolvimento de uma Marinha Mercante própria para o país, contribuindo direta e positivamente sobre a Balança de Pagamentos.

Com a expectativa do governo de se atingir, até 2004, a meta de US\$ 100 bilhões nas exportações e, que as nossas importações cresçam no mesmo ritmo, se considerarmos ser muito razoável ter como objetivo o transporte de, pelo menos, 40% do nosso comércio exterior, em termos de frete, nos navios de bandeira nacional (próprios e afretados), e, levando-se em conta os valores crescentes dos fretes, constatamos que se trata de um negócio de grande significação para o desenvolvimento do país; portanto o Brasil não pode prescindir de uma marinha mercante nacional pujante, composta principalmente por navios e uma indústria naval com custos competitivos aos transportadores internacionais.

Países que não dispõem de marinha mercante compatível com o seu comércio exterior, não só estão desprezando uma indústria altamente impulsionadora de desenvolvimento, mas estão se pondo a mercê dos grandes interesses internacionais.

CAPITULO 7

GLOBALIZAÇÃO

SEÇÃO I – IMPLICAÇÕES DA GLOBALIZAÇÃO NA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

Globalização, conjunto de transformações políticas e econômicas em nível mundial, fenômeno crescente desde o fim da Segunda Guerra Mundial, caracterizada pelo aumento da internacionalização nas áreas financeira e comercial, decorrente da liberalização sem precedentes, da rápida transformação tecnológica, e das alterações ocorridas no sistema de comércio internacional que levaram o mundo a necessidade de intensificar o uso do mar.

Assim, com a intensificação do comércio mundial e os avanços tecnológicos particularmente nos *transportes* e comunicações, permitiram que as grandes corporações transnacionais adotassem uma dinâmica, que para fazer frente à abertura dos mercados, ao aumento da concorrência e às exigências crescentes dos consumidores, buscassem maior eficiência produtiva, tanto pela relocação de suas plantas industriais para países que apresentem vantagens comparativas como pela própria reestruturação da forma de se produzir nas plantas existentes.

Atualmente, a decisão sobre onde produzir é tomada a partir de dois objetivos básicos: aumentar a qualidade e reduzir custos, sendo a logística do transporte aí inserida, como o principal elo entre os mercados produtores e os mercados consumidores.

De fato, este transporte, especialmente na sua modalidade internacional ou na sua intermodalidade é hoje, muito provavelmente, uma das atividades econômicas onde a chamada globalização mais intensamente exerce suas influências, levando os armadores

do transporte marítimo, os chamados megatransportadores, no afã da redução de custos, fixos e operacionais, a procurarem os registros da bandeira de conveniência, assim como a internacionalização da mão de obra, buscando nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, a provisão profissional humana necessária para “armar” seus navios, e ainda a construção de navios fora de seus países de origem.

Assim, a necessidade do atendimento aos complexos sistemas de logística para o transporte de partes e de produtos se transforma na principal questão a ser solucionada. Para solucionar esse problema, portanto, faz-se necessário uma frota mercante muito bem adequada para fazer frente a distribuição dos produtos, tendo como visão a busca permanente de redução de custos, em especial, a diminuição das imobilizações de capital de estoques, com técnicas de gestão de estoque zero (just-in-time), e dependem, para seu sucesso, de que as mercadorias e os serviços sejam colocados a postos nas unidades produtivas, sem que haja interrupções dos fluxos e conseqüentes paradas de produção, e isso somente é possível com eficientes redes de transportes multimodais que suportem serviços de logística de abrangência global.

Pelo que verificamos, anteriormente, o ordenamento mundial, nos conduz a convivência inexorável com o neoliberalismo, ou seja, o mundo não mais é composto por países separados por suas ideologias. O mercado, com a organização de blocos econômicos⁴¹ supranacionais, que facilitam a circulação de mercadorias e de capitais, então, é o divisor do mundo.

Finalizando, podemos concluir que a globalização, de um modo geral, impactou muito negativamente a marinha mercante nacional, tendo em vista que, nós não estávamos preparados, como ainda não estamos, para a abertura irrestrita da navegação

⁴¹NAFTA – Acordo de Livre Comércio da América do Norte, une os mercados do Canadá, EUA e México; UE – União Européia, integra a maior parte dos países europeus; APEC – Associação de Cooperação Econômica Ásia Pacífico, congrega o Japão, a China, países da Indochina e da Oceania;

de longo curso e cabotagem, assim como a de apoio portuário e marítimo, a que a armação nacional foi submetida, no início da década de 90. Com uma frota mercante obsoleta, custo de capital e operacional bastante elevado, continuamos sem adquirir competitividade, principalmente, no mercado internacional, onde nos tornamos reféns das poderosas transportadoras transnacionais, assistindo ao inevitável escoamento de divisas na importação de fretes, gerados pelo nosso comércio exterior, em navios de bandeira estrangeira.

A mola mestra da globalização é a competitividade, sem a qual não poderemos resistir ao “ataque” internacional. Se, a globalização é uma realidade, a qual não podemos ignorar nem evitar, cabe ao governo, portanto, implementar políticas setoriais voltadas para o segmento de transporte marítimo e portuário, uma vez que, com as privatizações e a globalização, consolidou-se uma tendência lógica já observada nos grandes centros do transporte marítimo mundial, que são os mútuos interesses, técnicos e econômicos envolvendo os segmentos de marinha mercante e dos portos, visto serem atividades intrinsecamente ligadas, que, portanto, não podem ser dissociadas.

CAPÍTULO 8

CONCLUSÃO

Por tudo que foi exposto nesse trabalho ficou mais uma vez evidenciado que o Transporte Marítimo é, sem dúvida, um Fator de Riqueza e Grandeza das Nações e de Segurança Nacional, não podendo, portanto, o Estado prescindir de um Poder Marítimo forte e uma Política Marítima que prepare e empregue adequadamente o Poder Marítimo, incluindo-se, então, dessa maneira, uma Marinha Mercante Nacional que atenda às necessidades de transporte dos produtos de interesse do país, bem como transportar uma parcela adequada do comércio internacional.

A Nação hegemônica, os Estados Unidos da América do Norte, entendendo esses fatos de maneira irrefutável, com suas Autoridades possuidoras que são de uma mentalidade marítima especialmente voltada para os interesses americanos, vem ao longo dos anos estabelecendo medidas sistemáticas de proteção à sua navegação de longo curso, e especialmente a de cabotagem, e a sua indústria naval.

Assim é que, no discurso proferido pelo, então, Presidente Clinton, em 8 de outubro de 1996, quando da assinatura do Maritime Security Act of 1996 (Public Law 104-239)⁴², dá uma mostra do pensamento que norteia a nação americana, portanto, de acordo com o Presidente Clinton; “(...). The American Flag must always sail in the sea lanes of the world. (...). The Maritime Security Act will protect American jobs and maintain a U.S. presence in international maritime trade, ensuring that vital imports and exports are delivered in both peacetime and wartime. The Act reaffirms our Nation’s resolve to maintain a strong U.S. – flag presence on the high seas for our continued national security and economic growth (...). The enactment of this legislation ... will

⁴²U.S. Department of Transportation – Maritime Administration (<http://www.marad.dot.gov>).

ensure that the United States will continue to have American flag ships crewed by loyal American citizen merchant mariners to meet Nation's economic and sealift defense requirements.”

A finalidade de ressaltar esse pensamento, é para que o mesmo sirva para exortar as autoridades brasileiras na condução de políticas que, realmente, visem ao desenvolvimento do segmento de marinha mercante.

Temos pleno conhecimento dos problemas inerentes ao transporte do comércio exterior brasileiro, e com certeza temos capacidade de determinar o rumo a ser seguido, de maneira que, com vontade política e coragem possamos atingir metas superavitárias no transporte marítimo nacional e internacional. Assim, são apresentadas propostas, objetivando soerguer os segmentos da marinha mercante nacional, a saber:

- Maior entendimento dentro dos Fóruns de Competitividade das cadeias produtivas Naval e de Marinha Mercante, por parte dos Departamentos e Secretarias dos vários Ministérios envolvidos nos grupos de trabalho instalados, visando à criação de uma política setorial em defesa da marinha mercante;
- Desenvolver a mentalidade marítima do povo brasileiro, principalmente, das Autoridades constituídas;
- Aperfeiçoamento do REB, criando medidas, novos mecanismos de incentivo e subsídios à indústria naval, implementando ou modificando integralmente os regulamentos já aprovados,
- Flexibilização do REB, de modo a permitir que FMM seja utilizado para cobrir os gastos com os custos sociais dos tripulantes;
- Dissociar o segmento de marinha mercante do segmento de construção naval;

- Criação de uma operadora nacional de serviços de logística, para a administração coordenada e compartilhada da frota mercante de carga geral, permitindo a geração de economias de escala operacionais;
- Dar condições aos exportadores brasileiros para deixarem de praticar o preço FOB (Free on Board) e operarem com o preço DDP (Delivery Duty Paid)⁴³.
- Estímulos à formação de clubes de investidores (pessoas físicas ou fundos de previdência privada) e a empresas de outros setores (através de esquemas de depreciação acelerada, similares aos vigentes em países europeus) para a contratação de financiamentos para a construção de embarcações em estaleiros brasileiros (a preços internacionais), que seriam afretadas à operadora nacional;
- Estímulos a investidores (pessoas físicas e jurídicas ou fundos institucionais) para a obtenção de financiamentos, avais ou similares no mercado internacional, visando à aquisição de navios, de terminais portuários, de empresa de navegação, de transporte e de logística, no Brasil e no exterior, que pudesse contribuir para o fortalecimento e ampliação das atividades da operadora nacional.

A alternativa à possibilidade de reestruturação da marinha mercante nacional contida nas propostas acima, ou em outras, possíveis, que possam surgir, é a continuidade das empresas estrangeiras continuarem faturando bilhões de dólares com o comércio exterior brasileiro e, por conseguinte, gerando déficits crescentes na balança de serviços.

⁴³ DDP – Delivery Duty Paid, entregue com direitos pagos – Cláusula que diz que as mercadorias colocadas no local designado no país importador, com todos os custos e riscos pagos pelo vendedor, incluindo os pagamentos dos direitos e demais impostos de importação. (proposta retirada do Discurso do Ministro do MDIC, Alcides Tapias, no Seminário “Os Desafios do Comércio Exterior”, da AEB (São Paulo), no dia 25 de maio de 2001.) - Ver Anexo E.

ANEXO A

CONFERÊNCIA DE FRETES

Desde o início do século, as empresas foram se associando para formar as *Conferências de Fretes*¹, assim, foi que em 1870, a grande oferta de transporte deu conseqüência a um forte processo de concorrência.

Em 1875, foi estabelecido o primeiro acordo entre os armadores que operavam na rota entre Índia e a Grã-Bretanha, *Conferência de Calcutá*, com a finalidade de evitar a concorrência predatória, fixando taxas de fretes comuns e um sistema de bônus de lealdade para embarcadores fiéis. A exemplo dessa Conferência, organizaram-se outras, de maneira que o sistema espalhou-se rapidamente por todas as rotas marítimas relevantes.

Este sistema permitia que as pequenas empresas, como em geral são as empresas de países subdesenvolvidos, convivessem sem grandes problemas com as empresas estrangeiras, de maior porte, porque o frete adotado pela conferência era no mínimo, suficiente para cobrir os custos da empresa mais ineficiente, o que possibilitava altos lucros para as empresas melhor administradas e equipadas. O usuário, obviamente, pagava a conta.

A grande maioria das conferências era fechada à entrada de novas empresas, contando para isso com a colaboração dos países envolvidos no tráfego que não permitiam “outsiders”² em seus portos.

Em 1911, o governo americano, país com longa tradição da legislação antitruste, moveu ação judicial contra três conferências, devido a estrutura cartelizada destas,

¹ Conferência de Frete – reunião de diversas empresas de navegação para explorar uma linha específica, na qual é garantidos ao usuário uma determinada freqüência de chegada e saída dos portos e um valor de frete normalmente não sujeito a variações muito bruscas.

² Outsiders – navios de empresas não-conferenciadas.

acusando-as de violarem as leis antitruste. Em 1916, foi promulgado o Shipping Act, que pode ser considerado um marco na história na regulamentação do transporte marítimo, em particular, das conferências de frete, que estabeleceu uma série de restrições às práticas monopolistas das conferências, porém, as eximiam da legislação antitruste.

Ao longo do tempo várias Comissões Parlamentares³, na Inglaterra, examinaram o sistema de Conferência de fretes e, de modo geral, concluíram que este era necessário para a preservação da estabilidade dos serviços de navegação regular, ou, pelo menos, que a formação dos cartéis não devia ser proibida. Da mesma maneira, em nível internacional, o sistema de conferência de frete foi alvo de muitas discussões e tentativas de regulamentação. Em 1974, a Conferencia das nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento – UNCTAD – aprovou a convenção de um código internacional de conduta para as conferências numa tentativa importante de regulamentar o transporte marítimo de carga geral em âmbito mundial.

O Código de Conduta que, formalmente, entrou em vigor em 1983, não provocou maiores modificações no segmento liner. Uma das medidas mais importantes do Código foi a instituição da prática do 40-40-20, isto é, o tráfego deveria ser dividido da seguinte forma: 40% para a bandeira do país exportador, 40% para a bandeira do país importador e 20% para a terceira bandeira.

Hoje, com a desregulamentação dos mercados no transporte marítimo, já não há conferências de frete, sua ineficiência, em termos de custo, provocou o seu fim, o que provocou uma queda acentuada nos níveis de fretes internacionais, motivada pela concorrência, e a conseqüente quebra das empresas menos preparadas à livre competição. As melhores empresas, implementando o sistema de fusões e aquisições,

³ Destacam-se a Royal Comission on Shipping Rings (1906); o Imperial Shipping Committee (1923), o Rochdale Committee (1970), todos na Inglaterra.

tornaram-se gigantescas – os megatransportadores – com um número elevado de navios e recursos enormes, e economia de escala, simplesmente quebraram as pequenas empresas, que por sua vez, procuraram nichos de operação ou estabeleceram acordos e parcerias com as empresas maiores para atuar em rotas específicas (joint ventures).

ANEXO B

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

As bandeiras de conveniência – “flag of convenience” (FOC), que teve início na II Segunda Guerra Mundial quando as empresas americanas, principalmente do ramo do petróleo, transferiram suas embarcações para a bandeira panamenha para evitar possíveis apresamentos ou retaliações a seus navios.

O acirramento na concorrência mundial pelas linhas mais rentáveis, num cenário cada vez mais globalizado induziu os armadores a registrar suas embarcações em países FOC, com isso conseguindo reduzir os custos operacionais de suas frotas, principalmente através dos menores gastos com tripulação, que têm um peso grande, principalmente, na estrutura de custos de empresas que operam com navios petroleiros e graneleiros, no caso do transporte marítimo de contêineres, as economias obtidas com a redução de custos de tripulação não são significativas.

As principais características de um país cujo registro é considerado FOC são: não oferece restrição à propriedade, podendo o navio pertencer a cidadãos de outra nacionalidade ou a empresa estrangeira; fácil acesso ao registro; possibilidade de sair livremente, de forma rápida e descomplicada, as embarcações podem ser transferidas de um registro para outro sem qualquer restrição; baixa regulamentação, pela inexistência de controles efetivos sobre o cumprimento, por parte dos navios, dos regulamentos internacionais, inclusive os referentes aos encargos sociais associados à profissão de marítimos; ausência de exigências quanto a nacionalidade dos tripulantes.

As principais vantagens para o armador são: a desregulamentação do transporte de longo curso, realizado nos anos 80 por países em desenvolvimento ou com frotas de pequena expressão, criou mercado para os armadores dos principais países

desenvolvidos, obrigando-os a reduzir custos para assegurar maior competitividade; regulamentos flexíveis e custos operacionais mais baixos, principalmente com relação à tripulação e encargos sociais, uma vez que a operação da embarcação fica desvinculada das legislações do país de origem dos proprietários, normalmente, países que asseguram grandes benefícios sociais a seus tripulantes; e impostos reduzidos. A principal desvantagem é a perda da nacionalidade, pois a embarcação passa a ser tratada em seu país de origem como embarcação estrangeira.

Outro fator que diz respeito à bandeira de conveniência é o padrão de segurança de suas frotas, que atualmente está melhorando consideravelmente, não só pela necessidade de cumprimento de legislações nacionais e internacionais exigida pelas Autoridades Portuárias dos portos de países (por exemplo, as Inspeções de Port State Control), onde essas embarcações operam, mas também pela própria exigência do mercado, requerendo cada vez mais, maior eficiência, segurança, qualidade e pontualidade nos serviços.

Apenas para demonstrar a importância das Bandeiras de Conveniência citamos - das 10 maiores frotas mundiais: cinco são países FOC (Libéria, Panamá, Chipre, Bahamas e Malta); outro é o Segundo Registro da Noruega; a Grécia é considerada por vários países como registro FOC; apenas Japão, Estados Unidos e China são registros tradicionais. Os EUA e o Japão mantêm 75% de suas frotas em países FOC.

Os países desenvolvidos controlam, diretamente ou através de registro FOC, cerca de 72% da frota mundial.

ANEXO C

FEDERAL MARITIME COMMISSION

Possible Discriminatory Treatment of U.S. and Third-Flag Carriers Serving the Brazil Trades

Served June 25, 1997

INFORMATION DEMAND ORDER

On July 8, 1996, the Federal Maritime Commission issued orders collecting information on certain policies or practices of the Government of Brazil which may create conditions unfavorable to shipping in the United States/Brazil trade, or constitute adverse conditions affecting U.S. carriers that do not exist for Brazilian carriers, or impair access of U.S.-flag vessels to ocean trade between Brazil and other foreign ports. Of specific interest to the Commission was the inability of a U.S. carrier in the Brazil trades to obtain permission to operate a bonded warehouse for import cargo, and the existence of restrictions on U.S. carriers' ability to carry cargoes in the cross-trades between Brazil and other South American countries.

The Commission continues to have serious concerns with regard to these practices. In addition, since the Commission's inquiry, the Government of Brazil has enacted significant new maritime legislation, which may further discriminate against or disadvantage U.S. carriers. Diplomatic efforts and consultations by the United States Government appear to have had little effect in resolving these issues. In light of these developments, the Commission is issuing this order to supplement its record and collect the most current information about potentially adverse conditions in the U.S.-Brazil trades.

In January of this year, the Government of Brazil enacted Law No. 9.432 which, among other things, established a new Brazilian second ships' register, the Registro Especial Brasileiro ("REB"). Article 11(7) of that law provides for the exclusion of freight charges from the calculation of Brazilian duties payable on imported and exported goods, when such goods are transported on a vessel registered under the REB. It appears that implementing regulations for the REB currently are being prepared. If the preferential tax treatment set forth in the law is implemented, it could provide REB vessels with significant competitive advantages, to the detriment of U.S.-flag and other non-REB vessels.

Preferential tax treatment for Brazil's new second registry may run contrary to the commitments set forth in the 1996 U.S.- Brazil maritime agreement. This agreement provides that the parties will "afford fair and nondiscriminatory opportunity to national-flag carriers of both parties and third-flag carriers to compete for the carriage of commercial cargo in the bilateral trade," and will "afford vessels of the other party the same treatment as its own vessels with respect to taxes assessed on tonnage or freight value and other taxes or levies." The establishment of a more favorable tax regime for cargo carried on REB vessels would appear on its face to contravene these provisions.

The Commission has concerns with other aspects of Law No. 9.432 as well. Article 5 of the law states that Decree-Law No. 666, a Brazilian statute which reserves a wide range of government-impelled cargoes to Brazilian-flag vessels, shall apply only to Brazilian import cargo from "countries which practice, either directly or by means of any benefit, subsidy, government favor, or export or import cargo prescription in favor of ships of their flag."/1/ While we understand that Decree-Law No. 666 will not be imposed in the U.S. trades out of regard for the existing U.S.- Brazil maritime agreement, we are

concerned that the application of this section in Brazil's cross-trades may further frustrate U.S. carriers' abilities to access these markets.

To the extent that the provisions of Law No. 9.432 or other laws, rules and regulations disadvantage U.S.-flag carriers or otherwise create conditions unfavorable to U.S.-Brazil oceanborne trade, the Commission may take appropriate measures under section 19 of the Merchant Marine Act, 1920, 46 U.S.C. app. § 876. That section authorizes the Commission "to make rules and regulations affecting shipping in the foreign trade not in conflict with law in order to adjust or meet general or special conditions unfavorable to shipping in the foreign trade . . . which arise out of or result from foreign laws, rules, or regulations" Also, the Foreign Shipping Practices Act of 1988, 46 U.S.C. app. § 1710a, authorizes the Commission to investigate whether foreign laws or practices result in conditions that: "(1) adversely affect the operations of United States carriers in the United States oceanborne trade; and (2) do not exist for foreign carriers of that country in the United States. . . ." Sanctions under the two statutes are similar, and include suspension of tariffs, limitation of sailings, and assessment of per voyage fees.

To the extent that Brazilian measures impair U.S. carriers' ability to participate in the foreign-to-foreign trades, the Commission may take action pursuant to section 13(b)(5) of the Shipping Act of 1984, which states:

(5) If, after notice and hearing, the Commission finds that the action of a common carrier, acting alone or in concert with any person, or a foreign government has unduly impaired access of a vessel documented under the laws of the United States to ocean trade between foreign ports, the Commission shall take action that it finds appropriate. . .

46 U.S.C. app. § 1712(b)(5). The measures available under this section are similar to those available under the FSPA.

To ascertain the scope and commercial impact of Brazil's new maritime legislation, to collect the most current information on other matters of concern, and to evaluate whether further action is warranted, the Commission is requiring carriers operating in the Brazil-U.S. trade to respond to the questions set forth herein.^{/2/}

THEREFORE, IT IS ORDERED, that each of the persons listed in the attached Appendix shall submit to the Commission responses to the following requests for information and documents, on or before August 11, 1997:^{/3/}

1. Identify all duties, taxes, fees or other levies to which Article 11(7) of Law No. 9.432 (which provides that freight charges for REB vessels shall not be included in the calculation of certain duties) applies.
2. For each duty, tax, fee or levy identified in response to Question 1:
 - a. state whether it applies to import cargo, export cargo, or both; b. describe in detail how the duty, tax, fee or levy is calculated; c. state the level of the duty, tax, fee or levy, expressed as a percentage of the total value of the cargo against which it is assessed. (If the answer varies by commodity, provide a minimum and maximum percentage, and indicate the commodities to which the minimum and maximum figures refer.) d. identify the party (e.g., importer, exporter, ocean carrier) responsible for payment of the duty, tax, fee or levy; e. identify what governmental body is responsible for the collection of the duty, tax, fee or levy; f. indicate by what percentage the duty, tax, fee or levy would be reduced, if ocean freight charges were excluded from its computation. (If the answer varies by commodity, provide a minimum and maximum percentage, and indicate the commodities to which the minimum and maximum figures refer.)

3. Identify the flag of the vessels operated by your company in the U.S.-Brazil trades. Does your company operate, or have any plans to begin operating, vessels under the REB registry?

4. What are PIS and COFINS? Is your company currently required to pay these taxes or assessments? If so, describe how they are assessed.

5. Has your company obtained any license or permission from the Government of Brazil to operate a bonded warehouse or other customs clearance or inspection facility since September 1, 1996? If so, describe the facility and indicate the type of permission obtained.

6. For response by Amazon Lines, Nacional Line, Di Gregorio Navegacao, Alianca SA, Frota Amazonica, Norsul Line, Transroll, only: List any bonded warehouses, other customs inspection facilities, and marine terminals owned or operated by your company (either directly or indirectly through subsidiaries, partnerships, or other affiliated companies) in the United States.

7. For response by Amazon Lines, Nacional Line, Di Gregorio Navegacao, Alianca SA, Frota Amazonica, Norsul Line, and Transroll, only: Describe the procedures used in administering the exemption from the Freight Additional for Merchant Marine Renewal (AFRMM) for cargo bound for northern Brazil, set forth in Article 17 of Law No. 9.432. Are there any differences in procedures or in amounts exempted, based on the nationality or flag of the carrier or vessel on which the cargo has been carried? If so, describe these differences.

8. For response by Amazon Lines, Nacional Line, Di Gregorio Navegacao, Alianca SA, Frota Amazonica, Norsul Line, Transroll, only: What are the "amounts foreseen in items II and III of article 8 of Decree-Law 2.414 of 23 December 1987," for which the

Brazilian shipping companies will be reimbursed, pursuant to Article 17 of Law No. 9.432?

9. For response by Amazon Lines, Nacional Line, Di Gregorio Navegacao, Alianca SA, Frota Amazonica, Norsul Line, Transroll, only: For what purposes are payments, rebates, or disbursements made to carriers from the Merchant Marine Renewal Fund? Has your company received any such disbursements from the Merchant Marine Renewal Fund in the past three years? If so, indicate the amounts, and the purposes for which such disbursements were made.

IT IS FURTHER ORDERED, That except where otherwise noted each respondent must answer each of the questions listed above separately and fully;

IT IS FURTHER ORDERED, That responses to requests for information shall be set forth in writing and under oath, and signed by the corporate official providing the answer; and

IT IS FURTHER ORDERED, That every document provided pursuant to this Order must clearly identify the question in response to which it is supplied.

By the Commission.

Joseph C. Polking Secretary

ENDNOTES

/1/ Decree-Law 666, originally enacted in 1966, requires that the carriage of merchandise imported by any part of the Brazilian government, directly or indirectly, must be imported on Brazilian- flag vessels. Under this law, up to 50% of the cargo reserved for carriage by Brazilian-flag vessels can be released to vessels of the

exporting or importing trading partner, if that country affords reciprocal treatment to Brazilian -flag vessels. The law has been applied broadly to include imports benefiting from any government sponsorship or financing, and is said to have included as much as a third of the cargo in some trades. Since 1970, the U.S. has been party to a series of agreements with Brazil that granted general waivers of reserved cargoes to U.S. vessels.

/2/ Section 19(6) of the Merchant Marine Act, 1920, 46 U.S.C. app. □ 876(6), states:

(a) the Commission may, by order, require any person . . . to file with the Commission a report, answers to questions, documentary material, or other information which the Commission considers necessary or appropriate; (b) the Commission may require a report or answers to questions to be made under oath; * * * (d) a person who fails to file . . . information required to be filed under this paragraph shall be liable to the United States Government for a civil penalty of not more than \$5000 for each day that the information is not provided.

Section 10002(d) of the Foreign Shipping Practices Act, 46 U.S.C. app. □ 1710a(d), authorizes the Commission to require any person "to file with the Commission any periodic or special report, answers to questions, documentary material, or other information which the Commission considers necessary or appropriate" to further the purposes of that statute. Section 15 of the Shipping Act of 1984, 46 U.S.C. app. □ 1714, also authorizes the Commission to require sworn reports from carriers.

/3/ Any document in a language other than English shall be accompanied by an English translation. For the purposes of this Order, the term "document(s)" refers to written, printed, typed, or visually or aurally reproduced material of any kind, including (but not limited to) all copies of any and all letters, correspondence, recommendations, contracts, agreements, orders, records, minutes, reports, press releases, plans, manuals, lists,

memos, instructions, notes, notices, confirmations, inter-office or electronic mail, faxes, cables, notations, summaries, opinions, studies, surveys, or memoranda of any conversations, telephone calls, meetings, or other communications.

APPENDIX

Amazon Lines The Kroger Center, Suite 214 8410 Northwest 53rd Terrace Miami, FL
33166

Chilean Lines (CSAV) 1 World Trade Center Suite 3815 New York, NY 10048

Columbus Line 300 Plaza Two The Harborside Financial Center Jersey City, NJ 07302

Nacional Line 99 Wood Avenue South, Suite 307 Iselin, NJ 08830

Crowley American Transport North Regency II 9487 Regency Square Jacksonville, FL
32225

Di Gregorio Navegacao Plume Central West, Suite 400 100 Plume Street Norfolk, VA
23510

Alianca SA 50 Cragwood Road, 3rd Floor South Plainfield, NJ 07080

Frota Amazonica c/o Omnium Agencies 55 Broadway Avenue 27th Floor New York,
NY 10006

Ivaran Line Newport Financial Center 111 Pavonia Avenue, 5th fl. Jersey City, NJ
07310-1755

Maersk Line Giralda Farms Madison Ave, PO Box 880 Madison, NJ 07940-0880

Nedlloyd Line 2100 River Edge Parkway Suite 300 Atlanta, GA 30328-4656

Norsul (Internacional) Line, SA c/o Canada Maritime Agencies Ltd. 555 E. Ocean Blvd, Ste. 915 Long Beach, CA 90802

Pan American Independent Line c/o Norton Lilly International 200 Plaza Drive Secaucus, NJ 07096

Transroll Navegacao, SA c/o Transroll-Sea Land Joint Service 6000 Carnegie Blvd. Charlotte, NC 28217

Sea-Land Service 6000 Carnegie Blvd. Charlotte, NC 28217

Zim American Israeli
Shipping Co. One World
Trade Center, 16th fl. New
York, NY 10048

ANEXO D

Marinha Mercante Brasileira

A necessidade de termos uma marinha mercante competitiva: custos operacionais maiores que os praticados por seus principais concorrentes.

PAÍS DE DOMICÍLIO	TIPOS DE SUBSÍDIOS PRATICADOS (1996)																	T	%
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
Grécia		✓		✓		✓		✓					✓			✓	✓	7	41
Japão	✓	✓			✓	✓		✓	✓		✓			✓		✓		9	53
Noruega	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓				✓		✓		✓	11	65
Estados Unidos	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				10	59
Alemanha	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓							✓	✓	11	65
República da Coreia		✓	✓		✓	✓		✓		✓								6	35
<i>6 Países: 50,6% da capacidade mundial (em TPB)</i>																			
Suécia		✓	✓			✓		✓		✓				✓				6	35
Reino Unido	✓	✓	✓					✓										4	24
Singapura							✓											1	6
Taiwan	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓								8	47
Federação Russa			✓					✓									✓	3	18
Dinamarca	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓				✓	11	65
Índia	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓				✓	11	65
Itália	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				11	65
Arábia Saudita						✓											✓	2	12
Turquia	✓			✓		✓				✓			✓					5	29
Brasil		✓	✓	✓	✓			✓		✓					✓			7	41

11 Países: 22,0% da capacidade mundial (em TPB)

Marinha Mercante Brasileira

Tipos de Subsídios Praticados pelas Marinhas Mercantes Mundiais:

- 1) Subsídios à Construção - fundos e verbas para operações em andamento, reestruturação de operações e produção, crédito p/ sucateamento e entrega do navio como parte do pagamento e, programas de taxa cambial;
- 2) Programas de Financiamento - empréstimos a taxas reduzidas e garantias de empréstimos p/ estaleiros, por estaleiros ou diretamente aos compradores de navio, por meio de governos ou instituições afins;
- 3) Acordos Bilaterais - acordos de gov. p/ facilitar a navegação entre países envolvidos ou possibilitando acesso à carga prescrita dos mesmos (de forma recíproca ou não), ou visando crescimento/fortalecimento de suas marinhas mercantes;
- 4) Créditos à Exportação - empréstimos a taxas reduzidas e garantias de empréstimos para compradores externos de navios e redução de tarifas de frete a embarcadores;
- 5) Depreciação e Taxas c/ Beneficiamento - programas de depreciação acelerada (visando renovação da frota e incentivando a construção de grandes navios) e de crédito, deferimento ou isenção fiscal para estaleiros ou empresas de navegação;
- 6) Tratamento Fiscal Diferenciado Mediante Redução de Impostos
- 7) Empresa de Navegação Governamental
- 8) Reserva de Cabotagem
- 9) Auxílio à Pesquisa e Desenvolvimento

10) Reserva de Carga e Preferência de Bandeira - apoio no que se refere à regulamentação e comercialização através de reserva de carga, conferência/acordos de tráfego, operações de propriedade governamental ou dirigidas pelo governo, acordos bilaterais, taxações, restrições e isenções de impostos alfandegários e restrições sobre a cabotagem;

11) Subsídios Operacionais

12) Auxílio Seguro Marítimo

13) Auxílio à Construção e Sucateamento

14) Programas Sociais ou Econômicos - programas internos, em geral, tais como escola para treinamento de oficiais, e isenção do imposto de seguro social, o que efetivamente reduz o custo operacional ou preço de navios para a indústria marítima de qualquer país que esteja concorrendo por cargas internacionais;

15) Registros Abertos / Segundo Registro

16) Auxílio de Reestruturação

17) Outros Tipos de Auxílio

ANEXO E

DISCURSO DO MINISTRO DO MDIC, ALCIDES TÁPIA.

Seminário “Os Desafios do Comércio Exterior”, da AEB (São Paulo), no dia 25 de maio de 2001

“... Um dos principais desafios do Fórum de Logística é dar condições aos exportadores brasileiros para deixarem de praticar o preço FOB (Free on Board) e operarem com o preço DDP (Delivery Duty Paid)”.

Em vez de colocarmos os produtos nos navios mercantes designados pelo importador, devemos procurar entregá-los, se possível, na prateleira do revendedor estrangeiro, inclusive com os impostos do país importador já recolhido.

Será evitada, dessa forma, a interposição – entre o produtor brasileiro e o consumidor estrangeiro – de muitos intermediários, que diluem as margens de lucro, quando não se eliminam totalmente.

Com isso, o exportador brasileiro passará a ter o controle da sua própria competitividade. Os elos da cadeia de distribuição – os indispensáveis, como os transportadores, e os substituíveis como os tradings estrangeiros, muitas vezes acabam eliminando a capacidade de competição dos produtos brasileiros.

“...Também estamos avançando, após a reformulação do Fundo de Marinha Mercante, no sentido de aumentar a logística disponível para o nosso exportador”.

O objetivo é exportar usando, cada vez mais, navios de bandeira nacional. Nossa indústria naval, que estava paralisada, está voltando a produzir barcos, o que deve nos assegurar, nos próximos anos, participação crescente no transporte de produtos de exportação.

A existência de uma frota brasileira competitiva será mais uma carta na mão dos exportadores nacionais, ampliando o poder de competição de seus produtos.

E ajudará o governo a equilibrar as contas externas. No ano passado, a conta frete atingiu valor próximo a US\$ 6 bilhões, um item bastante pesado na nossa conta de serviços.

Mantida a situação atual, quanto mais incrementarmos as exportações – e obviamente as importações – mais aumentaremos este valor. E assim, haverá pressão crescente sobre o Balanço de Pagamentos, mesmo com superávits na Balança Comercial.

Ou seja: o esforço de exportação para ajudar no fechamento das contas externas pode ser anulado pelo elevado índice de fretes contratados a navios estrangeiros.

Daí a importância da revitalização da frota nacional, o que está sendo feito desde a reformulação, no ano passado, do Fundo de Marinha Mercante. Essa ação já resultou na reativação de estaleiros e na contratação de várias embarcações...”

ANEXO F

Normas da Autoridade Marítima (NORMAM)

Nº	ASSUNTO	PORTARIA DE ALTERAÇÃO (INCLUIDA)	Download	Consulta
01	Embarcações Empregadas na Navegação de Mar Aberto	0009/2000 039/2000	<u>1,98 MB</u>	--
02	Embarcações Empregadas na Navegação Interior	0009/2000	<u>1,45 MB</u>	--
03 (2001)	Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas	0002/2001 0015/2001 0033/2001	<u>400 KB</u>	<u>Clique Aqui</u>
04 (2001)	Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas sob Jurisdicionais Brasileiras	<u>0061/2001</u>	<u>737 KB</u>	<u>Clique Aqui</u>
05	Homologação de Material e Autorização de Estações de Manutenção	0009/2000 0025/2001	<u>1,03 MB</u>	<u>Clique Aqui</u>
06	Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em Nome do Governo Brasileiro	0009/2000	<u>883 KB</u>	--
07	Atividades de Inspeção Naval	0009/2000	<u>151 KB</u>	--
08	Tráfego e permanência de Embarcações em Águas sob Jurisdição Nacional	0009/2000 0014/2001	<u>935 KB</u>	<u>Clique Aqui</u>
09	Inquéritos Administrativos	0009/2000	<u>444 KB</u>	--
10	Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas e Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos	0009/2000	<u>43,9 KB</u>	<u>Clique Aqui</u>
11	Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira	0052/2001	<u>219 KB</u>	<u>Clique Aqui</u>

12	Serviço de Praticagem	0009/2000 0055/2000 0027/2001 0045/2001 <u>0054/2001</u>	<u>615 KB</u>	<u>Clique Aqui</u>
13	Aquaviários	0009/2000 039/2000	<u>651 KB</u>	--
14	Cadastramento de Empresas de Navegação, Peritos e Sociedades Classificadoras	0009/2000	<u>27,4 KB</u>	--
15	Atividades Subaquáticas	0009/2000	<u>367 KB</u>	--
16	Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação das Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores	0009/2000	<u>25 KB</u>	--
17	Sinalização Náutica (DHN) (*)	0064/2000	<u>2,54 MB</u>	--

ANEXO G

BIBLIOGRAFIA

1. AMBROSIO RODRIGUES, Paulo Roberto. Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional. Edições Aduaneiras LTDA – 2000.
2. BARREIROS, José Guimarães. A Construção Naval no Brasil. Rio de Janeiro, 2000. Palestra proferida na EGN (C-PEM).
3. BRASIL. Constituição. Constituição: República Federativa do Brasil, 1998. 16ª Ed. São Paulo: Saraiva, 1998.
4. BRASIL. Decreto n.2596, de 18 de maio de 1998, Regulamenta a Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Diário oficial da União, Brasília, 18 de maio de 1998.
5. ———. Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, out 1994.
6. ———. Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997. Regulamenta o Registro Especial Brasileiro – REB, para embarcações de que trata a Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 114, p 12.578, 18 jun, 1997. Seção I.
7. ———. Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987. Dispõe sobre o Adicional de Frete para a Renovação da marinha Mercante e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 24 de dezembro de 1987.
8. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215 “Guia para elaboração de ensaios e monografias”. Rio de Janeiro, 1998.
9. ———. FI-219A “Guia para elaboração de referências bibliográficas”. Rio de Janeiro, 1992.
10. BRASIL. Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997. dispõe sobre a Segurança do tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição Nacional e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 11 de dezembro de 1997.
11. ———. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispões sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e de outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 185, p 281, fev.1993.
12. ———. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispões sobre a ordenação do transporte aquaviário e de outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 135, p 467-470, 9 jan, 1997. Seção I, pt1.

13. BRASIL. Ministério da Marinha. Política Básica da Marinha, 1996.
14. BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Discurso do Ministro em Palestra proferida na Fundação Armando Álvares Penteado (São Paulo), no dia 17 de maio de 2001. "A Competitividade da Indústria Brasileira. Arquivo obtido no endereço <http://www.desenvolvimento.gov.br /imprensa/pag/discurs-penteado.html>.
15. BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. A Reforma Portuária Brasileira, Brasília, jun, 1999.
16. ———. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Informe Infra-Estrutura n.6 , Marinha Mercante – Navegação de Longo Curso no Brasil, janeiro/97.
17. ———. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Política governamental e competitividade da indústria brasileira de construção naval, Brasília, 3v em 4, 1998.
18. ———. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Informe Infra-Estrutura n. 10 – Navegação de Cabotagem no Brasil, maio/97.
19. ———. Marinha Mercante Brasileira, Panorama atual, Perspectivas. Arquivo obtido no endereço: <http://www.transportes.gov.01/portos/dmm /histórico.html>
20. CALDEIRA, Jorge. Mauá, o Empresário do Império. São Paulo, 1995 – Companhia de Letras.
21. CHAGAS, Bruno Walter Considera. Política Marítima Nacional. Rio de Janeiro: EGN, 2000. Monografia (C-PEM) – Escola de Guerra Naval, 2000.
22. DECOURT, Claudio. "A Marinha Mercante Brasileira". Rio de Janeiro, 2001. Palestra proferida na EGN (C-PEM), abril/2001.
23. DUARTE NETO, Pedro. Comentários a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997 e Decreto Lei 2.596 de 18 de maio de 1998. Riocor Gráfica Editora LTDA – 1998.
24. FADDA, Eliane Áreas. A Conta Serviço e a Contribuição de Uma Marinha Mercante Nacional Forte. Rio de Janeiro, ESG 1999. Monografia (CAPEM).Escola Superior de Guerra.
25. FEIO OBINO, José Luiz. Segurança do Tráfego Aquaviário – Peculiaridades e Vulnerabilidades. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM), 18-04-2001.
26. FROTA, Fernando. Problemas contemporâneos de nossa Marinha Mercante. Rio de Janeiro, 1998. Francisco Alves.
27. ———. ———. Parte II. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro v. 118, n. 1/3,p 91-110 jan/mar 1998, História da Construção Naval no Brasil.

28. ———. ———. Parte IV. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro v. 118, n. 7/9, p. 159-190 jul/set 1998, História da Construção Naval no Brasil.
29. MACHADO, Antonio. A Construção Naval no Brasil. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval pelo Secretário de Transportes Aquaviários. (C-PEM) 2001
30. MAHAN, Alfred T. The Influence of Sea Power upon history. London, Sampson
31. MDIC. Discurso do Ministro em Palestra proferida na AEB (São Paulo), no dia 25 de maio de 2001. Os desafios do Comércio Exterior. Arquivo obtido no endereço <http://www.desenvolvimento.gov.br/imprensa/pag/discurs-aeb.html>.
32. ———. Programa e Ações. O Programa Fórum de Competitividade. Arquivo obtido no endereço <http://www.desenvolvimento.gov.br/progacoes/sdp/pag/forum01.html>.
33. ———. Programas e Ações. O que os Fóruns vão analisar. Arquivo obtido no endereço <http://www.desenvolvimento.gov.br/progacoes/sdp/pag/forum06.html>.
34. MIRANDA DIAS, José Ribamar. Eixo estratégico de Desenvolvimento Marítimo Brasileiro. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval pela Secretaria Executiva do grupo Executivo para Modernização dos Portos (SEGEMPO). (C-PEM), 02/05/01.
35. MONTEIRO GONDAR, Francisco César, Marinha Mercante e Construção Naval: Um Binário Político Estratégico. Rio de Janeiro: EGN, 2000. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval, 2000.
36. PEREIRA NETO, Manoel Thomaz. Ordenação Jurídica do Transporte Aquaviário. 1999.
37. PEREIRA, Mauro César Rodrigues. O governo somos nós mesmos. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, n. 313 p. 24-28. Jan/Fev/Mar-2000.
38. REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Posicionamento da Marinha em face dos problemas da Marinha Mercante. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, v. 118, n. 10/12 out/dez 98.
39. ———. ———. Parte IX. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro v. 120, n. 1/3, p. 109-122 jan/mar 2000, História da Construção Naval no Brasil.
40. SAMPAIO ROCHA, Paulo de Tarso, A Importância de Um Eixo Marítimo de Integração e desenvolvimento para o Brasil. Rio de Janeiro: EGN, 2000. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval, 2000.
41. ———. Cadernos de Infra-Estrutura do BNDES: Marinha Mercante, o Brasil e o Mundo. Rio de Janeiro, novembro/1997.
42. TOSTA, Otávio. Teorias Geopolíticas - (1ª edição). Rio de Janeiro, 1984. Biblioteca do Exército.

43. VELASCO, Luciano Otávio Marques de, As Novas Empresas Mundiais de Navegação determinam a Evolução dos Portos, Rio de Janeiro, 1998.
44. ———. Marinha Mercante do Brasil: Perspectivas no Novo Cenário Mundial. Rio de Janeiro, 1997.
45. ———. ———. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro v 118, n. 7/9, p 133-137 jul/set 1998, Globalização e a Indústria Brasileira.
46. ———. ———. Informativo Marítimo, Rio de Janeiro v 120 n. 8/9, p 85-91 out/dez 2000, A Recuperação da Navegação de Cabotagem.
47. ———. ———. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro v.119, n. 7/9, p 75-80 jul/set 1999, o Uso do Mar e a Globalização.
48. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Marinha Mercante: O que você precisa saber sobre ela. Rio de Janeiro, Clube Naval, 1994.
49. ———. Poder Marítimo: Sua importância para um país com a posição política do Brasil no contexto mundial. Rio de Janeiro, Clube Naval, 1994.

