

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM 2000

Partido

Solução do TE P-111-2 (Mo)

Apresentada Por

FRANCISCO CESAR MONTEIRO GONCALVES
CAPITAN DE LONGO CURSO

NOME E POSTO

59



RIO DE JANEIRO

2000

22-A-22



MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

MARINHA MERCANTE & CONSTRUÇÃO NAVAL: UM BINÁRIO
POLÍTICO-ESTRATÉGICO

FRANCISCO CESAR MONTEIRO GONDAR
Capitão-de-Longo-Curso

Hidronias pag 33

2000



Acervo: 66501
Exemplar: 91046
Cód. 18830

MB-EGN
BIBLIOTECA
14/03/2001
N.º 5263

MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

MARINHA MERCANTE & CONSTRUÇÃO NAVAL UM BRASILEIRO
POLÍTICO-ESTRATÉGICO

FRANCISCO CESAR MONTEIRO GONDAR
Capitão-de-Longo-Curso

Hibrida 7/33

1000



Gondar, Francisco Cesar Monteiro, 1953

Marinha Mercante Construção Naval e Segurança do Tráfego Aquaviário. Francisco Cesar Monteiro Gondar – Rio de Janeiro: EGN, 2000.

viii, 46 f.

Bibliografia: M1-M2

Monografia: C-PEM 2000

1. Marinha Mercante e Construção Naval Ascensão e Declínio 2. Contexto Atual 3. O REB 4. Política de Fretes 5. Perspectivas para o Setor 6. Segurança do Tráfego Aquaviário 7. Sugestões para Recrudescimento da Marinha Mercante e Construção Naval I. Escola de Guerra Naval (Brasil) II. Título.

EXTRATO

O trabalho inicia resgatando um pouco da história de nossa Marinha Mercante e Construção Naval e a participação mercante durante 1ª e 2ª GM. Discorre sobre os principais fatos que ascenderam o binário, analisando o declínio dos setores.

A conjuntura atual da Marinha Mercante e Construção Naval são evidenciadas e abordadas de uma maneira geral, lançando uma chama de dúvidas quanto à proposta do governo em seguir a política marítima nacional.

As perspectivas para o setor são levantadas, a política de fretes é destacada e o Registro Especial Brasileiro é comparado com países de tradição marítima vertendo as vantagens e desvantagens para a Armação Nacional.

A segurança do tráfego aquaviário sustenta a idéia de que navios e tripulações brasileiras, já de longa data, assumem o padrão “standard” no cenário internacional, bem como contrasta o tráfego e o comércio marítimo brasileiro com as convenções da IMO, das quais o Brasil é consignatário ou não, analisando prioridades e vulnerabilidades.

As sugestões apresentadas para o recrudescimento da Construção Naval e Marinha Mercante expressam medidas de natureza político-estratégica, comercial, pessoal, social e conduzem a conclusão de que o governo brasileiro levantará nosso poder marítimo com muita vontade política.

Tema: A Marinha Mercante, Construção Naval e Segurança do Tráfego Aquaviário.

Título: MARINHA MERCANTE & CONSTRUÇÃO NAVAL: UM BINÁRIO POLÍTICO-ESTRATÉGICO

Tópicos a abordar: - Marinha Mercante e Construção Naval: Ascensão e Declínio;
- O Contexto Atual;
- O Registro Especial Brasileiro;
- Política de Fretes;
- Perspectivas para o Setor;
- Segurança do Tráfego Aquaviário; e
- Sugestões para Recrudescimento da Marinha Mercante e Construção Naval.

Apresentar de forma sucinta, objetiva e cronológica os fatos mais importantes dos últimos 50 anos que escreveram a História do Tráfego Marítimo Brasileiro, bem como as atuais perspectivas, sugestões e vulnerabilidades que afetam os setores pertinentes ao tema.

Analisar as diferenças estabelecidas entre nossa Marinha Mercante, Indústria Naval e ambos os setores nos países mais desenvolvidos e com tradição marítima, bem como a necessidade de manter uma reserva de mercado nos trades internacionais, definindo uma política para cada setor, aliado à segurança para o tráfego marítimo.

Analisar a importância de nosso comércio doméstico e interno, garantindo uma cabotagem arvorada unicamente por bandeira nacional.

Propor medidas políticas que integrem a Marinha mercante e a Indústria Naval ao crescimento econômico do País e

sobretudo, apresentar a necessidade de garantir a soberania nacional através do fortalecimento de nosso poder marítimo.

SUMÁRIO

Introdução.....	vii
CAPÍTULO 1 - ASCENSÃO E DECLÍNIO.....	1
- SEÇÃO I - Histórico.....	1
Marinha Mercante: 1ª e 2ª GM.....	2
- SEÇÃO II - Primeiros Passos.....	3
- SEÇÃO III - Reserva de Carga.....	4
- SEÇÃO IV - IPCN – 2PCN.....	6
- SEÇÃO V - Zona Cinzenta.....	7
- SEÇÃO VI - Marinha Mercante – Declínio.....	9
- SEÇÃO VII - Construção Naval – Declínio.....	12
Crise no Setor.....	13
CAPÍTULO 2 - ANOS 90 E CONTEXTO ATUAL.....	15
- SEÇÃO I - As Leis da Década.....	16
O Ultimato.....	17
LESTA.....	18
- SEÇÃO II - Construção Naval – Panorama Atual.....	19
Números Principais.....	20
- SEÇÃO III - Fatos Negativos e Positivos.....	21
- SEÇÃO IV - Paradoxo Brasil.....	22
Marinha Mercante – Panorama Atual.....	24
CAPÍTULO 3 - O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO.....	25
SEÇÃO I - Vantagens e Desvantagens para o Armador.....	25
SEÇÃO II - A Importância dos Acordos Coletivos.....	26
SEÇÃO III - Desdobramento do REB.....	26
SEÇÃO IV - A Grande Desvantagem do Armador.....	28
CAPÍTULO 4 - POLÍTICA DE FRETES.....	29
SEÇÃO I - Capital Estrangeiro.....	30
SEÇÃO II - Importância dos Fretes.....	30
CAPÍTULO 5 - PERSPECTIVAS PARA O SETOR.....	32
SEÇÃO I - Estudos do Governo.....	33
SEÇÃO II - Parcerias na Construção Naval.....	33
SEÇÃO III - O 1º Mundo.....	34
CAPÍTULO 6 - SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO.....	36
SEÇÃO I - Peculiaridades e Vulnerabilidades.....	38
CAPÍTULO 7 - SUGESTÕES PARA RECRUDESCIMENTO DA MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL.....	40
SEÇÃO I - Medidas de Ordem Política Estratégica.....	40
SEÇÃO II - Medidas de Ordem Comercial.....	42
SEÇÃO III - Medidas de Ordem Operacional.....	42

SEÇÃO IV -	Medidas de Ordem Pessoal.....	43
CAPÍTULO 8 -	CONCLUSÃO.....	45
ANEXO A -	DIAGRAMA DE PARTICIPAÇÃO NOS FRETES NO LONGO CURSO (POR BANDEIRA) 1971-1999.....	A-1
ANEXO B -	FROTA MERCANTE EM TPB (CARGA GERAL E GRANEL) 1969-1999.....	B-1
ANEXO C -	POSIÇÃO ATUAL DA FROTA MUNDIAL NOS PRINCIPAIS PAÍSES.....	C-1
ANEXO D -	FORÇA TRABALHO NA INDÚSTRIA NAVAL.....	D-1
ANEXO E -	PRINCIPAIS ESTALEIROS BRASILEIROS.....	E-1
ANEXO F -	ORGANOGRAMA DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO).....	F-1
ANEXO G -	PRINCIPAIS CONVENÇÕES RATIFICADAS PELO BRASIL.....	G-1
ANEXO H -	ORGANOGRAMA DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO.....	H-1
ANEXO I -	ORGANOGRAMA DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS.....	I-1
ANEXO J -	RELAÇÃO DAS NORMAS DE AUTORIDADE MARÍTIMA.....	J-1
ANEXO K -	ORGANOGRAMA DA COMISSÃO COORDENADORA DOS ASSUNTOS DA IMO (CCA-IMO).....	K-1
ANEXO L -	PRINCIPAIS CONVENÇÕES NÃO RATIFICADAS PELO BRASIL.....	L-1
ANEXO M -	BIBLIOGRAFIA.....	M-1

INTRODUÇÃO

Dentro dos estudos de economia política, sob um prisma bem universal, podemos dizer que o Petróleo e conseqüentemente seus derivados é o produto que mais rende divisas a um país, seguido pelo turismo e o frete marítimo.

O comércio marítimo responde por 95% de todos os produtos transportados no mundo, gera bilhões em fretes, bem como garante a segurança e a prosperidade de um Estado. O Brasil chegou a ocupar um lugar de destaque no comércio internacional, estabeleceu suas regras de reserva de carga, podendo transportar até 40% em navio próprio, mas antes de atingirmos essa marca, tivemos o declínio a tal ponto que nos dias de hoje não transportamos mais do que 3% de todo o frete gerado no comércio marítimo brasileiro.

A Construção Naval, assumiu expressão nacional depois da criação do FMM, ascendeu atingindo o 2º lugar no mundo, totalizando mais de um bilhão de toneladas em entregas e declinou com a queda da Marinha Mercante, transformando um vultoso parque industrial em uma oficina de reparos e confecção de navi-peças, subutilizada, totalmente desvinculada de sua principal finalidade. De sorte que durante esse jejum industrial, alguns estaleiros potencializaram construções de pequenas embarcações, mas para navegação interior, atendendo o projeto Brasil em Ação.

Este trabalho é uma síntese do que foi a Marinha Mercante e a Construção Naval nos últimos 50 anos, analisando os setores na ascensão, declínio e no contexto atual.

A política implementada foi correta. O País com 8.500 km de litoral precisa possuir uma frota mercante provida de centenas de navios. O País sendo detentor da maior bacia hidrográfica do mundo e possuidor de aproximadamente 40.000 km em hidrovias, deve desenvolver sua navegação interior a exemplo dos países mais

adiantados no mundo. A implementação do plano emergencial, os dois planos de construção naval e o PPCN foram providenciais em sua época, em parte atenderam quantitativamente alguns setores da nossa economia, contudo a estratégia utilizada foi falha, os mecanismos de financiamento permitiram articulações que se desviaram da boa fé pública, os atrasos no cumprimento de prazo eram constantes, a recessão econômica e a inflação tomaram conta do País, o preço dos navios não competia com os similares no exterior e as unidades que já trafegavam, não obstante um grande número, estavam sendo rapidamente superadas pela modernização do comércio internacional. Assim, a Armação Nacional ficou reduzida a um mínimo e a indústria naval sucateada.

No contexto atual, parece não termos política direcionada para este fim, mas vemos medidas concretas por parte do governo que vem favorecendo o setor de uma maneira moderada e progressiva. Parece que o governo entendeu que a Marinha Mercante e a Indústria Naval devem crescer independentemente, mas sempre associadas ao desenvolvimento econômico do País.

É importante guardar o conceito de que bons exemplos no passado também servirão no futuro e sobretudo entender que o Poder Marítimo garante nossa soberania, e detém ao longo de sua cadeia uma completa Indústria Naval e uma força secundária com grande poder logístico chamada Marinha Mercante.

CAPÍTULO 1

MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL

ASCENSÃO E DECLÍNIO

SEÇÃO I - HISTÓRICO

Para enfocar a origem de uma simples navegação comercial ou a rudimentar construção de um singelo barco teríamos que recorrer aos primórdios de nossa civilização onde os antigos já utilizavam botes ou objetos flutuantes para efetuarem suas trocas comerciais.

Ao longo da História, no século XIX, aqui no Brasil, esses dois segmentos se encontraram na pessoa de um grande empreendedor, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, grande empresário, audacioso em seus negócios, com grande visão prospectiva, defendia a vertente de que a economia de um estado deveria ser pactuada entre governos e empresários, fato este que gerava grandes receios a monarquia.

As investidas do Barão, no desenvolvimento comércio-industrial, eram quase sempre freadas pelo Império, mas as negociações cresciam sobremaneira e cada vez mais convenciam o povo de que o país caminhava para uma república.

O Barão de Mauá, posteriormente Visconde de Mauá, foi um pioneiro no Brasil, em diversos empreendimentos como a primeira indústria, o primeiro banco a operar em grande escala, o primeiro estaleiro com uma fundição em Niterói, desenvolveu fábricas, ferrovias, ativou o comércio, criando também a Companhia de Navegação do Amazonas. Na realidade, Irineu Evangelista de Souza, estigmatizado Barão de Mauá, bateu os primeiros rebites de uma nova era no Brasil . Foi o fundador da Marinha Mercante Brasileira.

O Visconde Mauá faleceu aos 76 anos, convalescente porém lúcido, anos antes, sofrera uma forte crise cambial, provavelmente articulada para quebrar seus negócios, mas como sempre foi um homem de visão, certamente vislumbrou a queda da monarquia que se deu dias após a sua morte por ironia do destino.

Na data de seu nascimento, 28 de dezembro, é comemorado o dia da Marinha Mercante Brasileira.

Marinha Mercante: 1ª e 2ª GM

Com a república em ascensão, no final do século XIX, nasceu a Cia. de navegação Lloyd Brasileiro, empresa pública subordinada ao Governo Federal. No início do século XX, surgiram os navios com máquina alternativa, cujo combustível era carvão mineral.

Nas primeiras décadas do século XX, foi fundada a Companhia Comércio e Navegação e a Companhia Nacional de Navegação Costeira e assim iniciou-se o desenvolvimento da Nossa Marinha Mercante.

Durante a 1ª GM, três navios mercantes brasileiros foram afundados, incitando o Brasil a entrar na guerra.

Nos anos 30, surgiram navios mercantes mais equipados com agulha giroscópica e repetidoras, tais como: os Vitaminas, como eram chamados, os Bombas, os Itas da Costeira, os “Aras” como o Aratimbó e o Araraguá e outros já com propulsão a diesel.

Nos anos 40, eclodiu a 2ªGM, dezenas de navios brasileiros foram torpedeados e afundados, obrigando o governo Getúlio Vargas a declarar guerra ao eixo. Ao final, mais de 40 navios mercantes foram atacados e perderam-se mais de mil vidas entre tripulantes e passageiros ao passo que a FEB apresentou menos de 500 baixas em todo contingente.

O inimigo buscou prejudicar a economia do Brasil pelo mar e reduzir o esforço de guerra aliado, posto que nosso país fornecia matéria prima no teatro europeu. Pelo mesmo motivo, o Brasil entrou e participou das duas grandes guerras. Esta é a resposta de qualquer Estado abalado em seu Poder Marítimo porquanto o ataque ao comércio marítimo fere a segurança, a prosperidade e sobretudo a soberania de um País.

SEÇÃO II – PRIMEIROS PASSOS

Ao final da 2ª GM, iniciou-se a guerra fria, o mundo estava bipolarizado, duas forças se opunham equilibrando as hegemonias Americana e Soviética após os anos beligerantes, o Brasil sentiu a necessidade de desenvolver, soerguer e reconstruir seu poder marítimo em condição de assumir posição expressiva no cenário econômico mundial, proporcionando ao País o início de uma grande escalada comércio-industrial.

As duas grandes guerras provaram como a Marinha Mercante tem um peso estratégico no Poder Marítimo e como consequência na manutenção do soberania de um Estado. Até então, o Brasil possuía uma frota composta por navios do Lloyd Brasileiro e da Costeira, adquiridos no exterior e uma Comissão de Marinha Mercante, que fora criada em 1941, com a única finalidade de disciplinar e regular o tráfego marítimo.

Em 1950, o governo adquiriu no Japão 10 petroleiros e criou a Frota Nacional de Petroleiros, FRONAPE, já em 1954 criou a Petrobrás e no segmento desta alavancada comércio-industrial apareceram dois componentes importantes de um binário que por força política tornou-se indivisível ou seja, Marinha Mercante e Construção Naval. Isto porque, já em 58, foi definida a Política para desenvolvimento desses dois setores no Brasil, foi promulgada a Lei 3.381 de 24/04/58 que criou o Fundo de Marinha Mercante e a taxa de

renovação da Marinha Mercante, dando novas atribuições a CMM, instituindo medidas de grande alcance, com incentivos à Indústria Naval e propondo a reformulação da frota brasileira que era inexpressiva e inadequada ao comércio doméstico e mundial.

O FMM foi dimensionado com base em estudos na época para prover a demanda de 150.000 a 200.000 TPB por ano, ocorre que essas medidas não atenderam às expectativas porquanto nos anos subseqüentes intensificou-se a conjuntura inflacionaria, somado a descontinuidade administrativa e a instabilidade política que se instalou no País nos primeiros anos da década de 60.

Em 1966, o Decreto Lei nº5 e a Lei 5.025 respectivamente, recuperou a economia da Marinha Mercante, que ficara um pouco abalada e esquecida e regulamentou a integração do transporte marítimo à Construção Naval e no comércio exterior.

Posteriormente, o governo Castelo Branco adotou um plano emergencial e utilizou recursos do FMM com a contratação de 59 embarcações, totalizando 440.580 TPB destinadas a carga geral dos quais a construção de 24 Liners Nacionais, a compra de 12 Liners poloneses no exterior e outros. Essa medida garantia a presença de embarcações brasileiras em conferências de frete que ocorriam com frequência dentro da esfera comercial.

Ainda em 67, a política de Marinha Mercante foi reestruturada e com o final do monopólio do Lloyd Brasileiro as Empresas de Navegação se pré-qualificaram para assumir as linhas comerciais paralelamente com o Lloyd e receberam o sinal verde para a construção de suas unidades nos diversos estaleiros que na ocasião estavam se expandindo pelo país, notadamente no Rio de Janeiro. Este foi o primeiro passo para o nascimento do 1º Plano de Construção Naval.

SEÇÃO III – RESERVA DE CARGA

A CMM foi transformada institucionalmente em Superintendência Nacional de Marinha Mercante, através do Decreto Lei nº 64.125 de 19/02/69, bem como promulgada durante a conferência internacional de fretes, a resolução 3.131 que instituiu a mundialmente famosa fórmula dos 40/40/20, consagrada pela UNCTAD em Genebra, com apoio de 72 países, incluindo a Alemanha, Japão, Rússia, França e Bélgica. Na realidade, o governo aumentou muito a participação da bandeira brasileira no tráfego de longo curso. Esta fórmula representava 40% dos fretes de importação e exportação gerados por bandeira nacional, 40% dos fretes de importação e exportação gerados pelos países importadores e exportadores e 20% para as terceiras bandeiras, não envolvidas naquelas trocas comerciais.

Tivemos acordos bilaterais na base 50/50 e mecanismos de reserva de carga, que foi a prescrição de bandeira nacional de importação de mercadorias favorecidas pelo governo por meio dos Decretos Lei 666 e 687/69 que ainda estão em vigor. Convém lembrar que a legislação brasileira de reserva de carga, concedia aos navios estrangeiros, afretados por empresas brasileiras, as mesmas prerrogativas que os navios próprios, além disso, navios afretados em substituição a similares contratados em estaleiros nacionais, também tinham acesso aos mesmos benefícios brasileiros quanto à arrecadação da TRMM.

É importante também citar que, paralelamente a ascensão dos setores Marinha Mercante e Indústria Naval, cresceram duas Escolas de Marinha Mercante no Brasil, a EFOMM, situada em Belém e Rio de Janeiro e pertencente aos dois centros de ensino CIABA e CIAGA respectivamente.

SEÇÃO IV – IPCN-2PCN

Entramos a década de 70 com estaleiros em plena expansão. Em 30 de dezembro de 1970, o Decreto Lei 1.142 altera e consolida a legislação referente ao FMM e dispõe sobre a TRMM que passou a se chamar adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante.

O Decreto Lei 73.838/74 estabelece as atribuições e finalidades da SUNAMAM, exercendo ingerência sobre a navegação nacional, a Marinha Mercante nacional, a Construção e Reparação Naval e a orla marítima. Como vimos, tínhamos todos os mecanismos necessários para gerar um crescimento acentuado no setor marítimo o que se concretizou com o IPCN (1971 a 1975), compreendendo a encomenda de 156 embarcações para longo curso de cabotagem, totalizando 2.061.486 TPB (petroleiros, cargueiros, graneleiros e frigoríficos) e mais 42 embarcações para navegação interior.

Em 1975, foi traçado, projetado e contratado o 2PCN (1976 a 1979) com o objetivo de construir 116 navios de longo curso, 35 para cabotagem, petroleiros, mineiro-petroleiros e graneleiros, cargueiros e aproximadamente 600 embarcações para navegação interior e apoio portuário.

As empresas de navegação triplicavam suas frotas, o Lloyd brasileiro com quase uma centena de navios tocava em mais de 250 pontos nos 5 continentes. A FRONAPE cresceu numericamente a sua frota bem como em TDW devido aos Capesizes e VLCC(s) super-petroleiros, a Cia. Brasileira de Dragagens, a Cia. Vale do Rio Doce – Docenave, outras estatais bem como a Portobras cresceram acentuadamente. As empresas privadas tais como: Nacional, Libra, Paulista, Netumar, Aliança, SBTG, Frota Oceânica, a Lolisa e outras menos expressivas, tiveram também crescimento acentuado em suas frotas, tivemos mais de mil embarcações registradas sobre a bandeira brasileira, os estaleiros em 79 registraram a marca

de 1.394.980 TPB, e o Brasil ocupava no mundo o 2º lugar em construção naval. Eram os anos dourados, o País apresentava um grande crescimento econômico.

A política de financiamento de construção de navios em estaleiros nacionais era bem favoráveis aos Armadores. A SUNAMAM concedia um empréstimo equivalente a 90% do preço do navio, os 10% restantes cabiam aos Armadores. É evidente que havia regras para utilização desses percentuais, prazo de pagamento, carência, quebra de contrato, vencimento de prazo, bem como regras para utilização do FMM e do AFRMM. Havia também percentuais para concessão, isenção de impostos e outros mecanismos que favoreciam e incentivavam a construção de navios para exportação e até mesmo um projeto de estudo para um 3º PCN. A princípio tudo parecia sinalizar um futuro bem próspero e promissor.

Entretanto ocorreu que o 1PCN se sobrepôs ao 2PCN, posto que os estaleiros estavam atrasando as entregas, os Armadores recebiam suas encomendas com atraso, mas pareciam não se incomodar muito porquanto começaram a demonstrar desinteresse em receber o navio.

No início dos anos 80, ocorreu uma mudança na política de construção naval com a consolidação da legislação, a implantação do Decreto Lei 1801 e substituição dos PCN por Programas Permanentes de Construção Naval PPCN. Durante este período de 80/82 foram contratados nos estaleiros nacionais um bom número de encomendas, mas de menor expressão que nos planos anteriores. O 2PCN não foi diferente e se sobrepôs aos PPCN.

SEÇÃO V – ZONA CINZENTA

No início dos anos 80, também surgiram os primeiros sinais que os anos dourados da Marinha Mercante e Construção Naval estavam contados. Os Armadores não se interessavam pelos navios, o Brasil possuía uma grande frota, mas quase que totalmente obsoleta para o

mercado que se apresentava. Em 83, foi criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, CDFMM, pelo decreto 88.420, e o BNDES foi nomeado como agente financeiro do FMM porquanto a SUNAMAM perdera credibilidade no contexto nacional. Os Decretos Lei 2.404/87 e 2.414/88, dispendo sobre o AFRMM e FMM, estimulou um pouco a Armação Nacional, mas não ao ponto de tentar novos contratos com a Indústria Naval Brasileira.

Possivelmente alguém, alguma instituição quer seja armador, indústria naval, sindicato, exportadores, a própria SUNAMAM, a Marinha do Brasil ou até o próprio governo brasileiro, teve uma visão futura prospectiva e pode vislumbrar nos anos seguintes uma zona cinzenta e um grande esfriamento no setor. Realmente foi o que se sucedeu. Os estaleiros atrasavam suas entregas, os Armadores respaldados por leis, não aceitavam os navios que ficavam por conta do FMM, a frota brasileira era grande, mas obsoleta para o mercado, e os navios não eram bem utilizados nos trades correspondentes.

O mercado exigia navios mais rápidos, econômicos e de baixo consumo, os portos pelo mundo desenvolveram-se sobremaneira e os nossos obsoletos clamavam por modernidade. Cresceram os “outsiders”, o próprio governo abriu concessão, o mercado foi pulverizado em navios de bandeira de conveniência, os “navios de combate” lançados pelas conferências não eram mais eficazes, os navios de carga geral tornaram-se impróprios para o mercado, as conferências foram abaladas e o contêiner ganhou destaque no comércio marítimo. A Lei 8.032/90 reduziu em 50% os percentuais de arrecadação do AFRMM, acabando com a concessão de financiamentos do FMM a fundo perdido, e a SUNAMAM foi totalmente extinta ao final do ano de 89. O BNDES assumiu todas as funções da falida autarquia, que deixou páginas tristes em nossa história.

SEÇÃO VI - MARINHA MERCANTE – O DECLÍNIO

Após as incertezas da zona cinzenta, veio a constatação do declínio. Os ventos realmente não sopraram favoráveis, e nossa Marinha Mercante caiu vertiginosamente e essa queda se deve a vários fatores que passam a discorrer:

a) a política implementada e posteriormente alterada não tinha visão estratégica. Foi dada ênfase a quantidade de navio e não a qualidade no transporte. Os navios eram idênticos ou quase idênticos, basta dizer que os planos de construção naval produziram graneleiros, cargueiros e petroleiros que foram fabricados em série não oferecendo alternativas nos trades do mercado. Assim, o exportador ou o consignatário para enviar carga para um determinado destino, estando com pressa ou não dispunha de um liner ou outro liner, um SD14 ou SD15. Outro exemplo podemos citar que um exportador de produtos congelados, participante das conferências, espera levar sua pequena partida de carga no porão frigorífico de um cargueiro, contudo este, por estar sobrecarregado de carga seca, ou seja, um péssimo fechamento, os congelados seguiam em navios frigoríficos também conferenciados mas com custos bem maiores. As cargas, sempre disponíveis, ocupavam cerca de 50 a 55% dos navios, um valor bem abaixo da média da quebra de estiva com cerca de 30%. O mal fechamento proporcionava a má distribuição, de tal maneira, que determinados navios na altura do mês de setembro já estavam “over” em relação a expectativa anual da conferência enquanto que outros da mesma empresa terminavam o ano “under” sem explicação lógica.

O universo de navios no mundo sempre foi maior do que a oferta de carga para o transporte e no Brasil não era diferente;

b) a política desenvolvida para o setor não vislumbrava a limitação dos portos brasileiros. Os navios graneleiros de 25.000 TDW e 35000 TDW atendiam ao mercado de longo curso

com eficácia, entretanto era quase que obrigatório escalar primeiramente em porto de maior calado para alívio de peso. Os graneleiros de maior porte, ou seja, de 50/60/75.000 TDW apresentavam grande calado em relação a portos brasileiros, assim sendo, suas escalas eram bem limitadas ou o navio era subutilizado com partidas menores.

Com referência, as partidas de carga de 10.000 e 20.000 MT utilizavam-se os SD14 e SD15 que por sua vez faziam falta na carga geral;

- c) a primeira crise do petróleo no início dos anos 70, surpreendeu os Armadores com seus navios tipo liners grandes consumidores de combustível bem como o IPCN que já estava totalmente contratado. As empresas perderam receita com a crise e tentavam adaptar bicos injetores e cremalheiras do motor para uma nova realidade, o que comprometeu a marcha para qual o navio foi projetado;
- d) a abertura do Canal de Suez facilitou o trânsito de petroleiros de menor porte e surpreendeu os Capesizes e os VLCCs da FRONAPE, que foram projetados e construídos com a concepção de um Canal Suez fechado, encetando viagens longas com economia de escala;
- e) a segunda crise do petróleo em 79 surpreendeu novamente os Armadores que tiveram que lançar mão de um óleo mais pesado e mais prejudicial aos componentes do motor. Nessa ocasião, estávamos no apogeu do 2PCN que não foi projetado com essa nova perspectiva. As duas crises do petróleo desencadeou um aumento excessivo nos custos operacionais dos navios onde o item combustível pesava quase que 40% do total;
- f) o 2PCN não foi diferente do IPCN, foram construídos cargueiros, graneleiros e petroleiros quase idênticos aos navios do IPCN. Os prazos de entregas não eram respeitados, a inflação aviltava os projetos, o governo injetava recursos aumentando o preço final do navio, contrastando com preço de custo de navio idêntico no exterior.

- Os Armadores não queriam retirar os navios dos estaleiros, as frotas estavam grandes mas obsoletas, preferiam afretar navios estrangeiros mais adaptáveis ao mercado e usavam os navios em construção como motivo para manutenção dos contratos de eficácia;
- g) containerização foi um recurso no transporte que já era amplamente utilizado nos anos 70 e o Brasil não abriu os olhos para esse tipo de transporte modernizado. O contêiner em navio de carga geral ocupa espaço, gera problemas de estabilidade, é de estivagem difícil, pesa pouco e exige peação rigorosa. Mas no navio porta contêiner todo processo é facilitado. O full contêiner substitui 3 ou 4 navios de carga geral, não oferece dificuldades em chuva, movimenta as unidades com rapidez e facilidade e não necessita armazenagem. O contêiner veio acelerar as operações de carga e descarga nos portos e arrasou com nossa frota obsoleta. De sorte que tentamos uma adaptação de alguns navios para full contêineres mas isto representou gastos e perda de tempo;
- h) a crise e a recessão econômica que o país atravessava também contribuiu para inibir qualquer tipo de projeto. A economia brasileira estava dispersa em inúmeros índices indexadores, havia uma grande diferença cambial de nossa moeda em relação ao dólar. As medidas de ativar o setor exigiam bastante tempo de amadurecimento dada a instabilidade de nossa economia;
- i) o crescimento da prática de utilização de navios de bandeira de conveniência desestimulou bastante os Armadores a manterem suas bandeiras nacionais. Por não recolher encargos sociais e determinados impostos o custo da tripulação de uma bandeira de conveniência cai em 65% a 70% relativamente a uma bandeira nacional;
- j) a greve dos marítimos, a greve dos 30 dias agilizou a abertura para os outsiders e a política dos afretamentos. Os Armadores começaram a diminuir suas frotas com bandeira nacional;

- k) a má versação do dinheiro público que envolveu estaleiros, armadores e SUNAMAM, contribuiu para um grande descrédito no setor que não se desvinculou de uma palavra letal, corrosiva e tão contemporânea chamada “corrupção”, o escândalo SUNAMAM;
- l) o acidente do petroleiro Exxon Valdez no Alasca, que poluiu uma área de reserva ecológica e turística e promoveu um imenso impacto ambiental, comoveu a opinião pública norte-americana, gerando indenizações bilionárias e contribuiu para que o congresso americano aprovasse com a máxima brevidade o OPA 90, Oil Pollution ACT, que estabeleceu uma série de regras referente à estrutura dos navios petroleiros como casco e costado duplo e outras limitações de natureza legal, técnica e administrativa de tal maneira que colocou os petroleiros brasileiros em “não-conformidade” com as novas exigências, inviabilizando escalas em portos americanos, e limitando sua área de atuação no mercado; e
- m) o aparecimento dos megatransportadores monopolizando mercados baixou os fretes até mesmo dos outsiders que atuavam isoladamente e contribuiu para dissolver diversas empresas.

SEÇÃO VI - CONSTRUÇÃO NAVAL – DECLÍNIO

A queda na Construção Naval foi motivada pela queda da Marinha Mercante. Como sabemos, somente em 1958, quando foi criado o FMM, que a Construção Naval no Brasil passou a ter expressão nacional. O FMM responde por 90% de todo TPB construído no parque industrial brasileiro.

Assim mesmo, outros fatores também contribuíram para a derrocada do setor:

- a) planos executados com atraso, sem visão prospectiva, pareciam acomodados repetindo a construção de navios iguais e em série;

- b) os estaleiros não tinham concorrência externa, eram os donos do mercado, atrasavam as entregas, não trabalhavam dentro do orçamento estipulado e a cada vez mais o governo injetava recursos promovendo um aumento do preço final do navio;
- c) o protecionismo excessivo ao produto nacional impedia a aquisição de importados bem mais baratos no mercado;
- d) não havia uma política para isentar os produtos importados para os navios de longo curso;
- e) a recessão econômica do país criou dificuldades para realização de financiamentos, contratos e fechamentos tanto para estaleiros como para armadores;
- f) os navios no exterior de porte idêntico e de igual qualidade eram bem mais baratos em 30 ou 40%, principalmente quando comparados com os estaleiros do Oriente; e
- g) a Construção Naval brasileira caiu em descrédito, o que diminuiu bastante o número de encomendas para exportação.

A Crise no Setor

A indústria naval que detinha aproximadamente 40.000 empregos diretos e 200.000 indiretos quebrou, sucateou-se, perdeu mão-de-obra especializada e muitas de suas máquinas que necessitavam de manutenção ficaram abandonadas.

A Marinha Mercante apresentou uma queda vertiginosa, os Armadores começaram a vender seus navios para gregos a preços razoáveis. As unidades hipotecadas pela dívida ficaram operando com baixa lucratividade, subutilizadas, outras afretadas ou em laid up, ou off-hire e outros termos que estabelecem a decadência da Armação Nacional.

Posteriormente tivemos mais crises econômicas, onde as empresas se desfizeram totalmente de suas unidades e enxugaram os quadros. O governo distribuiu os navios do FMM entre as empresas estatais, os navios do Lloyd e de outras cias. ficaram abandonados na Baía

da Guanabara, outros foram arrestados em alguns portos do mundo, os sindicatos laborais não tinham mais força, o congresso brasileiro cruzou os braços, deu as costas para o mar, porquanto navios não ganham votos e não elegem ninguém. Assim sendo, chegamos ao fundo do poço e vimos que todo aquele brilho dos anos dourados não passava de um grande frágil castelo de areia.

CAPÍTULO 2

MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL

ANOS 90 E CONTEXTO ATUAL

Ao meu ver, os anos 90 são atuais, nessa última década, a Marinha Mercante e a indústria naval continuaram em queda vertiginosa com o país atravessando recessões econômicas. Os armadores lançaram mão do FMM de que dispunham para realizar obras e melhoramentos em seus navios, adaptando alguns porões para o transporte de contêineres, tipo segunda geração. Utilizaram algum tempo como bandeira nacional e posteriormente venderam as unidades no mercado internacional.

Algumas empresas, tal como a Frota Oceânica e a Aliança, ensaiaram alguns passos no sentido de aquecer cabotagem abrangendo o eixo Buenos Aires x Manaus, mas esbarravam sempre na obsolescência dos portos organizados e no forte lobby do modal rodoviário. Antes que o Tesouro Nacional recolhesse o FMM para utilização em outros fins, empresas privadas correram novamente às suas cotas e efetuaram reparos, docagens e melhoramentos, mas sem nenhum crescimento expressivo.

O Plano Real do governo obrigou armadores a repactuarem suas dívidas e inibiu mais ainda os incentivos à construção naval.

Ainda em 94, o governo federal traçou a sua política marítima, mas não desenvolveu uma política setorial favorável à Marinha Mercante, permitindo assim que o próprio mercado regulasse o setor. Assim, ficamos em desvantagem porque nos primeiros anos 90, já nascia no mundo os megatransportadores que monopolizaram os fretes e o comércio marítimo.. Desta feita, o setor empresarial da navegação ficou comprometido, perdendo receita, enxugando seus quadros, efetuando reengenharias e remanejamentos, diversas cias. de navegação se

quebraram e outras heroicamente sobreviveram resistindo as pressões econômicas do país e as pesadas regras do mercado.

Na segunda metade da década, tivemos a quebra do monopólio do petróleo para os nacionalistas representou o começo do fim da Fronape (frota nacional de petroleiros) a maior empresa de petróleo na América do Sul, bem como a saída de divisas do país, para outros, a quebra do monopólio, foi bem providencial e ofereceu ao mercado privado a oportunidade de explorar este segmento de transporte. Dentro do panorama atual, é difícil vislumbrar alguma pretensão por parte de empresas privadas nacionais, isto porque tais empresas mal sobrevivem dentro de seus mercados específicos e os incentivos, ora existentes, para financiamentos e construção naval, otimização e reparos não contagiam os armadores nacionais e o mercado de petróleo e derivados podem ficar divididos entre a Transpetro, que é uma subsidiária integral da Petrobrás e navios estrangeiros.

SEÇÃO I – AS LEIS DA DÉCADA

A lei 8.630 de 25/02/93 é a lei da modernização dos portos. Dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias oferecendo outras providências .

A lei ainda não mostrou sua eficácia e continua esbarrando em lobbies no Congresso Nacional. É evidente que muita coisa foi feita e alguns terminais já foram arrendados para operadores portuários qualificados, contudo a maioria dos portos ainda são caros, carecendo de obras de infra-estrutura, obras de abrigo, mal aparelhados, com mão-de-obra pouco qualificada e excessiva. Infelizmente, na prática, os sindicatos ainda nomeiam trabalhadores e estiva a despeito da existência do órgão gestor de mão-de-obra. Nos portos do

sul, os operadores portuários, que são os tomadores de serviço e os trabalhadores se valem de um acordo verbal extra-oficial para monopolizar as nomeações para o trabalho e preceder o OGMO.

Entendemos que a deficiência do Porto é a principal causa do desequilíbrio dos modais no interior do país, bem como um inibidor da cabotagem onde o porto, em não-conformidade, é utilizado tanto na carga como na descarga. Não será por falta de estudos ou sugestões criteriosas que os portos brasileiros ainda continuam muito aquém dos portos dos países mais desenvolvidos. Os portos brasileiros, sem explicação, talvez por herança do colonialismo, competem entre si e não enxergam a importância do entrosamento de todo esse complexo portuário no contexto nacional. Ainda observamos congestionamento em portos de média frequência e taxa baixa de ocupação em portos de grande extensão. A maioria dos portos apresenta dificuldade de escoamento de carga em razão de estarem localizados dentro do perímetro urbano e, para resolver todos esses entraves, seria necessário muita vontade política.

O Ultimato

A lei 9432 de 8 de janeiro de 1997, que define o “modus operandi” da navegação e dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Essa lei instituiu o Registro Especial Brasileiro (REB), obrigando sua regulamentação dentro de um prazo não superior a 180 dias, contra a transferência de embarcação brasileira para uma subsidiária integral no exterior. Esta foi sem dúvida a maior ameaça sofrida pela Marinha Mercante em todo o seu período de crise e foi o ultimato para aqueles que defendem a nacionalização.

Vimos que o governo não estava preocupado em manter a Marinha Mercante nacional, ao contrário, lavou as mãos e deixou por conta do congresso. Foram dias de

tensão, ansiedade e medo como o “rufar dos tambores” em nossos ouvidos, já podíamos prever um futuro sem pátria, sem encargos sociais, sem maiores proteções, sujeito as leis de um país estrangeiro e sobretudo arvorando uma bandeira liberiana ou panamenha.

Felizmente, graças a atuação brilhante e decisiva do então Sr. Ministro Mauro César Rodrigues Pereira, no dia 17/06/97 o Dec. 2.256 regulamentou o REB, para alívio dos que lutam pela sua pátria e soberania e para desgosto de alguns que só visam lucros a despeito de qualquer sacrifício. Fomos “salvos pelo gongo” sobrevivendo em plena crise, mas sempre oprimidos pelo mercado.

Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - Lei 9.537 de 11/12/97

A Lei de segurança do tráfego aquaviário foi promulgada e posteriormente regulamentada através do Dec. 2.596 de 18/06/98. Este instrumento jurídico enxugou a legislação vigente, revogou decretos, portarias e o regulamento para o tráfego marítimo cujo decreto não era recepcionado em sede constitucional, ou seja, sem força de Lei e gerava diversas pendengas judiciais, impasses e dúvidas, dificultando argumentos para defender posições assumidas.

A LESTA, no Cap. VII “Das Disposições Finais”, estabelece no seu Art. 3º que a Autoridade Marítima é exercida pelo Ministro da Marinha, atual Comandante da Marinha, bem como toca em pontos importantes dentro dos quais podemos citar:

- estabelece e enumera atribuições de autoridade marítima;
- assegura a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança da navegação e prevenção de poluição;

- delega competência aos municípios para fiscalizar o tráfego de embarcações e até mesmo jet ski;
- descarta o termo Polícia Naval assumindo Inspeção Naval, porém mantendo o poder de polícia administrativa que pode condicionar e restringir sobre bens, direitos e atividades;
- normaliza os serviços de praticagem que foi um grande passo para a segurança de navegação;
- estabelece as atribuições do Comandante e define sua posição como tripulante sem eximir de suas obrigações como preposto do Armador;
- estabelece medidas e procedimentos administrativos para aplicação de penalidades;
- inibe a formação de cooperativas e fortalece os acordos coletivos; e
- acaba com a diferença de termos marítimos/fluviais passando a adotar a expressão aquaviário.

Com base nas leis de segurança do tráfego aquaviário, será possível atender a vulnerabilidades que ainda abalam nosso conceito de águas seguras.

Portanto, de nada adiantaria uma Marinha Mercante e uma Construção Naval forte e competitiva sem uma legislação de segurança eficaz. À medida que o Brasil, seus navios e seu comércio cresce na segurança, cresce também nosso conceito internacional.

SEÇÃO II – CONSTRUÇÃO NAVAL – PANORAMA ATUAL

A construção naval no que se refere aos estaleiros no Rio de Janeiro está subutilizada com poucos serviços e raras encomendas assumindo um caráter pouco sustentável.

O governo despertou para o problema e hoje já se conversa para um possível aquecimento no setor. Perdemos mão-de-obra especializada que durante o jejum pulverizou-se

em outras atividades, as máquinas que então trabalhavam a todo vapor perderam a sua continuidade por falta de uso ou manutenção e outras já ficaram obsoletas em face do avanço tecnológico.

Nos dias de hoje, alguns estaleiros brasileiros foram arrendados por grupos estrangeiros, e a mão-de-obra especializada tem sido recuperada passo a passo e as máquinas voltando a trabalhar ou sendo substituídas por outras de melhor performance.

Creemos que é quase certo um grande crescimento no setor naval para os próximos 5 anos contudo não haverá mais o boom industrial aos moldes da década de 70, será necessário uma política adequada, um plano comedido dentro de nossa realidade e uma visão estratégica para não cometer os mesmo erros do passado.

Números Principais (Anexos A/B/C/D/E) e Diagnóstico

Os estaleiros do Rio de Janeiro, ou seja, aqueles voltados para construção de navios de médio e grande porte em 99 registraram a marca histórica e surpreendente de zero entregas, contrastando com as 1.394.980 tpbs no final de 79.

Para o momento, a proposta de financiamento do BNDES é com 6% de juros a.a. para cabotagem e longo curso – percentual financiado 85%. Prazo de amortização de até 15 anos e carência até 4 anos. Tais condições de financiamento são levadas a efeito contra apresentação, por parte do armador, de bens ou valores correspondente a 130% do valor financiado. Alguns armadores apresentaram contra proposta abaixando os juros de 6% para 3 ou 4% a.a., o percentual financiado de 85% a 90%, prazo de amortização de 20 para 25 anos e mantendo a carência de 4 anos.

O diagnóstico da construção naval descrito a seguir estabelece perfeitamente o seu

perfil na conjuntura atual¹:

- custo de capital elevado do navio;
- retração dos investimentos na renovação e ampliação da frota mercante;
- baixo nível de exportação de navios;
- enfraquecimento do FMM em função dos contingenciamentos e transferência do saldo para o Tesouro Nacional; e
- produção naval brasileira sem representatividade no congresso mundial.

SEÇÃO III – FATORES NEGATIVOS E POSITIVOS

Quando analisamos fatores positivos e negativos, as vezes nos parece, que o governo não tem uma política definida para o setor. A Aliança, por exemplo, construiu 2 full contêineres de 2.000 TEUS cada, ambas unidades dotadas de equipamentos de alta tecnologia. Com o plano real, cresceu o preço de custo, posto que o saldo devedor elevou-se no percentual de 40% em dólares. Isso obrigou armadores a entrarem com ações na justiça, uma vez que na ocasião não havia acordo com o governo. Posteriormente as dívidas foram repactuadas, e os contratos de empréstimos do FMM foram temporariamente suspensos para embarcações de cabotagem e longo curso.

Autoridades ligadas ao setor da Marinha Mercante estudaram muito a formação de uma mega empresa genuinamente brasileira, foi o caso dos 17 navios, contudo não tivemos a aprovação do congresso brasileiro e os “17 navios soçobraram”.

A Indústria Naval, no que se refere aos serviços de apoio prestado as plataformas de prospecção, bem como embarcações voltadas para utilização na navegação interior, apresentou

¹ Palestra proferida na EGN em 12/07/00 – Diretor de Marinha Mercante José Guimarães Barreiros.

um aquecimento acentuado e apenas lamentamos que hoje, o serviço de offshore está equipado com 50% de estrangeiros, somado ao fato de não recolherem para o FMM.

Ao final da década de 90, tivemos uma perda expressiva com a criação do Ministério da Defesa e a extinção dos Ministérios militares, com isso a Marinha Mercante perdeu força política em toda sua representatividade no contexto nacional.

O governo federal recolheu ao Tesouro Nacional quase 1 bilhão de reais do FMM que estavam contingenciados. Esta medida denota falta de interesse político e um certo descaso com a Marinha Mercante e Construção Naval. Com esses recursos seria possível construir uma frota estratégica com pelo menos 12 a 15 navios de médio porte, viabilizando a criação de uma megatransportadora nacional, defendendo os interesses de nossa economia e fazendo frente ao mercado competitivo.

Como fator positivo, citamos a aprovação do projeto lei 1.615 separando o Departamento de Marinha Mercante da Agência Nacional de Transporte. Na realidade, foi uma vitória para o setor, porquanto o modal aquaviário não fica encoberto e ofuscado pelo lobby do modal rodoviário.

A portaria 444 de dezembro de 99 eliminou as chamadas empresas de papel e estabeleceu regras claras e rígidas para o afretamento de navios. Foi outro passo decisivo, positivo e importante que limita os armadores a afretarem navios a tpb correspondente ou em quantidades correspondentes relativas a sua frota própria.

SEÇÃO IV – O PARADOXO BRASIL

Nos dias de hoje, o nosso país oferece um panorama peculiar e ao mesmo tempo paradoxal. Possui grandes bacias hidrográficas, incluindo a amazônica como a maior do mundo, 40.000 km de hidrovias com perspectivas de aumento,

mas dispõe de uma navegação interior subutilizada em no máximo 12%. Possui 8.500 km de litoral, portos em todas as cidades principais, porém uma cabotagem fraca e já explorada por navios estrangeiros. Temos uma frota de longo curso bem limitada, a despeito do nosso imenso comércio marítimo. Quase que 80% da população brasileira vivem a menos de 600 km do litoral, no entanto o povo não tem mentalidade marítima. O governo defende a política de criação de empregos, contudo o parque industrial no Brasil, no Rio de Janeiro que são os estaleiros e indústrias de navi-peças não recebem subsídios e dependem da armação nacional para se desenvolver. Possuem também uma grande infra-estrutura de ensino preparando mão-de-obra bastante qualificada, mas pouco incentivada e com um índice alto de abstinência da profissão. O governo prega por vezes o espírito de nacionalidade, entretanto nunca se viu no país um governo tão descompromissado com a identidade nacional. Em 94, foi criada a política marítima em um contexto universal onde as ações a realizar envolviam diversos ministérios, contudo o que vemos é que os setores tem se desenvolvido separadamente, a despeito de lutarem pelos mesmos interesses. A frota brasileira apesar de dotada de equipamentos de alta tecnologia e reconhecida como standard nos padrões internacionais, está envelhecida, com poucas perspectivas, assumindo um caráter pouco sustentável. O governo se diz interessado no desenvolvimento do setor mercante, naval e industrial, mas recolhe para o Tesouro os recursos do FMM contingenciados para uso específico. Enfim existem uma série de diferenças que enfraquecem muito o poder marítimo e nos coloca à mercê do mercado, das regras internacionais e dos efeitos da globalização.

Marinha Mercante – Panorama Atual

Em todo comércio marítimo brasileiro, gira um capital em torno de 6,5 bilhões em fretes com possibilidades de atingir 10 bilhões nos próximos anos. Atualmente os navios próprios brasileiros que antigamente transportavam cargas na base do conhecido 40/40/20 hoje desfrutam não mais do que 3% de todo frete gerado. Isto significa que se os navios brasileiros transportassem metade do nosso fluxo comercial, pagaríamos 50% dos gastos na importação de petróleo durante um ano.

No contexto atual, a Marinha Mercante está se reestruturando depois da queda. Grupos estrangeiros estão adquirindo empresas brasileiras, montando grandes grupos e mantendo a identidade brasileira no propósito de gozar dos privilégios do REB, que provavelmente será aprimorado, para atuar como forte concorrente em nossa cabotagem.

Os grandes grupos, que estão se firmando no mercado, fecham-se em jointventures e distribuem suas cargas e levam sua marca a outras partes do mundo. Isso significa que a Aliança, por exemplo, pode negociar e transportar cargas para a África do Sul sem que seus navios próprios escalem naquele país.

Vejo algumas articulações no setor no sentido de prover aumento nos lucros como a Empresa X que alterou sua razão social, e dividiu a sua frota com a finalidade de receber subsídios de um governo estrangeiro.

Enfim, hoje a Marinha Mercante brasileira conta 126 navios perfazendo um total de 5,8 milhões de TPB sendo 85 unidades (3.488,768 TPB) na cabotagem e 41 unidades (2.315,259 TPB) no longo curso.

CAPÍTULO 3

O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO

As bandeiras de conveniência, a grande vilã do transporte marítimo, perdeu bastante credibilidade na medida em que cresceu no mundo os conceitos de qualidade e segurança. O 2º registro de um país enquadra-se numa posição intermediária entre uma bandeira nacional e uma bandeira de conveniência, mas assume uma série de compromissos e responsabilidades com o estado e com empregados, oferecendo também vantagens a seus armadores.

No bojo da lei 9432/97 no seu artigo 11, nascia o registro especial brasileiro. O capítulo IX das disposições transitórias no artigo 16 estabelecia que caso o REB não fosse regulamentado no prazo de 180 dias, seria admitido a transferência ou exportação de embarcação brasileira para sua subsidiária integral no exterior, atendendo evidentemente certas exigências. Justamente nesse artigo repousava a maior esperança dos armadores porquanto a não regulamentação representava o início da desnacionalização e o final da marinha mercante brasileira.

Felizmente, como citamos anteriormente, face a atuação brilhante do então Sr. Ministro da Marinha Mauro Cesar Rodrigues Pereira, o REB foi regulamentado pelo decreto lei 2256 de 17/06/1997 e a nossa bandeira sobreviveu.

SEÇÃO I – VANTAGENS E DESVANTAGENS PARA O ARMADOR

Se questionarmos o armador sobre o 2º registro brasileiro o mesmo responderá que há pouca diferença em relação ao primeiro registro, ou seja, poucas vantagens. Entretanto, vimos que na medida em que apresentamos diversas alternativas, apresentamos vantagens, podemos dizer que o REB defende a armação nacional.

Conforme consta no desdobramento do REB, salvo o parágrafo 11, que se refere a inscrição e o parágrafo 4 que foi vetado, todos os demais oferecem vantagens direta e indireta para a armação brasileira, sem ferir nossas regras trabalhistas, o que nos permite assegurar que o REB está perfeitamente enquadrado no contexto nacional. Os ganhos em percentuais são tímidos e o armador terá maior lucro na medida em que aumentar sua frota.

SEÇÃO II – A IMPORTÂNCIA DOS ACORDOS COLETIVOS

O 2º registro incentivou o acordo coletivo que é importante na esfera do poder marítimo. O acordo coletivo defende o aquaviário brasileiro, é democrático, bilateral e já nasce amadurecido e sobretudo é celebrado com a ciência da autoridade marítima, posto que é depositado na Delegacia Regional de Trabalho e no Tribunal Marítimo. O acordo coletivo foi imputado pelo parágrafo 5 e inibe a formação de cooperativas. Vimos que o legislador sabiamente omitiu o termo convenção coletiva que não são mais usuais porque não atendem a interesses específicos. Já nos acordos coletivos podem ser detalhados pormenores que visam a interesses das partes contratantes.

SEÇÃO III – DESDOBRAMENTO DO REB

Analisando passo a passo o Artigo 11, faremos um breve desdobramento de alguns parágrafos a saber:

Parágrafo 1 - Contempla a equalização de juro que representa praticar, para os navios do REB, juro iguais aos que são aplicados aos navios de exportação tanto para efeito de construção, conversão, reparo e modernização. (Incentivo a armação e construção naval).

Parágrafo 2 - Contempla a possibilidade de contrato de seguro no exterior para seguro casco e/ou responsabilidade civil, caso não haja no mercado interno tais coberturas a preços competitivos. (Vantagens para armador podendo oferecer abatimentos de quase 50% referente aos prêmios de seguro pagos no Brasil).

Parágrafo 3 - Oferece isenção de PIS e COFINS permitindo ao armador um abatimento de quase 3% do faturamento total da empresa.

Parágrafo 5 - Estabelece a possibilidade de refazer novos acordos trabalhistas, acordos bilaterais onde ambas as partes se manifestam democraticamente, porém os sindicatos marítimos são divididos e enfraquecidos e não oferecem aos armadores resistências maiores.

Parágrafo 6 - Oferece ao armador a alternativa de contratar mão-de-obra estrangeira, salvo o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Parágrafo 7 - Trata-se da discutida emenda Roberto Campos. Retira do frete, da base de cálculo dos tributos incidentes na importação e exportação. Essa emenda sofreu retaliação dos Estados Unidos porquanto entenderam que este parágrafo feria as regras da OMC. Assim aumentaram o Light Dues, correspondente ao TUF no Brasil, obrigando o governo brasileiro a emitir uma MP eliminando o parágrafo 7 da lei do REB.

Como resposta, foi articulado um aumento no recolhimento do AFRMM de 17% para 47%, transferindo 33% do percentual que cabia ao FMM.

Parágrafo 8 - Isenção de Contribuição do FDEPM causa uma redução nos encargos sobre a folha de pagamento dos tripulantes. O FMM repassa ao EPM 1,5% a.a. de sua receita líquida.

Parágrafo 9 - Equipara a exportação a construção, conversão, modernização e reparo de embarcações registradas no REB, ou seja, isenta de imposto de importação e de IPI os insumos para a construção naval.

Parágrafo 10 - Oferece alternativa para o armador, que pode retornar para o Brasil com embarcações transferidas para subsidiárias integrais no exterior sem pagar impostos e auferir privilégios do REB. A reincorporação dependerá de uma vistoria por parte das autoridades.

O artigo 12 estende para a cabotagem e apoio marítimo o preço do combustível de longo curso.

SEÇÃO IV – A GRANDE DESVANTAGEM DO ARMADOR

O REB não agradou a armação nacional que esperava um 2º registro mais audacioso e flexível que lhe permitisse a isenção de alguns impostos e principalmente dos encargos sociais dos tripulantes, que pesam em 70% a folha de pagamento. A não-aceitação por parte do congresso representou para o armador uma grande desvantagem, fazendo com que o avanço nesse novo registro fosse tímido e modesto, sem desfrutar maiores interesses em potencializar sua frota.

Foi sugerido que o FMM cobrisse o peso alto dos encargos sociais no compromisso dos armadores crescerem suas empresas.

CAPÍTULO 4

POLÍTICA DE FRETES

A política de fretes não é estabelecida por nenhuma instituição idônea, ou governo, países ou grupos de estudo. A política de fretes é estabelecida por um elemento frio e invisível, que existe a milênios, e que rege o universo comercial chamado mercado. Dentro dessa conjuntura, só há um mandamento, apenas uma lei: “A procura e a oferta”. Para o Comércio Marítimo a procura e a oferta de cargas para intercâmbios, importação e exportação e para o Transporte Marítimo temos a procura e a oferta de espaço através de navios transoceânicos.

Com o final da bipolaridade no mundo, cresceu a hegemonia americana e seu poder econômico, posto que houve uma redução substancial nos gastos do governo em armamento na indústria bélica, sobrando recursos ao governo que tem como política básica, subsidiar grandes e pequenos empreendimentos. Por esta razão, podemos associar o final da guerra fria com o surgimento dos Megatransportadores que absorveram grande parte do mercado marítimo e passaram a ditar a política de fretes.

Assim sendo, esses grandes grupos aviltaram os fretes em níveis aquém do mercado, prejudicando pools, conferências e contratos bilaterais, promovendo concorrência desleal, ocasionando a quebra e o fechamento de muitas empresas. O Brasil que já vinha perdendo seguimento do mercado não atentou para a derrocada de nossas empresas de navegação e como consequência, por falta de disponibilidade, permitiu o afretamento de estrangeiros e a entrada de Megatransportadores que praticam fretes baixos, às vezes sem auferir lucros, apenas equilibram as colunas de receita e despesa, no viço propósito de quebrar a concorrência e angariar em nosso continente mais uma fatia de mercado.

SEÇÃO I – CAPITAL ESTRANGEIRO

As empresas de navegação defenderam-se em “joint ventures”, unindo forças para variar seus empregos e dividir despesas, entretanto tais medidas não foram suficientes para fazer frente ao monopólio dos Megatransportadores que no final dos anos 90 absorveram as empresas menores e hoje celebram novo joint ventures, mas com a participação de grandes grupos estabelecendo grandes nichos de mercado.

A navegação brasileira foi em parte assumida por grupos internacionais tais como a FLUMAR integrada a Odfsel. A Aliança foi incorporada a Hamburg-Sud, a Transrall de longo curso foi vendida para Aliança que como já dissemos pertence ao grupo Germânico. A Libra foi adquirida pela chilena CSAV e outros já estão em fase de negociação. É fato que tais empresas, não perderam a sua identidade nacional, gozam dos privilégios nacionais e recolhem devidamente os impostos, mas são geridas pelo capital estrangeiro.

SEÇÃO II – A IMPORTÂNCIA DOS FRETES

Hoje em dia, uma Bandeira Nacional ou de segundo registro, quer seja a modalidade de transporte, carga geral, unitizada, granel líquido ou sólido concorre com o frete praticado por uma bandeira de conveniência. Sabemos que o Comércio Mundial é liderado pelo mercado marítimo, e o frete é o elemento chave em toda essa cadeia, é composto de vários itens e vários adicionais regendo todos os intercâmbios comerciais. O governo está ciente que o frete marítimo regula toda nossa política marítima, bem como a política setorial de Marinha Mercante e Construção Naval. Para vencer esta concorrência, cremos que, para a Armação nacional, torna-se mais fácil aumentar a receita, recebendo subsídios do que baixar os custos operacionais e ferir a

qualidade do serviço. O frete é frio e invisível, é uma arma política e pode alterar o rumo de uma nação, desequilibrar os recursos de um estado, promover recessões econômicas e até mesmo eclodir contenciosos. Os fatos geram fretes, e os fretes geram fatos. Vejam que no Brasil a abordagem aos navios, quer fundeados ou atracados pelos ditos “piratas”, aumentou com tal intensidade que provocou um aumento do prêmio de seguro para cargas destinadas a portos brasileiros e por conseguinte aumento no frete.

CAPÍTULO 5

MARINHA MERCANTE – CONSTRUÇÃO NAVAL

PERSPECTIVAS PARA O SETOR

Diante do que foi exposto, minhas perspectivas para o setor dentro do panorama atual evidentemente não são entusiásticas, mas também não são desanimadoras. Vemos em ambos os setores um crescimento leve, moderado, tímido mas progressivo. A princípio contemplamos que o futuro da marinha mercante brasileira e nossa construção naval está nas mãos do capital estrangeiro e até mesmo nosso parque industrial, mas continuo acreditando na manutenção da nossa bandeira porquanto esses grupos internacionais, devido a razões econômicas e estratégicas, gozarão dos privilégios de uma bandeira nacional, dentro de um grande nicho de mercado que compõe principalmente nossa cabotagem e o transporte na navegação interior. O governo brasileiro não está longe desses problemas, ao contrário, vejo setores ligados diretamente as questões e preocupações do nosso comércio e transporte marítimo, bem como indústria naval. O governo do estado do Rio de Janeiro recentemente assinou decreto que reduz a base de cálculo do ICMS das operações internas e da importação de equipamentos destinados ao aparelhamento e a modernização dos portos fluminenses², como também tem atuado bastante no sentido de prover isenção na importação de equipamentos e peças para a indústria naval em navios do REB.

A secretaria de energia e indústria naval e petróleo nunca esteve tão ligada e empenhada em promover a potencialização dos setores trabalhando bastante, estudando e apresentando diversas soluções para incrementar a construção naval. Temos também um

² Exemplar nº 231 Jornal Navio (comércio exterior logística/offshore)

compromisso do governo federal através da MP 2010.27 de não mais lançar mão do FMM contingenciado e utilizá-lo como caixa do tesouro nacional.

SEÇÃO I – ESTUDOS DO GOVERNO

O Ministério dos Transportes vem participando de estudos, com o SYNDARMA e SINAVAL, em busca de medidas para otimizar o REB com concessão de auxílios governamentais, nos mesmos moldes utilizados internacionalmente. O próprio Ministro Eliseu Padilha, em recente palestra na EGN, mostrou-se preocupado com a navegação interior e de cabotagem. Ficou estarecido com o fato de possuímos a maior malha hidroviária do mundo, com 40.000 km de extensão, uma imensa bacia hidrográfica ainda por explorar e no entanto nosso transporte aquaviário é subutilizado em apenas 12%, cabendo mais a fatia de 63% ao rodoviário e 25% nos demais modais de transporte. Convém ressaltar que o modal rodoviário, não obstante os impactos ambientais causados, é seis vezes mais dispendioso que o aquaviário.

hidro-
vias

Também há estudos para reduzir os juros de construção e financiamento de navios de 6% para 3% e ampliar o prazo de amortização de 15 para 20 ou 25 anos e o percentual cobrado para o financiamento de 85% para 90%. O BNDES estabelece essas condições, contra a apresentação, por parte do armador, de bens equivalente a 130% do preço do navio.

Outro tema que tem sido muito estudado consiste na utilização de recursos do FMM para cobrir as diferenças de custos operacionais, justamente a parte fundamental que estabelece concorrência com os navios de bandeira de conveniência. O FMM também poderia cobrir custo de capital ao invés dos encargos oferecendo grande margem de lucro ao armador.

SEÇÃO II – PARCERIAS NA CONSTRUÇÃO NAVAL

A exemplo do que tem ocorrido com a armação nacional, entendemos que a construção

naval permitiria arrendamento de suas instalações criando parcerias com grupos estrangeiros. Como exemplo temos a Verolme, arrendada pela Fells Singapore e o Mauá, no momento em acordo com o Jurong e outros estaleiros negociando parcerias com outros grupos. Temos a possibilidade de um aquecimento na indústria naval, utilizando recursos do FMM disponíveis, para construção de pequenas embarcações para navegação interior e navios de pequeno porte para utilização na cabotagem. Tais unidades, devido a seu porte, tem liberação de financiamento com mais brevidade, são mais baratos, possuem curto período de construção e são por excelência, empreendimentos de menor risco. Esta medida intensifica o transporte aquaviário brasileiro, incentiva também a construção de pequenas instalações portuárias para apoio logístico na navegação interior, aumenta a participação da bandeira nacional em nossa cabotagem, elimina os navios afretados e aqueles geridos por empresas de papel, potencializa milhares de empregos e sobretudo aumenta nosso poder marítimo favorecendo nossa soberania.

SEÇÃO III – O 1º MUNDO

No passado, tivemos erros estratégicos em promover a construção de navios voltados em sua maioria para o Longo Curso em detrimento de nossa cabotagem. Hoje, observem que os países de primeiro mundo e os mais poderosos em tradição marítima mantêm sua navegação de cabotagem e navegação interior totalmente preservada em navios de bandeira nacional. Já os navios de Longo Curso são em sua maioria 2º registro ou bandeira de conveniência. A construção naval e outros grandes empreendimentos do Poder Marítimo são subsidiados pelo governo, os armadores e empresários, por sua vez, são moderados em seus negócios, obtendo, a médio prazo, lucros razoáveis, investem muito em recursos humanos o

que lhes assegura um sucesso garantido.

O Brasil adotou o 2º registro em 97 e no momento espera uma flexibilização no REB de forma a oferecer mais vantagens ao armador garantindo também mais competitividade no mercado.

CAPÍTULO 6

SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Desde que foi implementado a IMO, a Organização Marítima Internacional, a segurança no mar ganhou destaque através das convenções celebradas para tratar dos assuntos voltados para este fim. A administração de cada país se incumbiu de interpretar as recomendações da IMO e estabelecer os procedimentos necessários em seus respectivos estados, tornando-se Lei e assumindo um caráter mandatório. As convenções SOLAS, LL CSC, COLREG, STCW, MARPOL e outras já consolidadas, são uma amostra do tanto que tem sido feito ao longo desses anos para que possamos navegar em mares limpos e seguros.

Recentemente, dentro do capítulo IX da SOLAS, foi estabelecido o Código de Gerenciamento de Segurança, o ISM code, que tem por finalidade básica promover um sistema de gerenciamento de segurança a bordo e na empresa armadora, garantindo a segurança pessoal, a segurança patrimonial e a segurança do meio ambiente.

Esse código quebrou certas práticas de somente voltar os olhos para um navio deficiente, haja visto que o código imputa ao Armador uma série de obrigações e procedimentos de ordem legal, técnica e administrativa para prover e garantir a manutenção do sistema de segurança.

Hoje em dia, tanto armadores como navios são inspecionados, devidamente auditados e se aprovados em “conformidade” recebem o certificado expedido pela autoridade local.

As convenções quando aprovadas, são assinadas pelos representantes do Ministério das Relações Exteriores e posteriormente enviadas ao Congresso Nacional que após ratificação torna-se Lei onde a DPC, por delegação da autoridade marítima, se

encarrega de adaptar e aplicar através de Portarias, NORMANS, NPCP e outros documentos.

Ao longo dos últimos 6 anos, demos passos decisivos em prol da segurança a saber:

- implementação da PMN especificamente capítulo 3, item 6, que trata da segurança no conceito geral;
- exigência de vistoria de condição para graneleiros com mais de 18 anos, independente de sua bandeira;
- melhora expressiva na preparação do profissional aquaviário;
- assinatura e a implementação da convenção OPCR-90;
- promulgação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário;
- criação da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO, a CCA-IMO;
- reedição da Política de Defesa Nacional em 97;
- edição da Política Básica da Marinha em 98;
- Decreto presidencial passou para a MB a representação permanente do Brasil junto à IMO em Londres;
- assunção em novembro próximo da Secretaria Geral da ROCRAM (Rede Operativa de Cooperação Regional da América do Sul);
- ativação constante através dos 5 distritos navais, para o controle do navio pelo Estado do porto (Port State Control);
- portaria 170 de 30/04/99 que dispões sobre a fiscalização das normas de proteção ao trabalho e da vida a bordo, convenção 147 OIT; e
- as convenções ISO, que muito embora não sejam mandatórias, quase sempre estão a frente de recomendação da IMO. Praticamente todas as empresas de navegação brasileiras estão

certificadas em conformidade.

SEÇÃO I – PECULIARIDADES E VULNERABILIDADES

Não obstante, estamos cercados de convenções, códigos, normas, portarias que se sobrepõe, ainda carecemos de cuidados em alguns pontos onde poderíamos destacar:

- os pescadores no nordeste do país, em pequenos caiaques e jangadas, desprovidos de recursos;
- a falta de um controle de tráfego ao longo do litoral brasileiro, em águas interiores, portos e canais;
- embarcações de navegação interior conduzidas por pessoas habilitadas mas com qualificação modesta para certos procedimentos;
- inspeções mais rigorosas por parte do Port State Control e autoridades;
- a falta de informação aos comandantes por parte da Autoridade portuária;
- pouco intercâmbio entre navios e terminais;
- abordagem de assaltantes, conhecidos como piratas, que assaltam navios quer atracados ou fundeados. Este fato, como dissemos, provocou o aumento do prêmio de segurança e conseqüente aumento do frete. É a maior vulnerabilidade que temos, onde a falta de segurança prejudica o comércio. Convém lembrar que o Brasil ainda não assinou a Convenção de Supressão de Atos Ilícitos contra a segurança da navegação (SUA);
- falta um estudo mais apurado por parte da IMO quanto ao estabelecimento do cartão de segurança, ou seja, a tripulação mínima;
- falta a IMO estabelecer e recomendar critérios sobre dimensionamentos de canais

de uma ou duas vias nos portos, limitar ao máximo as curvas, distanciamento de margem a exemplo de estudos já existentes; e

- sugiro, em um futuro bem próximo, implementar as normas ISO no currículo dos alunos da EFOMM.

Algumas dessas vulnerabilidades serão atenuadas nos próximos anos. O Brasil defende no exterior o padrão de navio e tripulação standard, e temos o dever de sustentar esse bom conceito internacional (Anexos F/G/H/I/J/K/L).

CAPÍTULO 7

SUGESTÕES PARA RECRUDESCIMENTO DA MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL

Apresentamos abaixo algumas medidas ou sugestões que podem ser avaliadas e colocadas em prática no propósito de soerguer os setores pertinentes. Algumas sugestões se sobrepõem, portanto, para melhor entendimento, seria interessante interpretá-las separadamente.

SEÇÃO I – MEDIDAS DE ORDEM POLÍTICA ESTRATÉGICA

É fundamental criar e manter uma política setorial em defesa da marinha mercante e construção naval integrada ao crescimento econômico do país, fazendo com que nossos representantes no congresso, as autoridades e o próprio governo se sensibilize, entendendo que os dois segmentos fazem parte da segurança nacional, e o Brasil não pode fechar os olhos para o mar.

Estabelecer, se votada a Lei de Mobilização Nacional, uma frota mercante mínima e necessária para atuar dentro de suas atividades ou quando requisitadas para apoio logístico durante operações e contenciosos.

A exemplo do que já está consolidado nos países mais desenvolvidos, promover e incentivar a navegação interior e cabotagem com embarcações nacionais ou do REB protegendo nossa demanda e o comércio interno, medida que certamente viabilizará, como consequência, a navegação de Longo Curso.

Permitir que a armação nacional possa acessar o FMM para encomendas e compras de navios no exterior e consequente internação na Brasil, e criando mecanismos para a geração de

um fundo específico para incentivos à Construção Naval (FCN).

Desenvolver a mentalidade marítima no povo brasileiro.

Montar um grupo no congresso brasileiro capacitado e especializado para defender marinha mercante, aquaviários, construção e indústria naval e fortalecer nosso poder naval.

Tornar nossos portos competitivos, diminuindo tempo de espera dos navios e reduzindo custos a nível de mercado internacional, promovendo um aumento de sua produção.

Impedir que o governo recolha ao tesouro nacional, a despeito de já existir uma medida provisória, os recursos do FMM que estão contingenciados, mesmo que não-utilizados pelo armador.

Não permitir o funcionamento das empresas de papel, para isto, facilitar ao armador brasileiro o afretamento a casco nu com devido registro no REB.

Voltar a atenção do governo para o transporte interno do país dentro da política setorial dispensada ao setor, procurar estabelecer um equilíbrio entre os modais aquaviário, rodoviário e ferroviário.

Voltar a estudar a criação de uma praça de conveniência em alguma cidade, ilha ou ponto estratégico do território nacional.

Criar mais incentivo ao 2º registro, flexibilizando o REB, ao permitir que o FMM possa cobrir despesas dos encargos sociais dos tripulantes, que pesam bastante nas contas do armador pelo menos na cabotagem e navegação interior.

Incentivar a armação nacional e a construção naval facilitando o financiamento para construção de navios nos moldes já solicitados.

Possibilitar a criação de uma empresa megatransportadora nacional.

SEÇÃO II – MEDIDAS DE ORDEM COMERCIAL

Aumentar parcerias no Mercosul e promover intercâmbios comerciais entre os grupos Mercosul-União Européia, APEC e NAFTA.

A exemplo do que foi feito com produtos industriais, estabelecer uma tarifa externa comum (TEC) para o tráfego de navios no Mercosul.

Incentivar micros, pequenas e médias empresas interessadas em exportar e comercializar seus produtos, a formação de um consórcio único para exportação e comercialização de seus produtos.

Desenvolver em nosso exportador o espírito de nacionalidade, de tal maneira que o mesmo possa optar por um frete mais alto, navios nacionais, em detrimento de ofertas melhores, em navios estrangeiros, mas no viço proposto de defender seu país e manter seu mercado.

Redimensionar a frota brasileira permitindo que os contratos bilaterais que o Brasil celebrou em diversos países seja atendido por embarcações nacionais.

SEÇÃO III – MEDIDAS DE ORDEM OPERACIONAL

Isentar navios brasileiros que atuem na cabotagem de certas taxas cobradas nos portos como Funapol, Livre Prática e outros.

O Estado poderia dispor de 2 ou 3 rebocadores, pelo menos nos principais portos e oferecer aos navios brasileiros preços abaixo do mercado garantindo mais receita ao armador.

Estabelecer acordos com a praticagem (exemplo USA), promovendo uma redução de custo na cabotagem para navios brasileiros principalmente isentando a custo zero 20% dos feeders nacionais que utilizam portos brasileiros em grande escala.

Incentivar a mão-de-obra especializada nos estaleiros, bem como o estabelecimento e manutenção da indústria de navi-peças.

Incentivar o reaparelhamento dos portos bem como sua informatização de pelo menos dois “Hub Ports”.

Melhorar as condições de instalações dos portos, oferecendo serviços seguros e de menor custo, melhores obras de abrigo e acostagem facilitando a atracação do navio com recursos próprios e o uso mínimo de rebocadores, prover defensas adequadas aos navios que atracam e iluminação segura para facilitar as operações de carga. O porto e os tomadores de serviço (operadores portuários) devem estabelecer um controle rígido de pessoal de forma a facilitar a identificação de pessoas estranhas ao trabalho ou clandestinos, tanto nos terminais como a bordo dos navios.

Incentivar nossos estaleiros, portos e todo parque industrial a certificação ISO 9002 e ISO 14001 de forma a torná-los mais respeitados e competitivos no mercado.

A exemplo do que já ocorre nos países mais desenvolvidos, facilitar a entrada de navios brasileiros em portos nacionais otimizando dados e formulários através dos agentes. A presença de autoridades a bordo, salvo situações especiais, a meu ver é desnecessária. Lembro que o Brasil ratificou a convenção Facilitation 65 que abreviam as exigências burocráticas nos portos.

SEÇÃO IV – MEDIDAS DE ORDEM PESSOAL

Promover incentivos aos jovens oficiais egressos dos grandes centros CIAGA e CIABA, à navegação interior e as operações de offshore, isto porque na navegação interior utiliza-se empurradores de pequena arqueação bruta, transportando chatas e alvarengas que juntas pesam até 18.000 MT constituindo ambos a tpb ou AB equivalente a um navio de médio porte. Por

esta razão, é necessário que o comandante desta operação tenha mais conhecimento técnico e mais qualificação.

As operações em offshore são ocupadas em 50% por estrangeiros, sendo necessário nacionalizar essa atividade.

CAPÍTULO 8

CONCLUSÃO

Portanto, vimos ao final desse estudo que os países mais desenvolvidos economicamente, ou seja, os países de primeiro mundo, apresentam uma Marinha Mercante forte, protegida em sua cabotagem e bem dimensionada no longo curso para atender, com eficiência e eficácia a todas as suas trocas comerciais.

Assim, concluimos ao final desse estudo que Mahan estava certo quando afirmou que “o poder marítimo tem importância fundamental no destino das nações³”.

O poder marítimo é indispensável ao desenvolvimento de um Estado, sua prosperidade e segurança⁴.

Verificamos que os países cuja cabotagem e navegação interior estão fortemente nacionalizadas, apresentam planos e esquemas de defesa para garantir a demanda comercial, são prósperos, ricos, possuem frotas de longo curso em 2º registro e/ou bandeiras conveniência, mas controladas e compromissadas com o Estado que sempre detém posições estratégicas com visões prospectivas.

Verificamos que o crescimento econômico sempre deve estar associado a Indústria Naval, a Marinha Mercante, ao transporte e ao comércio marítimo que representa 95% de todos os produtos transportados no mundo.

Nos últimos 50 anos no Brasil, convivemos com a vitória e com a derrota, mas hoje podemos definir com uma frase que tivemos “uma política correta e uma estratégia errada”, ou seja, na teoria funcionou e na prática não correspondeu. Foi dito o que fazer, mas não foi

³ Teorias Geopolíticas – Cel. Otávio Tosta (1ª edição), Rio de Janeiro, 1992.

⁴ Teorias Geopolíticas – Cel. Otávio Tosta (1ª edição), Rio de Janeiro, 1992.

estudado e pensado como fazer. Enfim, hoje o Brasil está distante do primeiro mundo, medidas estão sendo tomadas, o crescimento existe, ainda que tímido, mas é preciso acertar o passo e marchar decisivamente para o desenvolvimento. É imperativo que haja uma estratégia correta precedida de uma política correta, para que possamos um dia fazer frente a grandes potências e a grandes mercados.

O Brasil precisa voltar a ocupar lugar de destaque no cenário mundial e para isso apenas 3 mandamentos são necessários:

1º- a exemplo dos países desenvolvidos, o governo brasileiro deve subsidiar a Marinha Mercante, os portos e a Construção Naval;

2º- é preciso muita vontade política para atender ao primeiro mandamento; e

3º- caso não esteja de acordo e tampouco tenha encontrado a solução, volte para o 1º mandamento e torne a pensar, pois o futuro pede passagem e o progresso não pode esperar.

ANEXO M

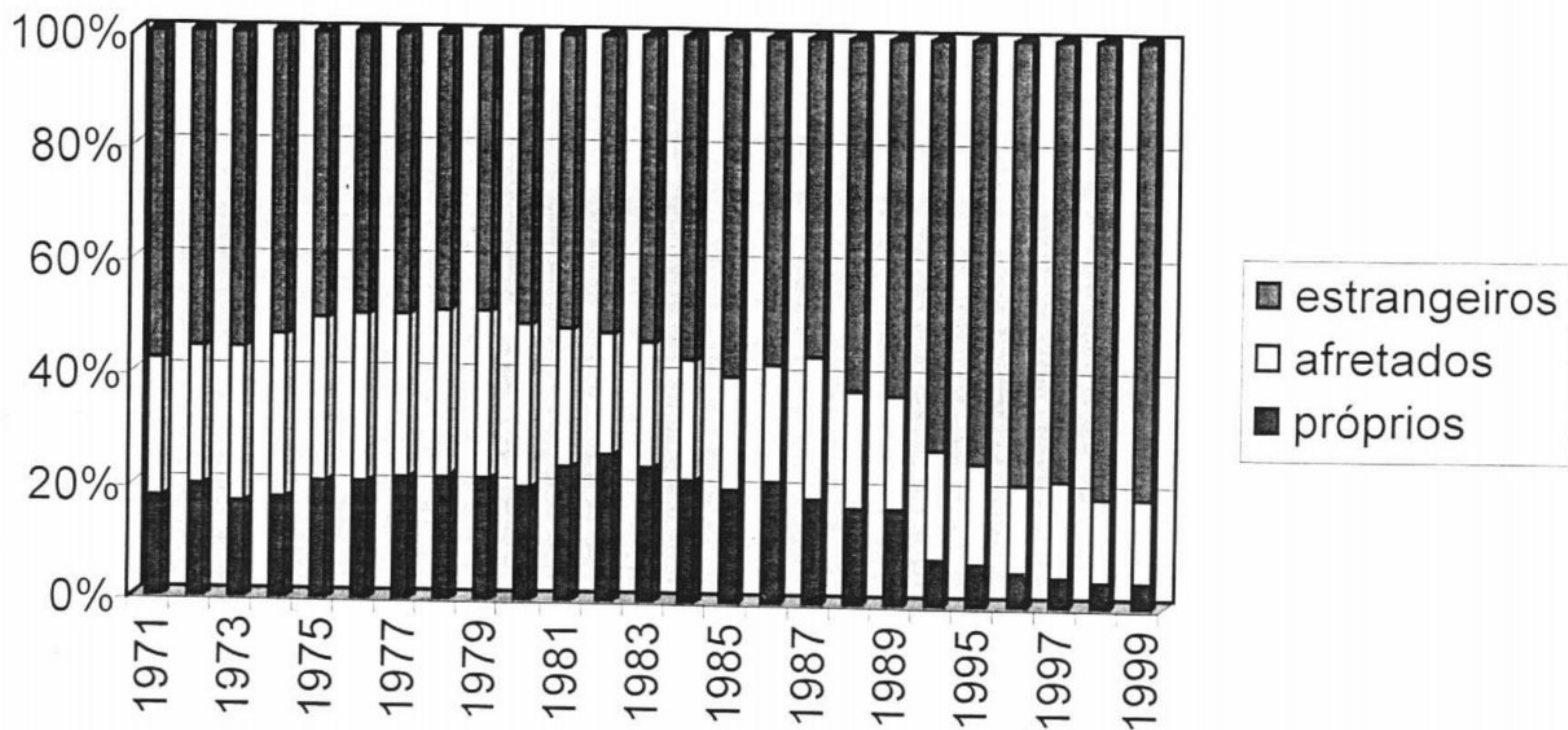
BIBLIOGRAFIA

1. BARREIROS, José Guimarães. "A Construção Naval no Brasil". Rio de Janeiro, 2000. Palestra proferida na EGN (C-PEM).
2. DECOURT, Claudio. "A Marinha Mercante Brasileira". Rio de Janeiro, 2000. Palestra proferida na EGN (C-PEM).
3. BRASIL. 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.
4. _____. 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.
5. BRASIL. 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.
6. _____. 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.
7. BRASIL, Ministério da Marinha. Política Básica da Marinha, 1996.
8. BRASIL, Escola de Guerra Naval. EGN-215 "Guia para elaboração de ensaios e monografias". Rio de Janeiro, 1998.
9. _____, Escola de Guerra Naval. FI-219A "Guia para elaboração de referências bibliográficas". Rio de Janeiro, 1992.
10. BRASIL, Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Política governamental e competitividade da indústria brasileira de construção naval, Brasília, 3v em 4, 1998.
11. _____, Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. A Reforma Portuária Brasileira, Brasília, jun, 1999.
12. 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.

13. TOSTA, Otávio. Teorias Geopolíticas - (1ª edição). Rio de Janeiro, 1984. Biblioteca do Exército.
14. CALDEIRA, Jorge. Mauá, o Empresário do Império. São Paulo, 1995 – Companhia de Letras.
15. CAMPBELL, Herbert. A Marinha Mercante na Segunda Guerra. Rio de Janeiro, 1993 – Record.
16. 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.
17. FORTA, Fernando. Problemas contemporâneos de nossa Marinha Mercante. Rio de Janeiro, 1998. Francisco Alves.
18. _____. 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.
19. _____. 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.
20. 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.
21. _____. 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.
22. Conville. J.M.C. – Maritime Policy Seminar (3-7 nov 77).
23. FEIO OBINO, José Luiz. Segurança do Tráfego Aquaviário – Peculiaridades e Vulnerabilidades. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval (C-PEM 2000).
24. NASCIMENTO, Roberto Luiz do. A Problemática da Frota Nacional da Marinha Mercante. Rio de Janeiro, EGN 1995 (C-PEM).
25. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Poder Marítimo: Sua importância para um país com a posição política do Brasil no contexto mundial. Rio de Janeiro, Clube Naval, 1994.
26. _____. Revista Portos e Navios. Rio de Janeiro. Edição 467/ano 41, dez 99, p. 14/15. Marinha Mercante – Enfim Boas Novas.



PARTICIPAÇÃO NOS FRETES NO LONGO CURSO (POR BANDEIRA)



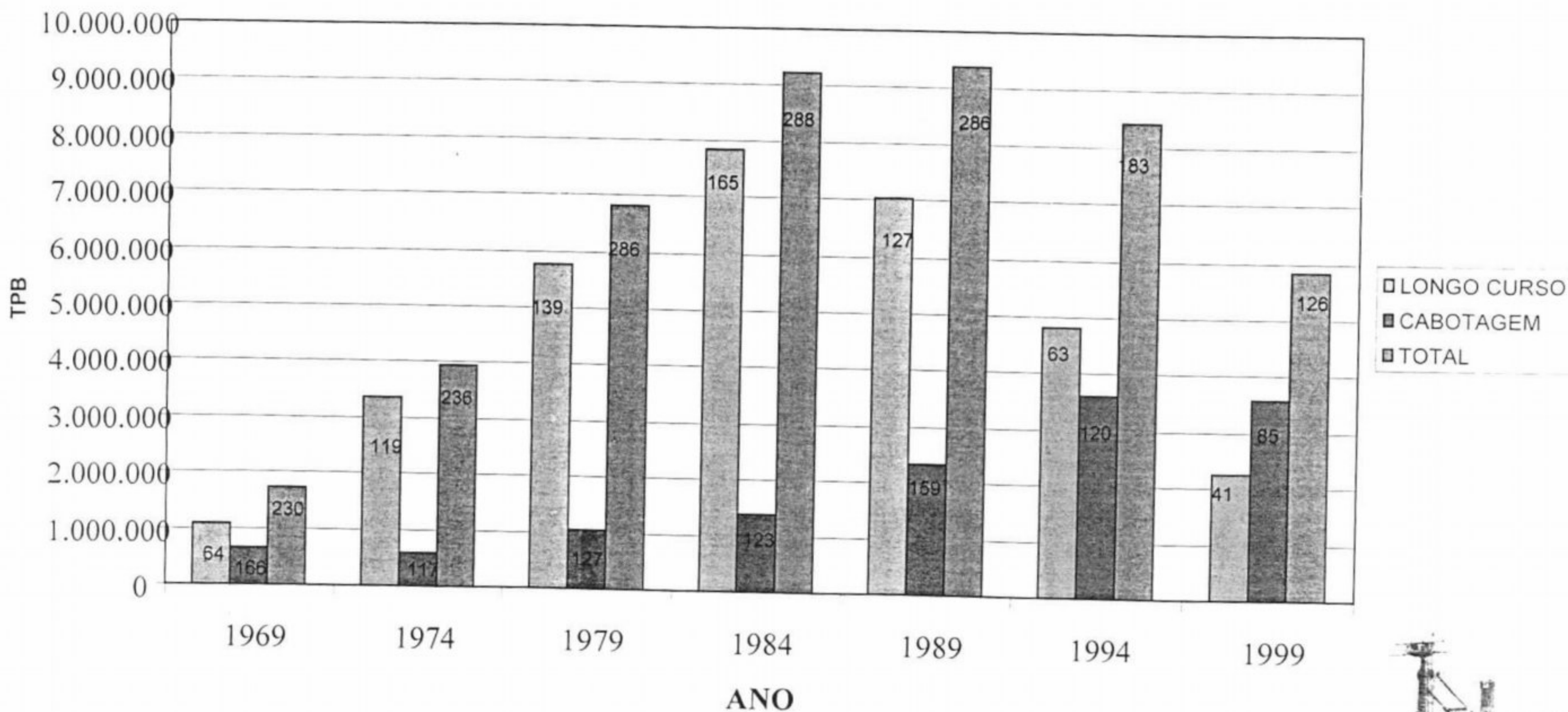
- A-1 -

ANEXO A





FROTA MERCANTE BRASILEIRA EM TPB Carga Geral e Granel



- B-1 -

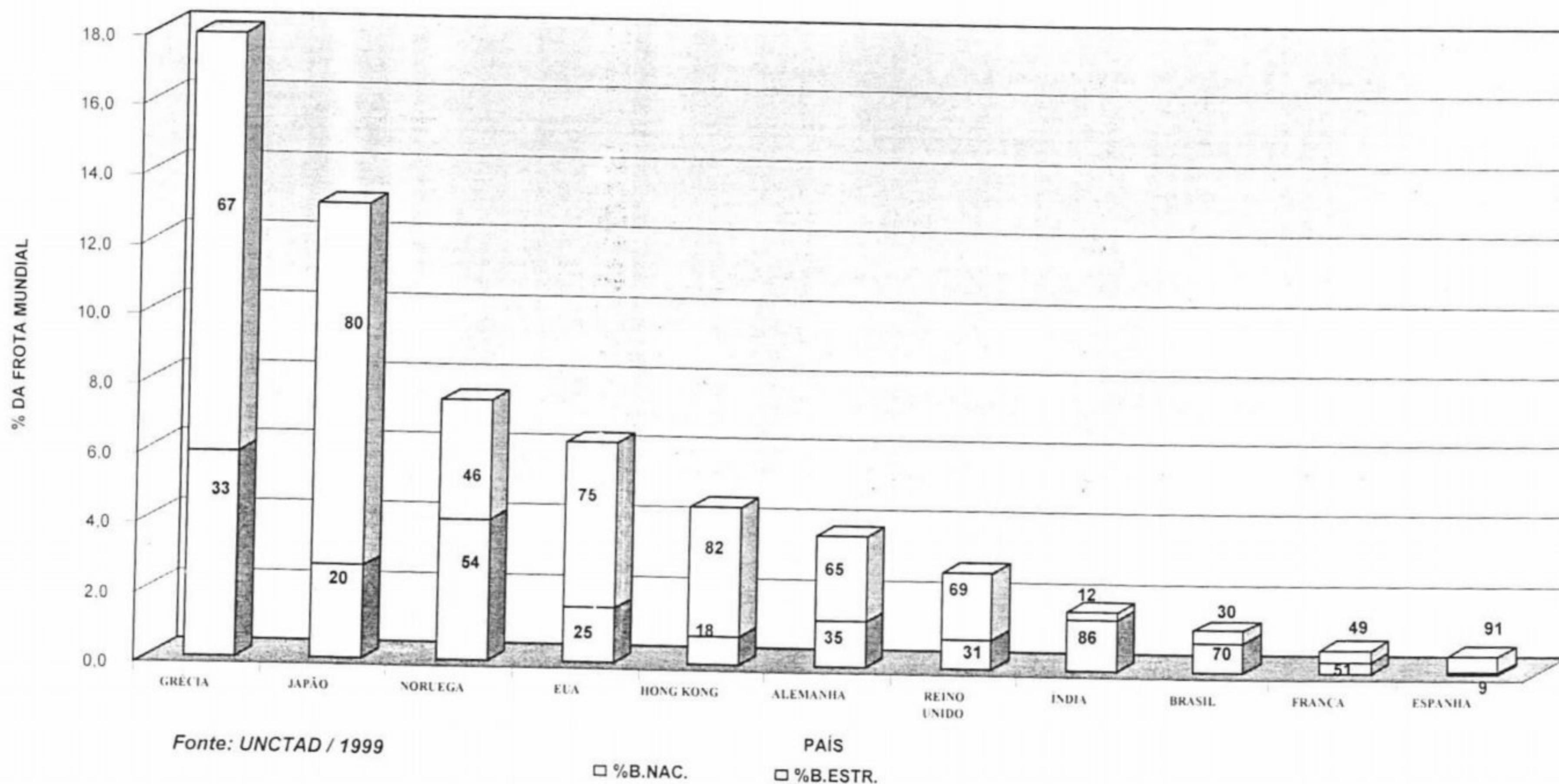
ANEXO B



Marinha Mercante Brasileira: características básicas

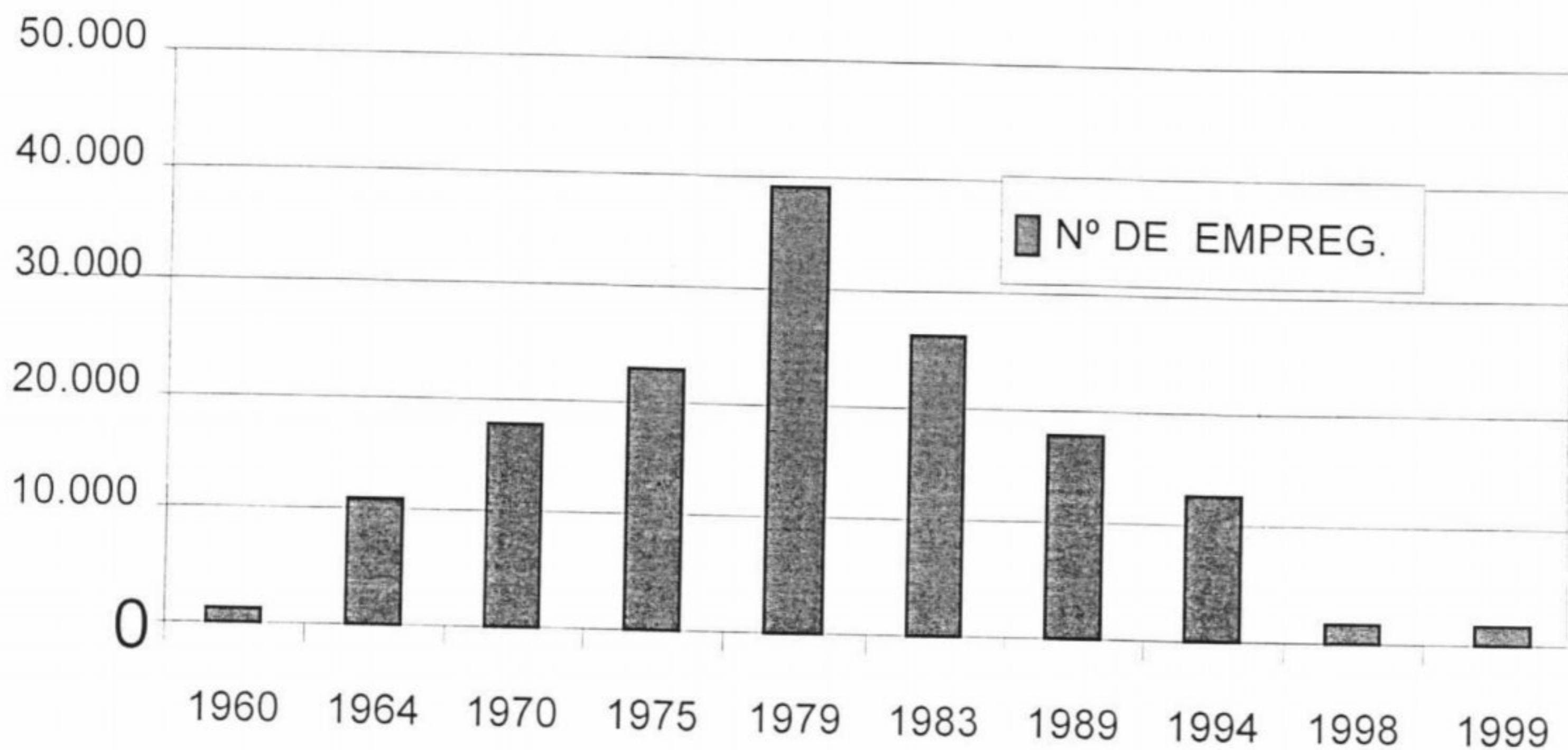
Características da frota mundial

Características da frota de países selecionados





FORÇA DE TRABALHO NA INDÚSTRIA NAVAL



- D-1 -

ANEXO D

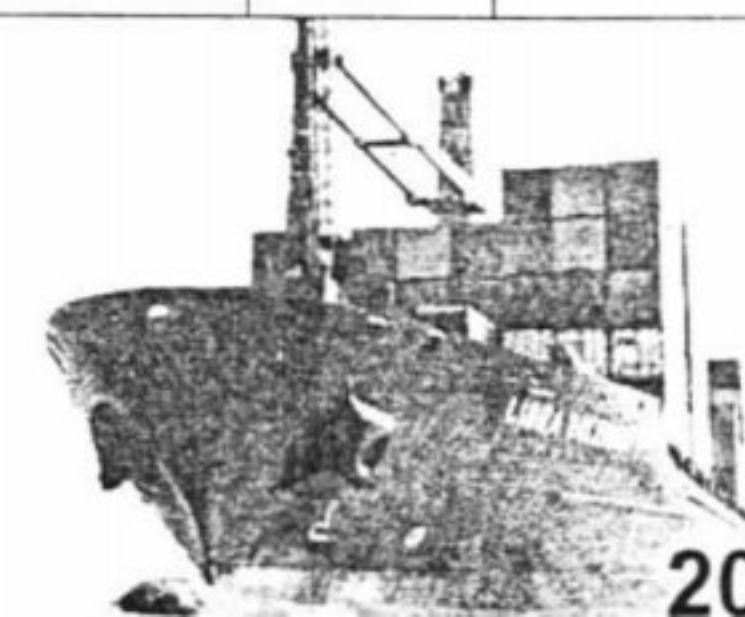




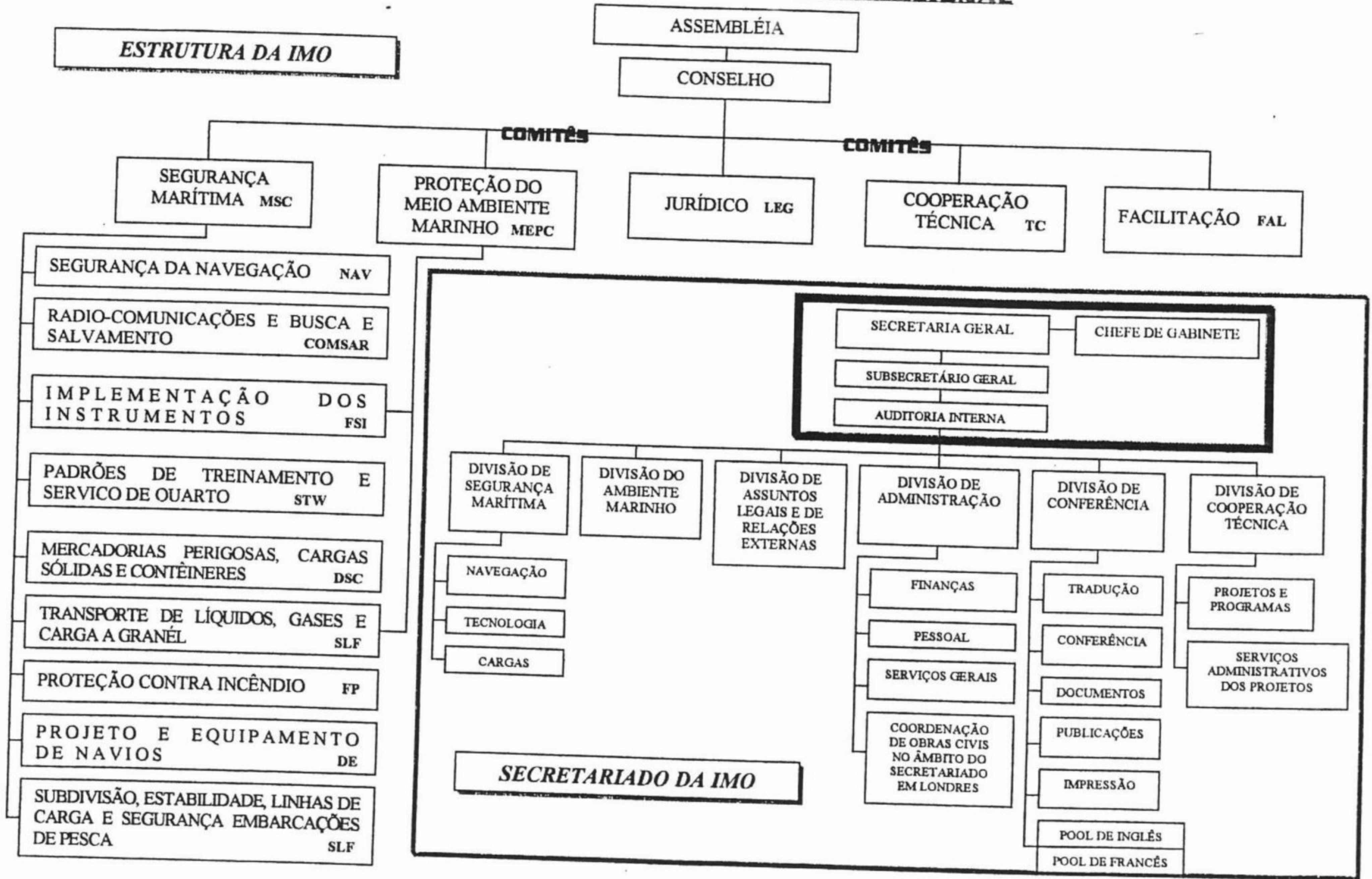
PRINCIPAIS ESTALEIROS BRASILEIROS

Estaleiro	Erin	Etn	Belconav	Santa Cruz	Eisa	Jurong Mauá	Fels Setal	Rio Nave	Promar	Wison Sons	Itajaí
Localização	AM	PA	PA	SE	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	SP	SC
Características											
Embarcações até 4.000 tpb balsa, empurrador, rebocador, supply boat, navio/lancha de passageiros, navio tanque	X	X	X	X						X	
Embarcações até 10.000 tpb supply boat, porta container, navio tanque (químico/gás)									X		X
Embarcações até 100.000 tpb graneleiro (handy size e panamax), porta container, navio tanque					X	X		X			
Embarcações até 400.000 tpb graneleiro (capesize), porta container, navio tanque (VLCC), FPSO							X				
Plataforma Semi-submersível					X	X	X	X			

ANEXO E



ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL



ANEXO F

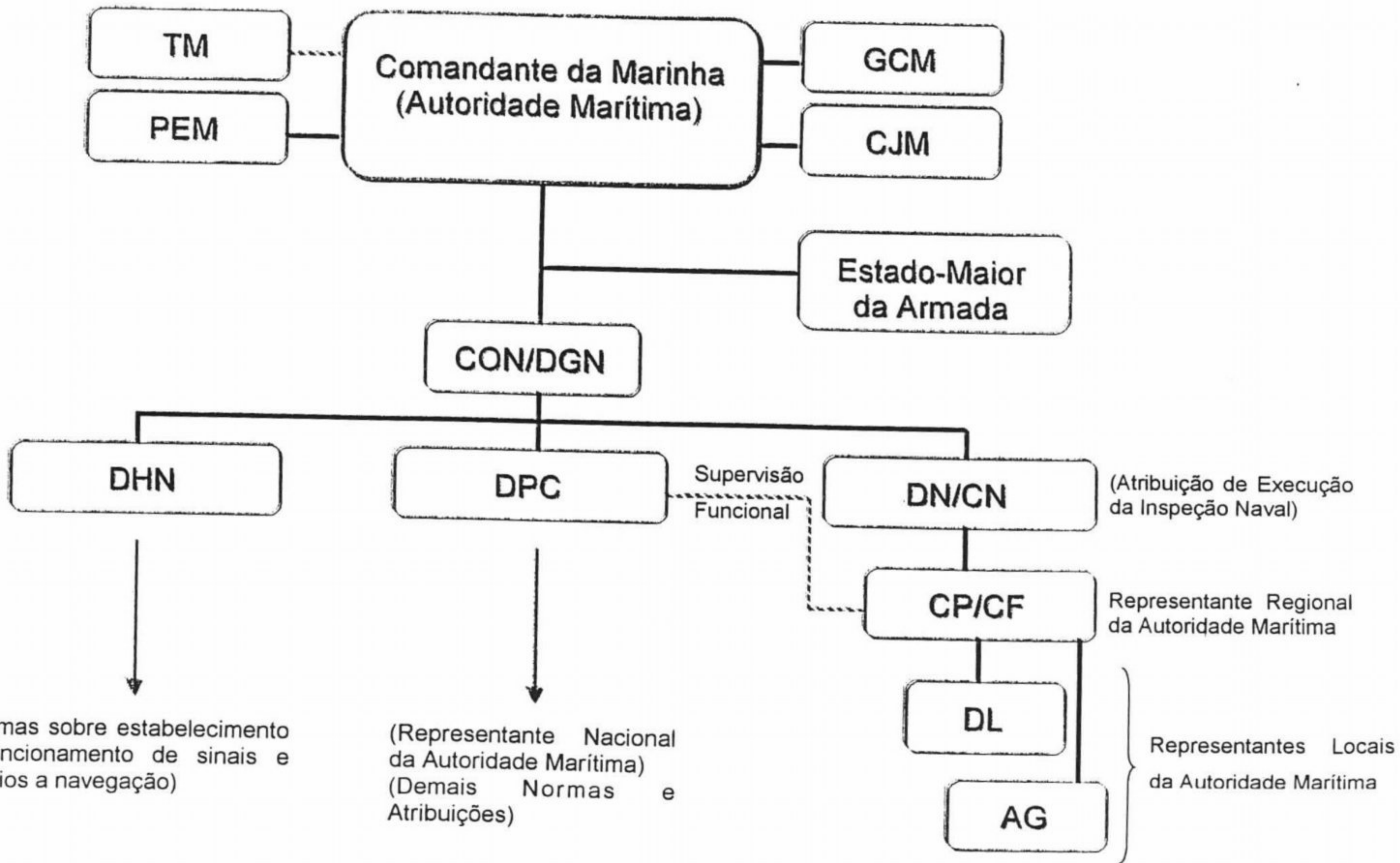
**PRINCIPAIS CONVENÇÕES
CONVENÇÕES RATIFICADAS PELO BRASIL**

CONVENÇÃO	EMENTA	INTERNALIZAÇÃO	OBSERVAÇÕES
IMO-48	Convenção de criação da IMO, reconhecida como a agência da ONU encarregada dos assuntos marítimos.	Decreto 52.493/63.	
IMO-48, Emendas 91	As Emendas estabelecem a criação do Comitê FAL.	Decreto Legislativo 71/95.	As Emendas ainda não entraram em vigor.
IMO-48, Emendas 93	Altera a composição do Conselho (32 para 40 participantes)	Decreto Legislativo 69/96.	As Emendas ainda não entraram em vigor.
SOLAS-74.	A Convenção para a Segurança da Vida Humana no Mar entrou em vigor em 1980 e estabelece padrões mínimos para a construção de navios, dotação de equipamentos de segurança, procedimentos de emergência e inspeções e emissão de certificados. A convenção recebeu diversas emendas, sendo que as mais importantes foram as que tornaram mandatórios vários códigos e a introdução do GMDSS.	Decreto 87.186/82.	
SOLAS Protocolo 78	O Protocolo introduziu a obrigatoriedade de vistorias anuais e inspeções externas do fundo do casco para navios tanques. Emendado, posteriormente, para adaptar-se ao GMDSS.	Decreto 92.610/86.	
LOAD LINES 66	A convenção estabelece a borda livre mínima, de acordo com a estação do ano e a área de operação do navio.	Decreto 66.103/70.	
TONNAGE 69	A Convenção estabelece um padrão internacional para a medida de arqueação de navios, é de ampla aceitação mundial (96,11% de tonelagem mundial).	Decreto Legislativo 57/70.	
COL REG 72	A Convenção é de aceitação mundial (95,81% da tonelagem mundial) e estabelece as regras para evitar colisões no mar, direitos de passagem, regras de navegação e esquemas de separação de tráfego.	Decreto 80.068/77.	
CSC 72	A Convenção estabelece normas para segurança de contêineres.	Decreto Legislativo 237/91.	
STCW 78	A Convenção estabelece padrões de formação de marítimos, emissão de certificados e de qualificação para funções a bordo e serviço de quarto das tripulações.	Decreto 89.822/84.	
SAR 79	A Convenção estabelece normas internacionais para as operações de busca e salvamento após acidentes marítimos.	Decreto 085/91.	
INMARSAT 76	A Convenção estabelece normas para a organização do sistema internacional de satélites marítimos.	Decreto 83.976/79.	
INMARSAT AO 76	Acordo operacional do INMARSAT	Decreto 83.976/79.	
INMARSAT Emendas 1994	As emendas alteraram o nome da Organização e a composição do Conselho.		As Emendas ainda não entraram em vigor.

**PRINCIPAIS CONVENÇÕES
CONVENÇÕES RATIFICADAS PELO BRASIL**

CONVENÇÃO	EMENTA	INTERNALIZAÇÃO	OBSERVAÇÕES
FACILITATION 65	A Convenção estabelece procedimentos simplificados que visam abreviar as exigências burocráticas dos navios nos portos.	Decreto 80.672/77.	
MARPOL 73/78	A Convenção estabelece regras para a preservação do meio ambiente marinho, buscando evitar a poluição causada por óleo, substâncias nocivas e despejos oriundos de navios. A Convenção possui seis anexos: I - poluição causada por óleo; II - poluição por substâncias líquidas tóxicas transportadas a granel; III - poluição por substâncias nocivas transportadas em fardos, contêineres ou tanques portáteis; IV - poluição causada por esgoto de navios; V - poluição causada por lixo de navios; e VI - poluição do ar causada por navios.	Decreto 2.508/98.	Os Anexos IV e VI ainda não entraram em vigor.
LC 72	A Convenção regulamenta o despejo de resíduos no mar, por navios e plataformas.	Decreto 87.566/82.	
CLC 69	A Convenção estabelece mecanismos de compensação para os danos causados por poluição de óleo a partir de um fundo internacional que é bancado pelos transportadores.	Decreto 83.540/79.	
OPRC 90	A Convenção visa ampliar a capacidade dos países de fazerem frente a grandes acidentes de derramamento de óleo.	Decreto 2.870/98.	
OIT 147	A Convenção estabelece os aspectos sociais e trabalhistas que regem a vida do marítimo.	Decreto 0447/92.	

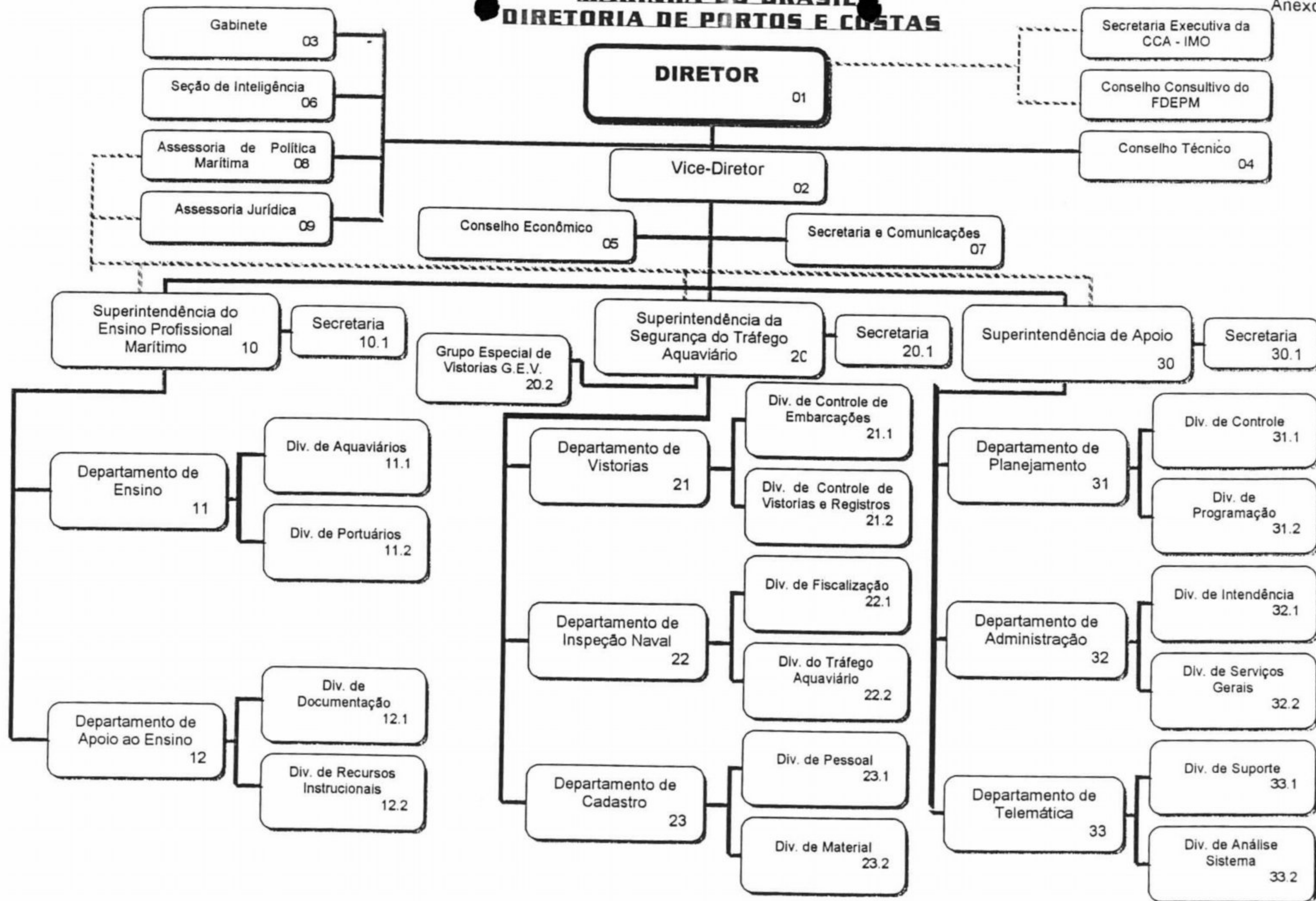
SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO



MARINHA DO BRASIL

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

Anexo E



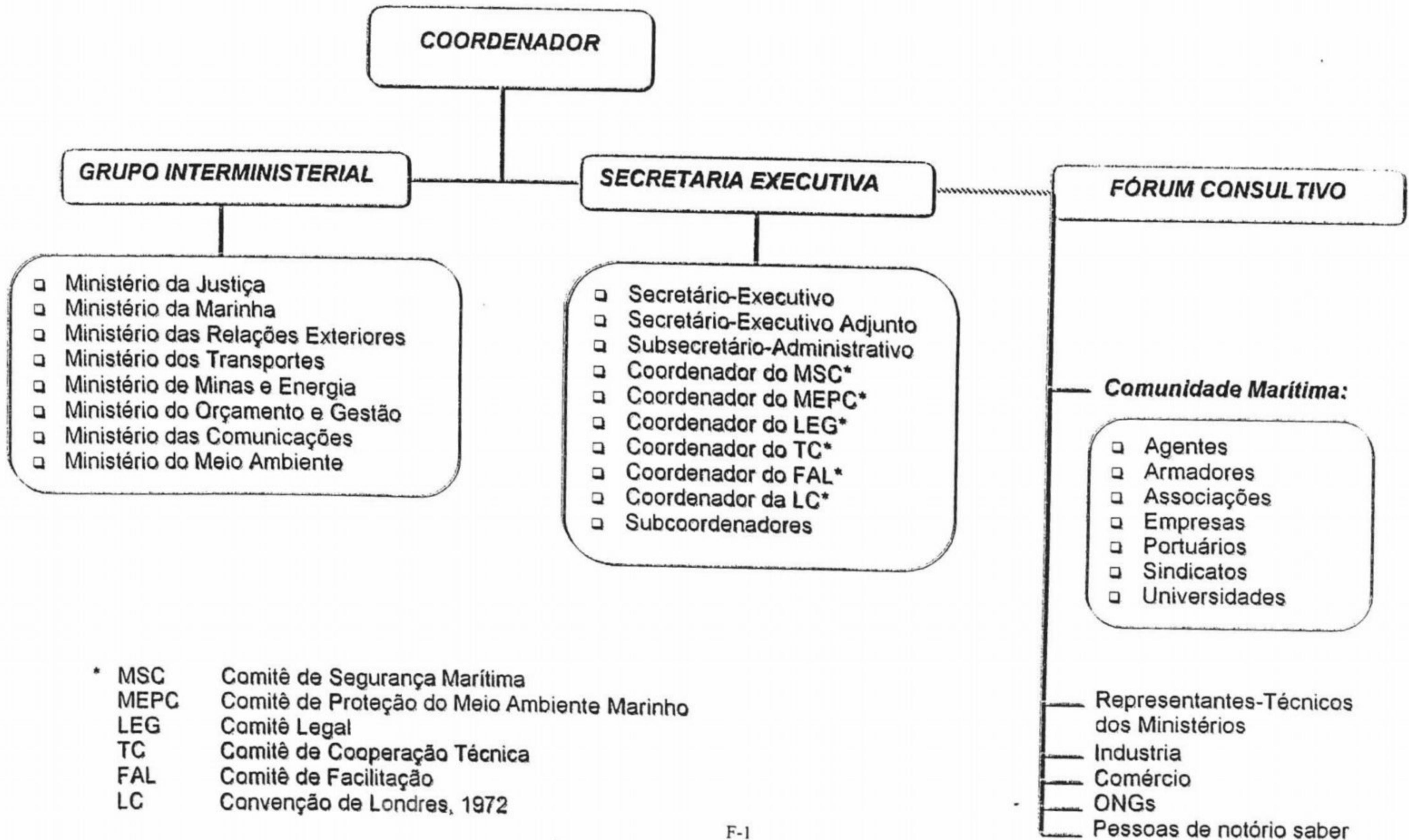
ANEXO I

NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA

NORMAM Nº	ASSUNTO
01	Para Embarcações Empregadas na Navegação de Mar Aberto
02	Para Embarcações Empregadas na Navegação Interior
03	Para Embarcações de Esporte e Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas
04	Para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas sob Jurisdição Nacional
05	Para Homologação de Material e Autorização de Estações de Manutenção
06	Para Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em Nome do Governo Brasileiro
07	Para Atividades de Inspeção Naval
08	Para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas sob Jurisdição Nacional
09	Para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação
10	Para Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas e Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos
11	Para Obras, Dragagens, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Nacional
12	Para o Serviço de Praticagem
13	Para Aquaviários e Amadores
14	Para Cadastramento de Empresas de Navegação, Peritos e Sociedades Classificadoras
15	Para Atividades Subaquáticas
16	Para Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação da Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem, em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores
NORIP	Normas Orientadoras para as Capitancias
MANIN	Manual do Inspetor Naval
NORGEV	Normas Orientadoras para os Inspetores de Navios do Grupo Especial de Vistorias e do Controle de Navios pelo Estado do Porto
NEPM	Normas para o Ensino Profissional Marítimo

ORGANOGRAMA
COMISSÃO COORDENADORA DOS ASSUNTOS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL
(CCA-IMO)

Anexo F



- * MSC Comitê de Segurança Marítima
- MEPC Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho
- LEG Comitê Legal
- TC Comitê de Cooperação Técnica
- FAL Comitê de Facilitação
- LC Convenção de Londres, 1972

**PRINCIPAIS CONVENÇÕES
CONVENÇÕES NÃO RATIFICADAS PELO BRASIL**

CONVENÇÃO	EMENTA	POSIÇÃO DO BRASIL	PROVIDÊNCIAS/OBSERVAÇÕES
FUND 71	A Convenção estabelece mecanismos complementares à CLC, com um novo fundo para compensações em casos de acidentes causados por derramamento de óleo. Ela amplia os valores indenizáveis da CL	Não ratificar a FUND 71.	A ratificação da FUND não é mais interessante, na medida em que o Protocolo 92 tem uma abrangência maior e a migração dos países para o Protocolo 92 está acarretando um considerável aumento de custos dos que permanecem na FUND.
FUND Protocolo 92	O Protocolo 92 altera a abrangência da FUND, estendendo a sua aplicação à ZEE e aumentando os valores indenizados	Ratificar o Protocolo 92 da FUND	O Protocolo 92, praticamente, substitui a Convenção FUND aumentando sua abrangência para a ZEE e estabelecendo novas sistemáticas de cálculos.
SALVAGE 89	A Convenção estabelece direitos a indenização em casos de salvamento que, mesmo não tendo sido satisfatórios, tenham evitados acidentes de poluição em larga escala.		
INMARSAT Emendas 98	As emendas reestruturam a organização administrativa do INMARSAT, visando sua privatização.		As Emendas ainda não entraram em vigor.
MARPOL Protocolo 97	O Protocolo introduz um novo Anexo VI que trata da poluição atmosférica causada por navios.		O Protocolo ainda não entrou em vigor.
PAL 74	A Convenção, também conhecida como Convenção de Atenas, estabelece um regime de indenizações por danos sofridos por passageiros transportados em embarcações marítimas, atribuindo responsabilidades para o transportador.		
STCW-F 95 SFV Protocolo 93	A Convenção estabelece regras de segurança para barcos de pesca. Em face das dificuldades técnicas observadas na sua implementação, foi promulgado o Protocolo de 93 ou de Torremolinos. Os dispositivos só se aplicam a pesqueiros de mais de 24m de comprimento.	Não ratificar a STCW e o Protocolo de Torremolinos.	A precariedade dos pesqueiros brasileiros não recomenda a adoção da Convenção e de seu Protocolo, que estabelecem regras rígidas de segurança, implicando, inclusive em novos equipamentos e requisitos de formação de tripulações. A Convenção e o Protocolo ainda não entraram em vigor.
INTERVENTION 69	A Convenção estabelece os direitos dos Estados Costeiros de intervirem em acidentes de alto mar que possam resultar em poluição por óleo. O Protocolo altera a lista de substâncias abrangida pela Convenção, de acordo com a Resolução MEPC71 (38).		

**PRINCIPAIS CONVENÇÕES
CONVENÇÕES NÃO RATIFICADAS PELO BRASIL**

CONVENÇÃO	EMENTA	POSIÇÃO DO BRASIL	PROVIDÊNCIAS/OBSERVAÇÕES
NUCLEAR 71	A Convenção regulamenta as responsabilidades em casos de danos decorrentes do transporte marítima de substâncias nucleares. Esta Convenção foi preparada pela IMO em associação com a Agência Internacional de Energia Atômica e a Agência Nuclear Européia da Organização para a Cooperação Econômica e Desenvolvimento.		
LLMC 76	A Convenção estabelece limitações para as indenizações relativas às reclamações marítimas, principalmente as que dizem respeito à vida ou danos pessoais e à propriedade.		
LLMC Protocolo 96	O Protocolo procura adaptar a LLMC à Convenção HNS 96.		O Protocolo ainda não entrou em vigor.
HNS 96	A Convenção estabelece os limites de responsabilidade do Armador e do Importador por danos causados pelo derramamento de substâncias, que estão relacionadas em anexo, e cria um fundo com recursos proporcionais ao volume de material importado.		A Convenção ainda não entrou em vigor.





00188300005263
Marinha Mercante & construção
10-A-72



A
T
P
00188300005263
Marinha Mercante & construção
10-A-72

Este livro deve ser devolvido na
última data carimbada

15 AGO 2002			
22 JUN 2004			

15 AGO 2002	CC(IM) - SPem 060
	OKC TAVARES
22 JUN 2004	CC(IM) L. FERREIRA
28 MAR 2005	SC TERETA

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

