

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

8-D-16

Curso C-PEM/97.....

Partido

Solução do P-III-7...(Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

.....
ARNON LIMA BARBOSA

.....
CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA

.....
NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19..97....

8-D-16

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E SEU SUPORTE ECONÔMICO PARA
O BRASIL.

ARNON LIMA BARBOSA
CAPITÃO DE MAR-E-GUERRA

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1997

015

2171280
8-91724

MM-EGN
BIBLIOTECA
23/04/1998
Nº-4764

GN-00012092-3

BARBOSA, Arnon Lima, 1949

A navegação de cabotagem e seu suporte econômico para o Brasil. -
Rio de Janeiro: EGN, 1997.

Monografia: C-PEM, 1997.

52 p.

Bibliografia: p. A-23 - A-29

1. Cabotagem. 2. Transporte Marítimo. 3. Desregulamentação da
Cabotagem. I. Escola de Guerra Naval (Brasil). II. Título

EXTRATO

Trata da situação atual da navegação de cabotagem, mostrando as principais dificuldades enfrentadas pelo setor, as vantagens e desvantagens em relação aos modais ferroviários e rodoviários.

Aborda as medidas adotadas pelo Governo para desregulamentar e dar maior competitividade ao setor, dando ênfase na implantação do Registro Especial Brasileiro.

Mostra a importância e a necessidade do controle da navegação de cabotagem pela nação, a fim de evitar sua desnacionalização.

Comenta algumas conseqüências já surgidas das medidas implantadas e sugere recomendações para contribuir com o seu desenvolvimento.

57
21
79

TEMA: A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E SEU SUPORTE ECONÔMICO PARA O BRASIL.

- TÓPICOS A ABORDAR:**
- As dificuldades;
 - Vantagens e desvantagens em relação a ferrovia e rodovia;
 - A desregulamentação da navegação;
 - Riscos da desnacionalização;
 - O Registro Especial Brasileiro e a cabotagem;
 - Medidas para incentivar a cabotagem.

PROPOSIÇÃO: Analisar a situação da navegação de cabotagem, identificando suas dificuldades, vantagens e desvantagens em relação a ferrovia e rodovia. Avaliar sua desregulamentação, possíveis riscos da desnacionalização e consequências da implantação do Registro Especial Brasileiro. Finalmente, propor medidas para o fortalecimento do setor, como instrumento de apoio ao desenvolvimento do país.

ÍNDICE

LISTA DE TABELAS.....	VI
INTRODUÇÃO.....	VII
CAPÍTULO 1 - A CABOTAGEM NACIONAL.....	1
- SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	1
- SEÇÃO II - A EVOLUÇÃO DA CABOTAGEM E SUAS PRINCIPAIS DIFICULDADES.....	2
- SEÇÃO III - VANTAGENS E DESVANTAGENS EM RELAÇÃO A FERROVIA E RODOVIA.....	13
CAPÍTULO 2 - A DESREGULAMENTAÇÃO.....	19
- SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	19
- SEÇÃO II - A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS.....	21
- SEÇÃO III - A EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 7.....	25
- SEÇÃO IV - A LEI Nº 9.432/97.....	26
- SEÇÃO V - O PROJETO DE LEI (PL) Nº 4.259/93.....	30
CAPÍTULO 3 - O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO E A CABOTAGEM.....	32
- SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	32
- SEÇÃO II - O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO.....	34
CAPÍTULO 4 - A IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM PARA O DESENVOLVIMENTO.....	40

CAPÍTULO 5 - ALGUMAS CONSEQÜÊNCIAS DA DESREGU- LAMENTAÇÃO E SUGESTÕES.....	45
CONCLUSÃO.....	51
ANEXO A - MINISTÉRIOS ENVOLVIDOS NAS ATIVIDADES MA- RÍTIMAS.....	A-1
ANEXO B - TABELA DE TARIFA PORTUÁRIA.....	A-4
ANEXO C - FORMAÇÃO DO CUSTO DO NAVIO.....	A-5
ANEXO D - OS ENCARGOS PORTUÁRIOS.....	A-9
ANEXO E - DEFINIÇÕES.....	A-15
ANEXO F - O SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL NO PERÍODO DE JANEIRO DE 1976 À MARÇO DE 1990...	A-18
ANEXO G - O SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL ATUAL.....	A-20
ANEXO H - LISTA DE ENTREVISTAS REALIZADAS.....	A-22
BIBLIOGRAFIA.....	A-23

LISTA DE TABELAS

TABELA	TÍTULO	FOLHA
1	EVOLUÇÃO DA FROTA MERCANTE DE CABOTAGEM SEGUNDO O TFB E A QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES	4A
2	FROTA BRASILEIRA DE CABOTAGEM POR TIPO E IDADE MÉDIA	4B
3	EVOLUÇÃO DAS PRINCIPAIS CARGAS DE 1974 A 1995	6A
4	CUSTOS ENVOLVIDOS NOS TRANSPORTES PORTA A PORTA	14A
1 C	ESTRUTURA DE CUSTO DO NAVIO	A-8
1 D	CUSTO POR MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES	A-13
2 D	CUSTO PORTUÁRIO	A-14

INTRODUÇÃO

O comércio é o elo de ligação principal da humanidade desde o início do mundo e, cada vez mais, os povos têm procurado o aperfeiçoamento de técnicas para tornarem os seus produtos melhores e mais competitivos. O mundo presencia uma corrida desenfreada para a modernização e para a redução de custos. O Brasil, como grande nação, não pode deixar de acompanhar essas tendências nem de escapar as oportunidades para se tornar forte e ouvido nos fóruns internacionais.

Os nossos produtos para se tornarem atraentes têm que ter qualidade e custo baixo nas mais longínquas paragens. E aí, é que entra os transportes como elemento importante nessa questão.

As medidas que vêm sendo implementadas pelo governo procuram dar ao país condições e base para podermos participar desse processo. Neste trabalho, procuramos no capítulo 1 mostrar a situação atual da cabotagem numa análise rápida da sua frota e das cargas transportadas e também comentar as dificuldades e as vantagens e desvantagens em relação aos outros modais. No nosso estudo não abordamos a chamada grande caobotagem, tendo em vista que na nova lei que será promulgada sobre a segurança da navegação esta classificação deixará de existir

No capítulo 2, abordaremos as medidas adotadas para desregular e dar mais competitividade ao setor.

No capítulo 3, analisaremos as implicações do Registro Especial Brasileiro na cabotagem, fazendo antes uma digressão na Bandeira de Conveniência e no segundo registro.

Comentaremos a seguir, no capítulo 4, sobre a importância e a necessidade do controle da cabotagem para o desenvolvimento do país.

No capítulo 5, mostraremos conseqüências já surgidas das medidas adotadas e apresentaremos algumas sugestões que poderão contribuir com o propósito da desregulamentação.

Por fim, concluiremos com alguns comentários pertinentes.

CAPÍTULO 1

A CABOTAGEM NACIONAL

SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A **cabotagem** é a modalidade mais antiga de transporte marítimo. Ela era praticada com "terra à vista". Os cabos servindo de referência por serem os acidentes geográficos mais notáveis. Hoje em dia, tal necessidade não persiste devido ao desenvolvimento tecnológico, que permite a pilotagem por instrumento. A palavra é originária do termo francês cabotage, que significa a navegação entre cabos e portos da mesma nação.

Vejamos então como é entendida a navegação de cabotagem em alguns países (51:3):

Nos EUA, ela é definida legalmente como o tráfego de bens e passageiros entre portos nacionais. A navegação entre os pontos extremos da costa leste e da costa oeste, via canal do Panamá, é considerada navegação de cabotagem, embora a distância a ser navegada seja em torno de 6000 milhas, o equivalente ao percurso entre Inglaterra e Argentina.

Na Rússia, a cabotagem é constituída de duas partes: a grande cabotagem e a pequena cabotagem. A primeira abrange o tráfego entre as quatro áreas marítimas separadas: O mar Negro, o oceano Ártico/mar Branco e o oceano Pacífico. A segunda é a realizada dentro de cada uma dessas áreas.

No Chile, é a navegação realizada entre os portos da sua costa, rios, lagos e também a realizada entre estes e as plataformas instaladas no mar territorial ou na zona econômica exclusiva.

Na Holanda é o tráfego marítimo feito por navios de até 500 toneladas

Já no Japão, Filipinas e Indonésia significa o tráfego entre ilhas.

A cabotagem brasileira, por definição, é a navegação realizada entre portos ou pontos de território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as

vias navegáveis interiores. Já o nosso Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM) em seu artigo 18, ainda em vigor, classifica a cabotagem brasileira em pequena e grande cabotagem:

-pequena cabotagem - a realizada no tráfego marítimo entre os portos brasileiros, não se afastando a embarcação mais de 20 milhas da costa e fazendo escala em portos cuja distância não exceda de 400 milhas. Considera-se também de pequena cabotagem a navegação realizada com fins comerciais entre a costa e as ilhas oceânicas brasileiras;

-grande cabotagem - a realizada no tráfego marítimo entre portos brasileiros e entre estes e os portos da costa atlântica da América do Sul, das Antilhas e da Costa Leste da América Central, excluídos os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens.

Faremos a seguir um retrospecto da evolução dos transportes no Brasil, para entendermos melhor a situação atual da nossa cabotagem.

SEÇÃO II - A EVOLUÇÃO DA CABOTAGEM E SUAS PRINCIPAIS

DIFICULDADES

Até a década de cinquenta, o sistema de transporte marítimo, apesar das deficiências portuárias e obsolescência da frota, era a única opção para o transporte de mercadorias a longas distâncias, ligação sul-norte do Brasil. O sistema ferroviário, ligava apenas centros comercializadores, no interior, aos portos regionais.

Nesta época, a implementação do Plano Rodoviário Nacional e a implantação da indústria automobilística trouxeram novas alternativas para o transporte dessas mesmas mercadorias, não só no mercado interno, como entre o Brasil e o Uruguai, a Argentina e o Chile.

Com o aparecimento do transporte rodoviário, mais rápido e econômico para o usuário, o caminhão despontou como o principal concorrente em potencial ao tráfego de cabotagem, apesar do seu rendimento energético ser

inferior ao do navio. A queda do transporte marítimo foi inevitável, principalmente para a carga geral.

O tráfego de granéis sólidos e líquidos, quer pelo volume dos lotes normalmente transportados quer pelo seu baixo valor intrínseco, não sofreu descontinuidade, garantido o crescimento global do tráfego marítimo da cabotagem. É importante frisar que as operações de carga e descarga com os granéis são realizadas em terminais especializados e que na sua quase totalidade são privados.

Durante a década de 70, em razão das crises do petróleo, esperava-se que com o aumento do preço dos combustíveis, o transporte rodoviário, menos econômico, fosse penalizado e a carga geral voltasse para o sistema marítimo. Mas, tal fato não aconteceu com a intensidade esperada devido a diversos problemas e entre eles, contribuindo com grande peso, a ineficiência do setor portuário.

Analisaremos a seguir, o comportamento da frota e da carga nos dez últimos anos e mostraremos os principais óbices que contribuíram para a atual situação:

- A Frota

Até a década de setenta, imperava na cabotagem os cargueiros convencionais e de pequeno porte (3.000 a 7.500 TPB) que transportavam granéis e carga geral, simultaneamente. A partir de então, começaram a aparecer graneleiros, especialmente, para granéis de maior porte (15.000 a 26000 TPB), e os navios Roll-on-Roll -Off para carga geral (6.000 a 7.000 TPB). Os cargueiros convencionais continuaram ainda sendo necessários para operarem nos pequenos portos e no transporte de carga não containerizável.

Até 1991, só operavam na cabotagem armadores e embarcações autorizadas pelo órgão competente do Ministério dos Transportes e a frota era dimensionada de modo a não permitir ociosidade. Os afretamentos necessá-

rios eram feitos com embarcações de armadores disponíveis ou, na sua ausência, de embarcações de longo curso. Acesso definitivo de embarcações na cabotagem, por construção ou transferência, só se fosse constatada demanda efetiva e constante de transporte.

A frota de navios para o transporte de petróleo e seus derivados pertence a PETROBRÁS e tem sido aumentada constantemente para atender a demanda crescente. O Governo recentemente aboliu o monopólio deste transporte que pertencia a FRONAPE.

O transporte de GLP (gás leve de petróleo) e de produtos químicos é atendido por navios da PETROBRÁS e de empresas privadas.

De 1986 a 1991, foram transferido para a frota de cabotagem dezesseis navios graneleiros que trafegavam no longo curso, por motivos econômicos e técnicos, totalizando 583.074 TPB e três navios do tipo porta -container, num total de 43.439 TPB.

Analisando a tabela nº 1 verificamos que o TPB da frota mostra uma tendência positiva, tendo evoluído de 1.135.382 TPB em 1980 para 3.922.229 em 1995, mais do que triplicado. Se o número de embarcações não sofreu praticamente alteração, o que houve foi uma mudança de perfil da frota durante o tempo.

A tabela nº 2 nos dá uma idéia da idade média dos navios da cabotagem que se situa na faixa dos quinze anos, embora os nossos cargueiros já tenham ultrapassado os vinte e um anos.

Quanto ao frete, os navios da cabotagem geraram, em 1985, US\$ 309.472.000,00, em 1989, US\$ 275.782.000,00 e em 1995, 310.365.980,00. Pelo visto, em praticamente dez anos ficamos no mesmo patamar. Do total de 1995, a participação dos navios próprios foi de 68,60%, contra 31,34% de afretados.


 - As Cargas

TABELA 1.

EVOLUÇÃO DA FROTA MERCANTE DE CABOTAGEM SEGUNDO O TPB E
A QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES
1980-1995

ANO	TPB	QUANTIDADE
1980	1.135.382	122
1981	1.136.214	119
1982	1.260.250	128
1983	1.206.999	118
1984	1.390.309	123
1985	1.643.293	125
1986	1.634.739	117
1987	1.918.511	131
1988	2.175.142	130
1989	2.325.691	118
1990	2.658.518	119
1994	3.613.457	120
1995	3.722.229	121

Fonte : DNTA/DITMAN/SECAB

TABELA 2.

FROTA BRASILEIRA DE CABOTAGEM POR TIPO E IDADE MÉDIA

TIPO	TPB	IDADEMÉDIA	QUANT.
Cargueiro	52.899,00	21,23	7
Graneleiro	1.207.872,00	14,27	33
Petroleiro	1.896.875,00	12,84	46
GLP	59.362,00	11,63	8
Passageiro	0,00	0,0	0
Ro-Ro	9.753,00	20,67	3
Multiprop	14.600,00	14,00	0
P. Container	127.241,00	19,86	1
Frigorífico	10.282,00	22,00	7
Químico	63.260,00	18,63	2
Cisterna	275.079,00	-	7
Barcaças	5.006,00	-	7
Total	3.722.229,00	15,12	121

Fonte : Departamento da Marinha Mercante
Ano 1995

As cargas no transporte marítimo são classificadas como granéis, que podem ser líquidos e sólidos, e carga geral.

Os Granéis Líquidos

O transporte de granéis líquidos na cabotagem é composto de dois segmentos: O de petróleo bruto ou de derivados do petróleo mais o álcool etílico e dos produtos químicos. O transporte de petróleo e seus derivados era até poucos dias monopólio, assegurado pela Constituição, da PETROBRÁS.

Consultando a Tabela nº 3, verificamos que, em 1980, a quantidade movimentada foi de 16,6 milhões de toneladas, já em 1990, atingiu 38,9 milhões e, em 1995, 74,06 milhões. Em dez anos houve um acréscimo bem acentuado, em virtude do esforço da PETROBRÁS quanto ao aumento da nossa produção de petróleo. O forte deste tráfego é o transporte do petróleo de origem nacional e seus derivados.

Já a participação dos produtos químicos fartamente utilizados na indústria de transformação, principalmente de fertilizantes, foi acanhada, em virtude da forte concorrência do modal rodoviário. Dados do Ministério dos Transportes afirmam que de 1980 a 1990 o incremento foi de apenas 350 mil toneladas. Variou de 3,15 milhões para 3,50 milhões. Este segmento é muito sensível pelo comportamento do parque industrial. Qualquer situação de insegurança quanto a política econômica observa-se nítida variação da tonela-gem transportada.

O transporte por caminhão de produtos químicos é bastante perigoso e preocupante, pois os vários acidentes ocorridos têm causados perdas de vidas humanas e agressão ecológica a natureza.

- Os Granéis Sólidos

Nos últimos anos, alguns granéis sólidos apresentaram crescimento no transporte, devido a ausência de competição dos demais modais e

ao incremento do seu consumo. O minério de ferro, em face da implantação de novas siderúrgicas e ampliação das existentes; o carvão mineral, devido à política de utilização de novas fontes de energia; a bauxita, em consequência do desenvolvimento de novos projetos industriais; e o trigo, o milho e o sal, em função do crescimento do mercado consumidor.

Quanto ao trigo, o seu transporte era coordenado e contratado pelo Banco do Brasil até o ano de 1991. Era uma atividade encarada pelo governo como um programa social e por isso, o produto era distribuído em todo o Território Nacional com um mesmo frete. Com a privatização da comercialização e industrialização, cada moinho negocia livremente preços e quantidades com as fontes de suprimento e, com as empresas de navegação, as quantidades a serem transportadas - a frequência e o valor.

Consultando a Tabela nº 3, verificamos um crescimento na movimentação de 16 milhões de toneladas em quinze anos, de 1980 a 1995, sendo que, nos últimos cinco anos, este incremento foi de 6,7 milhões de toneladas.

- A Carga Geral

Constituída basicamente de produtos industriais, sua movimentação utilizou-se até a presente época de terminais portuários públicos. Sua característica básica é possuir menor volume e maior valor.

De um fluxo de 4,3 milhões de toneladas em 1956, quando representava 63% do total da carga transportada, sua movimentação pelo modal marítimo veio caindo de maneira acentuada. Atingiu 1,4 milhões de toneladas, em 1980 e despencou para apenas 100 mil toneladas em 1990. De 1991 a 1995 deu uma ligeira recuperada, alcançando 997 mil toneladas.

Ao longo dos anos vários esforços foram realizados pelas companhias de navegação interessadas. No tráfego "SANTOS-MANAUS", a partir do segundo semestre de 1983, foram introduzidos navios mais modernos como o "roll-on-roll-off", para transporte de carretas, e navios porta-

TABELA 3.

EVOLUÇÃO DE 1974 A 1995 DAS PRINCIPAIS CARGAS.

10³ t

ANO	GRANÉIS LÍQUIDOS	GRANÉIS SÓLIDOS	CARGA GERAL
1974	12.096	3.698	876
1975	12.601	3.403	752
1976	13.294	3.751	995
1977	12.483	4.227	943
1978	13.991	4.325	1.135
1979	15.132	5.815	1.170
1980	16.600	6.743	1.417
1981	16.380	6.752	1.348
1982	19.610	7.085	1.446
1983	24.534	8.712	1.194
1984	35.296	8.994	1.295
1985	41.279	10.195	1.326
1986	39.600	11.400	100
1987	37.900	12.900	900
1988	38.800	14.800	700
1989	40.400	14.100	400
1990	38.900	16.000	100
1994	66.600	16.900	730
1995	74.060	22.700	997

12Fonte : Departamento de Marinha Mercante (DMM)
Seção de Análise e Registro da Cabotagem (SEARC)

contêineres. O resultado não foi animador e o tráfego foi bastante reduzido entre 1987 a 1990. A partir do início de 1990, apostando nas medidas liberalizantes da economia, a Empresa ALIANÇA resolveu retomar o mesmo tráfego com dois navios de 400 contêineres de capacidade, mas em 1992 resolveu abandonar devido aos constantes déficits nesta linha.

Na época em que a inflação beirava o patamar de 40% a 50% ao mês, o transporte aéreo chegou até ser vantajoso para alguns segmentos da carga geral, embora o seu frete chegasse a ser até nove vezes mais caro do que o marítimo.

Compensava o deslocamento aéreo ao invés de deixar a mercadoria armazenada no porto.

- As Dificuldades

Apesar de várias ações adotadas pelo Governo, desde muito tempo atrás, para fomentar e desenvolver a nossa Marinha Mercante e a construção naval, algumas dificuldades foram removidas, outras permaneceram, e outras apareceram se sobrepondo aos acertos, provocando, conseqüentemente, retardo no desenvolvimento do setor. A cabotagem é o setor mais atingido, em virtude de freqüentar mais assiduamente os portos nacionais.

Ao longo dos anos, as empresas de cabotagem elegeram alguns problemas que contribuíram para dificultar o desenvolvimento do setor. Os principais foram:

- Níveis e fixação de fretes:

Os níveis e fixação de frete eram estabelecidos pelo Governo Federal, não tendo o armador controle sobre os preços dos serviços. Os fretes eram cobrados pela Tabela de Fretes na Cabotagem Marítima Brasileira (FRECAB), em vigor desde 1974.

Este procedimento acarretava um constante atraso nas auto-

rizações de novos índices e provocava uma defasagem acumulada a longo prazo, em virtude de aplicação de métodos não condizentes com a atividade. Como exemplo: os reajustes eram feitos apenas em função das variações dos índices econômicos, e não em função da variação real dos custos do transporte.

A partir de 1985, o Ministério dos Transportes veio liberando paulatinamente e, atualmente, encontra-se totalmente livre.

- Restrições à importação de sobressalentes:

Os navios que compõem a frota de cabotagem têm vários componentes e equipamentos de origem estrangeiras. Ao longo da sua vida útil as manutenções e reparos se fazem obrigatórios, e para isso, existe a necessidade de importação. A compra no exterior desses componentes é controlada pelas autoridades aduaneiras e depende de autorização, o que tem gerado paralisações desnecessárias. Além disso, as taxas de importação vigentes para o setor de cabotagem eram bem mais altas do que as pagas pelos estaleiros para a construção de navios para exportação.

- Preço do óleo combustível:

O preço do óleo pago pelos navios da cabotagem é bem superior ao preço pago pelos navios de longo curso, seja brasileiro ou estrangeiro. O prazo para pagamento do longo curso é de trinta dias enquanto que o da cabotagem é de oito dias. Segundo a BR Distribuidora, o litro do diesel para longo curso está R\$ 0,246 contra R\$ 0,33 para o mercado interno.

- ICMS:

O transporte de grânéis sólidos (milho, sal, produtos químicos, etc) ainda é onerado pelo ICMS, apesar de sua essencialidade. Os armadores vêm, à tempo, propondo ao senado adoção de alíquota mínima no transporte dessas mercadorias, devido serem elas essenciais e matérias-primas para vários produtos

- Despesas elevadas com as seguradoras nacionais:

Os custos praticados pelas seguradoras nacionais são mais caros do que os cobrados pelas suas congêneres internacionais. Por força do regulamento, até bem pouco tempo atrás era proibido as empresas nacionais trabalharem com seguradoras internacionais.

- Excessiva Interferência Governamental:

O setor sofre interferência e tem que atender a normas, regulamentos e leis de pelo menos seis ministérios, a saber: Fazenda, Saúde, Transporte, Trabalho, Justiça e Marinha. O Anexo A detalha as ações de cada setor.

- Tripulação:

Em virtude do contido no Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM), a Diretoria de Portos e Costas (DPC) zelando pela segurança da navegação estipula um número de tripulantes que acha adequado para operar os equipamentos e realizarem os serviços de bordo. Os armadores, por outro lado, acham que este número pode ser bem reduzido. Atualmente, a DPC revendo alguns critérios conseguiu atender aos armadores e vários navios tiveram suas tripulações reduzidas.

- Praticagem:

O serviço de praticagem tem sido motivo de frequentes polêmicas, devendo em breve ter uma nova legislação.

Entretanto, atualmente, o caráter obrigatório do uso do serviço de praticagem traz a peculiaridade de tornar compulsório o pagamento do serviço, mesmo quando não utilizado e, pelo outro lado, obriga o prático a manobrar o navio independente do compromisso do armador.

As reclamações mais constantes são os preços abusivos, monopólio da atividade e venda casada de serviços de praticagem e lancha.

O Decreto nº 97.026/88 orienta que os práticos se reúnam em

associações, mas nada impede que os mesmos trabalhem individualmente ou que haja mais de uma associação prestando esse serviço. Mas na prática, o que se constata é o monopólio das associações, ditando seus preços e, às vezes, condicionando o serviço ao uso das lanchas pertencentes às suas associações.

A fim de comparação listamos abaixo os custos de praticagem em alguns portos:

Gdansk	- Polônia	- US\$	2.200
Norfolk	- EUA	- US\$	5.500
Oita	- Japão	- US\$	12.000
Santos	- Brasil	- US\$	10.500 (Terminal COSIPA)
Sepetiba	- Brasil	- US\$	6.700
Tubarão	- Brasil	- US\$	4.500

- Deficiências da infra-estrutura portuária:

De forma geral, os terminais públicos brasileiro no setor de carga geral são caros e ineficientes se comparados com seus semelhantes estrangeiros.

Na parte relativa à movimentação de contêineres, por exemplo, os preços praticados estão bem acima da média internacional que é de US\$ 200 por contêiner. O porto do Rio de Janeiro, apontado como o porto mais caro do País, esse valor chega a atingir US\$ 550, seguido pelos portos das cidades de Rio Grande e Santos, praticamente empatados em US\$ 450 (ver tabela 2).

A baixa produtividade nas operações de carga e descarga dos navios ainda é flagrante. A produtividade corresponde à relação entre o produto movimentado em peso e o intervalo de tempo considerado. O porto do Rio de Janeiro movimenta apenas dez contêineres por hora, abaixo dos doze por hora de Santos. Enquanto isso, no porto de Hamburgo, na Alemanha, essa produtividade atinge trinta contêineres por hora.

Usuários e analistas relacionados com o setor, apontam vári-

os fatores que concorreram para tornar os nossos serviços portuários deficientes. Vejamos alguns deles:

- excessiva centralização do Poder do Estado

Desde o Brasil Colônia que o Poder Central vem interferindo veementemente nas atividades portuárias, gerando com isto os altos custos que hoje se constata.

- reduzida participação da iniciativa privada.

Com a Lei nº 8.630/93 procurou-se eliminar o monopólio estatal na realização das operações portuárias de movimentação e armazenagem de mercadorias, com a criação da figura dos operadores portuários.

- a ausência de um gerenciamento único para o pessoal de bordo e de terra, nas operações de carga e descarga.

A mão-de-obra responsável diretamente pela operação é representada, basicamente, pelo conjunto de trabalhadores da estiva e da capatazia.

Os estivadores operam somente a bordo. São trabalhadores avulsos. Os conferentes atuam em terra, contando e anotando a carga que entra e sai de bordo. São dois profissionais que conferem, um por parte das agências de navegação e outro, o anotador, por parte da Administração do Porto. Tal serviço só serve, na prática, para pagar a estiva. Para a transferência de responsabilidade vale a contagem dos armazéns pelos conferentes, com assistência da agência.

Quanto à capatazia, a nova lei modificou o seu conceito. Só é capatazia quando o embarque ou desembarque de carga é feita com aparelhamento portuário. Quando é efetuada com aparelhagem de bordo, é estiva.

O conjunto de trabalhadores da estiva ou da capatazia é denominado "Terno".

Assim, o trabalho realizado para descarregar ou carregar um navio emprega essas duas classes trabalhadoras sem comando único.

- monopólio do mercado de trabalho e os altos custos impostos pelo sindicato da estiva.

Agindo sozinho dentro do navio, carregando e descarregando, o sindicato da estiva era ao mesmo tempo entidade representativa dos empregados e empregadores. Assim, impunha a sua vontade quanto ao número de trabalhador por terno e o seu preço.

- modelo tarifário e aparelhamento portuário obsoleto.

A estrutura tarifária brasileira para os portos organizados estava definida pelo Decreto nº 24.508, de 28 de junho de 1934, que uniformizava as taxas portuárias quanto à sua espécie, estabelecendo que as vantagens e serviços que o comércio e serviços usufrissem seriam indenizados com o pagamento de importâncias cobradas pela administração desses portos, calculadas pelas aplicações de taxas específicas. O Anexo B lista as quatorze tabelas que discriminavam os serviços prestados.

Por outro lado, a falta de investimentos na modernização dos aparelhos portuários tem acarretado mais demora nas operações realizadas. A maioria deles são aparelhos lentos, antiquados e que executam de maneira imprópria a tarefa imposta.

- carência de programas periódicos de treinamento de mão-de-obra.

É de importância capital a capacitação e o conhecimento do homem das operações que realiza e dos equipamentos que opera. Novas técnicas surgem, o novo trabalhador aparece e por isso uma programação contínua de treinamento é essencial.

- ausência de retroporto adequado na maioria dos portos.

A maioria dos portos brasileiros se situam em locais cir-

cundado por ruas estreitas e de tráfego intenso, acarretando dessa maneira congestionamento dos outros meios de transporte. Vide exemplo do porto do Rio de Janeiro que utiliza com o retroporto alguns terrenos baldios do bairro.

A noção do "multimodal" ainda não alcançou a maioria dos nossos portos.

- dificuldade de acesso e controle da carga pelo proprietário.

Tendo em vista a burocracia reinante na área portuária, ao responsável pela carga é dificultado o acesso e o controle da mesma.

- falta de segurança nos pátios e armazéns.

São constantes as violações e roubos de cargas na área portuária.

- reduzido entrosamento multimodal

É patente a falta de entrosamento das modalidades de transportes nos nossos portos. Nos grandes portos da Europa, como Copenhagem, Roterdã, Hamburgo e etc, o entrosamento das três modalidades é perfeito, fazendo com que as cargas fluam com facilidade, rapidez e economia de esforço.

O somatório desses fatores mencionados tem provocado além da procura pelo caminhão, a demora dos navios nos portos, o aumento dos custos portuários, o encarecimento do frete e a falta de confiança no trato das mercadorias. Quanto a esta última observação, é célebre o problema das "faltas e avarias" nas cargas finas transportadas na cabotagem.

SEÇÃO III - VANTAGENS E DESVANTAGENS EM RELAÇÃO A FERROVIA E A RODOVIA.

Qualquer sistema de transporte é formado por vários tipos de transportes, ou modais; cada um com suas características peculiares, apresentando

grau diverso de complexidade e gerando custos diferentes.

O ferroviário é composto de locomotivas, vagões, vias férreas, estações, oficinas e pátios de manobra. O marítimo relaciona-se com navios e portos. Já no rodoviário predomina o binômio veículos e estradas.

Para o usuário que deseja sua carga transportada da origem ao destino, é indiferente o modal usado, desde que lhe propicie:

- menor custo - somatório dos custos dos modais usados;

- maior segurança - o modal ou conjunto que melhor assegurar a integridade da carga, reduzindo seus custos de seguro e os ônus da carga não entregue no prazo; e

- tempo útil - fator importante pois gera custos adicionais.

Alguns estudos comparativos foram realizados com a intenção de mostrar os custos dos diferentes modais. A seguir, mostraremos o da empresa SOBARE/SERVEMAR, do grupo Wilson Sons (35:12).

Na tabela nº 4, juntamente com a figura nº 1, é apresentado o estudo, na qual é mostrado os custos envolvidos porta a porta utilizando-se os modais marítimos, rodoviários e ferroviários e também o preço do frete. Neste estudo constatou-se que o transporte porta a porta, pelo caminhão, sai mais barato do que por navio, tendo em vista os custos portuários.

De todos os modais, o rodoviário é o único capaz de, por si só, oferecer o transporte porta a porta. Em ocasiões muito especiais, isto poderá ocorrer com o marítimo e o ferroviário, mas mesmo assim, dependerá de equipamentos sofisticados para realizar a carga e descarga.

Para a maior parte das cargas transportadas, será sempre necessário a utilização de mais de um modal que permita o transporte da origem a seu destino final.

Vejamos então as características, as vantagens e as desvantagens dos modais em questão:

TABELA 4.

CUSTOS ENVOLVIDOS NOS TRANSPORTES PORTA A PORTA

MODAIS : Marítimo / Rodoviário / Ferroviário
DESCRIÇÃO DA VIAGEM : Navio sai de Santos sem carga, navega até Maceió e inicia o carregamento, completando em Salvador, tendo 100% da carga destinada a Santos.
DURAÇÃO DA VIAGEM : 17, sendo 9 dias navegando entre Santos / Maceió / Salvador / Santos e 8 dias nos portos entre carregamento e descarga.
CUSTO DO NAVIO <ul style="list-style-type: none"> • Aluguel do navio por dia : R\$ 6.250,00; • Combustível por dia : R\$ 1.969,41; • Dias utilizados na viagem : 17 dias; • Custo do navio na viagem : R\$ 139.730,00

O PREÇO DA OPERAÇÃO INTERMODAL

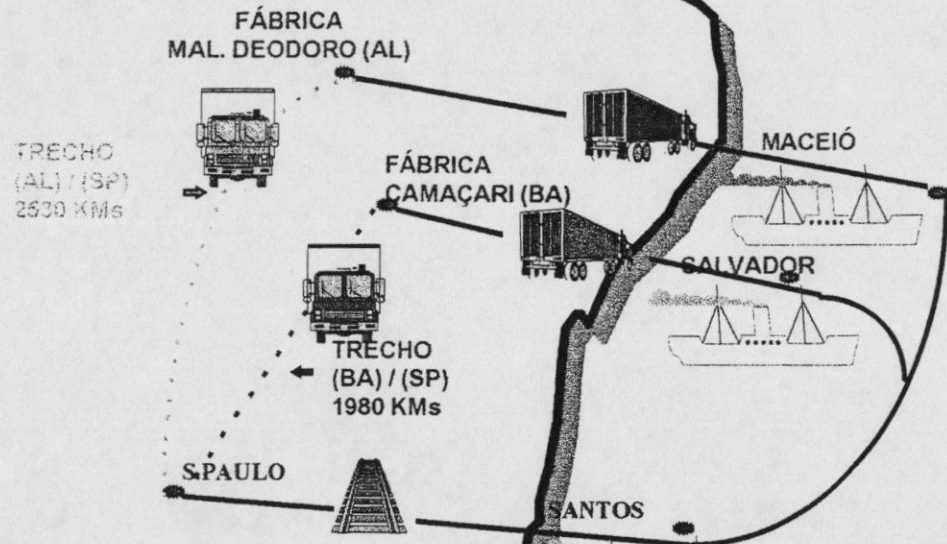
CUSTOS OPERACIONAIS CONTIDOS NO MODAL MARÍTIMO				
Tonelagem movimentada em cada porto	3.546,51	1.521	5.167,5	5.167,5
Portos escalados pelo navio	Maceió	Salvador	Santos	R. Janeiro
1- Custo de entrada e saída nos portos	p/ TON.	p/ TON.	p/ TON.	p/ TON.
Despacho (despachante oficial de navios)	0,02	0,07	0,06	0,02
Praticagem (desconto para cabotagem em alguns portos)	0,06	0,57	0,18	0,23
Rebocador (desconto para cabotagem qualquer porto)	0,52	1,24	0,59	0,98
Atracação (somente Salvador concedia desconto)	0,13	0,26	0,88	0,11
Agenciamento (negociado caso a caso)	0,14	0,33	0,05	0,05
Sub total (1) = R\$	0,87	2,48	1,76	1,39
2- Custo de carga / descarga no navio	p/ TON.	p/ TON.	p/ TON.	p/ TON.
Carregamento / descarga (estiva / conferentes / bloco etc.)	12,49	9,44	10,28	10
Taxa de utilização do porto (pago a CIA DOCAS)	1,4	1,65	3,92	1,12
Capatazia carregamento / descarga (pago a CIA DOCAS)	4,74	3,01	8,25	1,78
Sub total (2) = R\$	18,63	14,1	22,45	12,90
B - Total operacional marítimo (1) + (2) =	19,5	16,58	24,21	14,28
CUSTOS CONTIDOS NOS MODAIS RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO				
Custo intermodal	p/ TON.	p/ TON.	p/ TON.	p/ TON.
Transporte fábrica / porto (rodoviário)	5,13	12,82		
Transporte porto / fábrica (ferroviário)			6,41	23,08
C - Total modais rodoviário e ferroviário	5,13	12,82	6,41	23,08

OBS.: Os valores referentes ao porto do Rio de Janeiro são estimados, de acordo com as tabelas vigentes, considerando descontos para cabotagem.

FONTE : SOBRARE / SERVEMAR

14B

DISTÂNCIA PERCORRIDA	CUSTO DO TRANSPORTE
2530 KM	R\$ 58,00 / TON
1980 KM	R\$ 65,00 / TON
30 KM	R\$ 5,13 / TON
50 KM	R\$ 12,82 / TON
100 KM	R\$ 6,41 / TON
MILHAS NAVEGADAS	
1290 MILHAS	R\$ 27,04 / TON



	CUSTO CARGA / DESCARGA	
	R\$ / TON	R\$ / TON
MACEIÓ	19,42	
SALVADOR	17,02	
SANTOS	-	24,21
CUSTO TOTAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO		
MAL. DEODORO / S.PAULO	= R\$ 82,21 / TON	
CAMAÇARI / S.PAULO	= R\$ 87,50 / TON	

FIGURA 1.

- Transporte Ferroviário

A densidade de tráfego e a distância, são fundamentais para justificar a construção de ferrovias. O trem, com fretes mais baixos, concentra-se nas cargas de relação valor-peso ou valor-volume mais baixos e dificilmente em cargas parceladas, ou seja, carregamentos de um embarcador, inferiores à capacidade de um vagão fazem uso da ferrovia. As capacidades dos vagões variam tanto em função do comprimento, da bitola, como do tipo. Os vagões "plataforma" são utilizados para transportar contêineres. Nos EUA esses vagões movimentam contêineres empilhados em duas alturas, dobrando a capacidade de transporte.

Atualmente no Brasil existem linhas com quatro tipos de bitolas, resultado da falta de coordenação e de planejamento dos governos.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), temos 13km com bitola de 0,76m, 24.112km com 1,0m, 194km com 1,435m e 5,472km com 1,60m. Como exemplo dessa falta de planejamento, no estado de São Paulo a estrada de ferro Paulista tem bitola de 1,60m e a estrada de ferro Sorocabana tem 1,0m.

As principais vantagens e desvantagens visualizadas do Transporte ferroviário são:

- baixo consumo de combustível por tonelada/quilômetro;
- adequado para o transporte de embarques grandes e homogêneos, principalmente grãos, quando a diferença de frete em relação ao rodoviário supera os custos adicionais em estoques e armazenagem. Os custos de transportes por tonelagem/quilômetro são reduzidos à medida em que aumenta o número de unidades de transportes;
- desconexão Norte/Sul;
- existência de várias bitolas, o que dificulta o deslocamento das cargas nas grandes distâncias.

- custo elevado, quando associado a distâncias que necessite realização de transbordo;

- baixa flexibilidade;

- necessidade de manter maior estoque nas extremidades; e

- freqüentemente a distância entre a origem e o destino é maior comparada com o rodoviário, devido à restrição quanto a graus de aclive, raios de curvas e traçados inconvenientes.

- Transporte Rodoviário

O mercado de transporte rodoviário no Brasil conta com os seguintes atores:

- empresas de transportes de cargas, que são pessoas jurídicas e cuja atividade consiste em transportar cargas para terceiros;

- empresas de carga própria, que corresponde a empresas industriais, comerciais, agrícolas, agroindústrias e cooperativas que utilizam veículos de sua propriedade ou afretados para a movimentação das cargas que comercializam ou produzem;

- transportador individual, que realiza atividade similar à da Empresa de Carga Própria, embora seja pessoa física. Inclui fazendeiros, pequenos empreiteiros e outros; e

- o carreteiro, que é a pessoa física proprietária de um ou mais veículos, conduzidos pelo próprio ou por motorista, sem vínculo empregatício, e utilizados na prestação de serviços de transporte de cargas para terceiros.

O frete cobrado pelo carreteiro, via de regra, é inferior àquele cobrado pelas empresas de transporte de carga, aproximadamente 50% do mesmo é pago antecipadamente quando contratado, e o restante quando entregue a carga. Empresas de transporte, por sua vez, concedem um prazo para pagamento do frete.

O transporte internacional de cargas é realizado por empresas credenciadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). A recente entrada em vigor do Mercosul ainda não estabeleceu todas as normas.

As principais vantagens e desvantagens visualizadas no transporte rodoviário são:

- serviço porta a porta;
- maior velocidade de cruzeiro;
- freqüência e disponibilidade de vias de acesso;
- menor tempo de carregamento, o que permite a rápida partida do mesmo;
- facilidade de substituir um veículo por outro, em caso de acidente ou quebra do veículo;
- financiamento para a aquisição de um caminhão, não envolve o aporte de bens pessoais e até o sistema de consórcio pode ser utilizado;
- a empresa rodoviária não tem nenhuma taxa ao se posicionar no local de carga ou descarga;
- menor capacidade de carga;
- maior consumo de combustível;
- inadequado para o transporte de granéis a grande distância; e
- afeta o nível de serviços das estradas, principalmente nos períodos de safra quando provoca grandes congestionamentos.

- **Transporte Marítimo de Cabotagem**

O mais barato que qualquer outro modal, quando se trata de frete unitário ton/km.

É o transporte economicamente válido para o fluxo ao longo da

costa e que os destinos das cargas encontram-se dentro de uma faixa razoável dos portos. No nosso caso, precisamos remover as dificuldades citadas para que o País venha sentir os seguintes vantagens:

- expressiva redução do custo de conservação da malha rodoviária, permitindo redirecionar investimentos;
- barateamento dos preços das mercadorias, em virtude do menor peso do item frete na composição dos seus custos;
- alargamento da base de consumo dos bens produzidos no País, em virtude desse barateamento; e
- geração de mais empregos como consequência do aumento do consumo.

CAPÍTULO 2

A DESREGULAMENTAÇÃO

SEÇÃO I - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Determinante e essencial para a navegação de cabotagem é ser competitiva. A falta deste atributo poderá inviabilizar os produtos nacionais de matérias-primas e veremos crescer as pressões do setor industrial para uma abertura a navios estrangeiros. Portanto, a composição de custos do navio é o fator principal para a fixação do valor dos fretes.

Para melhor compreendermos as necessidades das medidas de desregulamentação adotadas, mostramos nos Anexos B e C os fatores que formam os custos de um navio e os que compõem os encargos portuários.

A tabela nº 1, Anexo C, especifica a formação da estrutura de custo de um navio petroleiro de 29.955 TPB. Como podemos visualizar, os gastos com pessoal é o segundo em valor, após os custos de capital, representando em torno de 52% dos custos operacionais e 23% do custo total.

A tabela nº 1, do Anexo D, custos portuários no Porto de Rio Grande, nos mostra que a autoridade portuária é responsável por 14,36% e 26% dos custos no Porto Novo e TECON respectivamente, enquanto que os serviços portuários englobam 81,60% do custo total, no Porto Novo, e 71% no TECON.

A estiva por sua vez, foi responsável por 72,1% dos custos dos serviços portuários no Porto Novo e 72,7% no TECON.

Fato interessante e digno de registro aconteceu no terminal privado da Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), em abril passado, quando estivadores do Porto de Santos resolveram ocupar os dois navios que carregavam minério no referido terminal, alegando que a empresa deveria requisitar a mão-de-obra no organismo gestor da mão-de-obra do Porto de Santos e

não, trabalhar com os seus próprios funcionários.

O Terminal da COSIPA já privatizado nos moldes da legislação em vigor, não poder operar com seu próprio pessoal é demonstração clara do poder da estiva em fazer o que bem entende nos portos nacionais, passando por cima das autoridades constituídas e pelo próprio Poder Judiciário, que já tinha dado ganho de causa a empresa.

Em virtude da não desocupação dos navios e terminais, a COSIPA resolveu negociar pois a inação das autoridades estaduais comprometiam os seus compromissos e a segurança física do seu pessoal. No acordo firmado, ficou decidido que haveria rodízio nas tarefas de carga e descarga: um navio seria operado pelos trabalhadores avulsos e o seguinte pelos empregados da empresa.

Passados três meses do acordo, ficou evidente, pela primeira vez no país, a diferença dos serviços, abrangendo custos e qualidade, entre os membros do sindicato e os trabalhadores vinculados a empresas privadas. O resultado foi o seguinte:

- cada tonelada de minério de ferro descarregada pelos estivadores avulsos custou R\$ 2,33 , e pelos trabalhadores da empresa ficou em R\$ 0,28.

Mais ou menos um décimo de diferença;

- no embarque (exportação) de produtos siderúrgicos, o custo médio pelos estivadores saiu a R\$ 8,75 enquanto pelos empregados ficou em R\$ 2,05;

- quanto à produtividade, o pessoal da empresa descarregou 638t de minério por dia, enquanto que os novos estivadores descarregaram apenas 91t;

- na exportação de produtos siderúrgicos, os trabalhadores da empresa embarcaram 72t por dia, e os avulsos, apenas 29t; e

- no carvão recebido, a COSIPA desembarcou 601t por dia, e os

sindicalistas somente 122t.

Contabilizando geral, ficou evidenciado que o custo dos serviços, quando realizados pelos empregados da COSIPA saía até doze vezes mais barato e a produtividade aumentava mais de sete vezes. Segundo a presidência da Siderúrgica, a economia da empresa poderia chegar até R\$ 30 milhões este ano se pudesse operar somente com o seu pessoal.

Entendemos que a desregulamentação da navegação de cabotagem está inserida no contexto da grande desregulamentação da navegação nacional e em virtude dos exemplos citados, sentimos a necessidade de tais medidas.

Procuraremos então, analisar as principais medidas que estão sendo implementadas, enfocando os tópicos essenciais ao setor da cabotagem.

Iniciaremos comentando os pontos principais da tão falada, discutida e de difícil implantação Lei nº 8.630/93, a chamada "LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS" e finalizaremos o capítulo dando notícia do Projeto de Lei nº 4.259/93 que pretende implementar a nova sistemática da segurança aquaviária.

O Anexo E traz algumas definições constantes nas leis em vigor, para melhor entendimento.

SEÇÃO II - A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

Pela Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975, o Governo Federal foi autorizado a criar a Empresa Brasileira de Portos S.A. (PORTOBRÁS) modificando, assim, o Sistema Portuário Nacional. Paralelamente, dentro da política do regime de exploração dos portos, foram criadas as Companhias Docas do Rio Grande do Norte, Bahia, Espírito Santo e de São Paulo.

Em conseqüência, o nosso Sistema Portuário passou a ter, no período de janeiro de 1976 a março de 1990, a constituição constante do Anexo F.

A PORTOBRÁS controlava as administrações portuárias, as conces-

sionárias e as administrações hidroviárias, além de definir os programas orçamentários, as políticas tarifárias e de pessoal, e as decisões sobre investimentos.

Apesar desse centralismo de gerenciamento, a PORTOBRÁS não conseguiu acompanhar, a contento, as mudanças tecnológicas que levaram os portos de todo o mundo a uma completa reformulação com o aparecimento dos contêineres, portêineres, pallets, correias transportadoras, esteiras rolantes, sistema "roll-on-roll-off", etc.

Esses novos equipamentos vieram a exigir novos métodos de administração e gerenciamento, além de pessoal bem mais qualificado que o tradicional. Por não ter tido as condições adequadas para o acompanhamento desta evolução, os nossos portos públicos foram ficando obsoletos e caros, provocando, conseqüentemente, o aumento dos custos das movimentações das cargas, principalmente a carga geral, afetando sobremaneira a navegação de cabotagem.

As constantes reclamações dos usuários somadas as deficiências constatadas fizeram com que o Governo extinguisse a PORTOBRÁS em 13 de março de 1990, modificando novamente a estrutura do nosso Sistema Portuário.

Os portos até então administrados diretamente pela PORTOBRÁS, assim como as administrações hidroviárias, os setores de dragagem, pesquisa e ensino foram atrelados, provisoriamente a algumas Companhias Docas. No Anexo G é mostrada a estrutura resultante desta modificação.

As conseqüências dessa extinção não foram as esperadas, pois agravou-se ainda mais o quadro das deficiências. A política de livre comércio decorrente da globalização aliada a falta de recursos provenientes dos cofres públicos exigiam medidas mais radicais e ousadas nas gerências dos portos, a fim de tornar nossos produtos mais competitivos no exterior e evitar o desaparecimento da cabotagem na carga geral.

Assim, podemos afirmar, sem sombra de dúvida, que a guinada para a desregulamentação do setor aquaviário iniciou-se em 1991, quando o Governo resolveu modernizar os portos, por intermédio de ações de descentralização e desburocratização de tudo que se referisse à prestação de serviços na movimentação de carga do transporte marítimo.

Para isso, foi criada uma Comissão Especial sobre Serviços nos Portos, composta de vários ministérios, inclusive o da Marinha, que elaborou o Projeto de Lei nº 08/91 (PL 08/91) do Executivo, dando origem a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que “DISPÕE SOBRE O REGIME JURÍDICO DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

O referido Projeto de Lei teve uma tramitação complicada no Congresso Nacional, cerca de vinte meses, quando recebeu 231 emendas e acabou sendo transformado em substitutivo.

Para se ter uma idéia da abrangência desse instrumento, de renovação da legislação portuária, basta dizer que ele revogou sete outras leis, cinco decretos-lei e sete decretos, “bem como as demais disposições em contrário”.

Foram determinados os seguintes objetivos a serem perseguidos:

- descentralização e desregulamentação do setor;
- redução da atuação e ingerência do Estado na prestação dos serviços;
- aumento efetivo da participação dos usuários e da iniciativa privada;
- estrutura tarifária simplificada;
- término do monopólio do mercado dos trabalhadores avulsos;
- unificação do comando das operações portuárias;
- racionalização do uso da mão-de-obra e maior capacitação do tra-

balhador;

- estímulo à prática de livre concorrência para o aumento da eficiência e produtividade, com a conseqüente redução dos custos operacionais; e
- redução dos investimentos públicos, concentrando-os em obras de infra-estrutura, deixando para a iniciativa privada a responsabilidade dos investimentos relativos à superestrutura, aparelhamento portuário, recuperação e conservação das instalações.

Os aspectos mais relevantes da Lei são:

- instituição do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, com representantes do bloco do poder público (federal, estadual e municipal), bloco dos operadores portuários, bloco da classe dos trabalhadores e bloco dos usuários dos serviços.

Ao CAP compete baixar regulamentos de exploração do porto, promover a racionalização e otimização do uso de suas instalações, fomentar sua ação industrial e comercial, desenvolver mecanismos para a atração de cargas, homologar os valores das tarifas fixadas pela administração, aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto e, opinar sobre a proposta de orçamento, manifestando-se sobre o programa de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura;

- instituição dos Operadores Portuários, representativos da iniciativa privada, pessoas jurídicas pré-qualificadas para a realização dos serviços portuários, na área de administração dos portos organizados;

- constituição pelos Operadores Portuários dos Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra (OGMO), no âmbito de cada porto, com a finalidade de cadastrar, registrar e treinar os trabalhadores portuários e portuários avulsos, estabelecer o número de vagas e administrar o fornecimento da mão-de-obra para os Operadores Portuários;

- instituição do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário - AITP, com vigência a partir de 1994, até 1997, para indenização dos trabalhadores portuários avulsos que solicitarem o cancelamento de seus registros;

- possibilidade dos Terminais de Uso Privativo Exclusivo movimentarem cargas de terceiros, em regime de concorrência com o porto público, de conformidade com o disposto nos art. 4º, 6º e 48, da Lei nº 8.630/93;

- redução gradativa da alíquota do Adicional da Tarifa Portuária (ATP), de 50% em 1992, para 20% a partir de 1995. Em outubro de 1996 o ATP foi extinto; e

- revogação de vários diplomas legais, com predominância dos das décadas de 30 e 60.

Explicitamente, no art. 64, ela isenta a navegação de cabotagem do recolhimento do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário avulso (AITP) - destinado a atender aos encargos de indenização, pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso.

SEÇÃO III - A EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 7

A nossa Constituição de 1988 estabelecia em seu art. 178 que a lei disporá sobre:

I - a ordenação dos transportes aéreos, marítimos e terrestres;

II - a predominância dos armadores nacionais e navios de bandeira e registros brasileiros e do país exportador ou importador;

III - o transporte de granéis;

IV - a utilização de embarcações de pesca e outras.

§ 1º - a ordenação dos transportes internacionais cumprirá os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade;

§ 2º - serão brasileiros os armadores, os proprietários, os comandantes e dois terços, pelo menos dos tripulantes de embarcações nacionais;

§ 3º a navegação de cabotagem e a interior são privativas de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública, segundo dispuser a lei."

Percebendo que o referido artigo como estava redigido vinha impondo alguns obstáculos ao desenvolvimento da nossa Marinha Mercante, o Governo Federal enviou ao Congresso Nacional, a proposta de Emenda Constitucional nº 7, alterando o referido artigo, que foi aprovada em 15 de agosto de 1995, passando a ter a seguinte redação:

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

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

Dessa forma, foi suprimida da Constituição a privacidade das embarcações nacionais na cabotagem, ficando sua ordenação transferida para a lei ordinária.

A decisão surpreendeu os empresários do setor por colocar o país na contramão das tendências internacionais. Em todo o mundo, a cabotagem recebe a proteção governamental por razões econômicas e estratégicas. Ainda segundo estes mesmos empresários, a abertura da cabotagem é tida como fruto da desinformação da maioria dos nossos legisladores sobre o setor. Alguns usuários acreditam poder num primeiro momento baratear seus custos com a liberação. Sobre este assunto comentaremos mais adiante, no Capítulo 4, quando abordaremos os possíveis riscos da desnacionalização.

SEÇÃO IV - A LEI Nº 9.432/97

Em 08 de janeiro do corrente ano, foi sancionada a nova “Lei dos Transportes Aquaviários”, denominada pela mídia como “Lei da Cabotagem”, em virtude da importância deste tópico dentro do contexto mais amplo dos vários assuntos regulamentados. Essa denominação, portanto, não é precisa, pois a lei não se limitou a tratar apenas da navegação de cabotagem. A sua abrangência foi muito maior, disciplinando, também, várias outras questões relativas ao comércio marítimo, tais como:

- a participação do capital estrangeiro nas empresas nacionais;
- os regimes de navegação do país;
- as condições para o afretamento de embarcações estrangeiras;
- a política brasileira diante da prática protetora de bandeiras estrangeiras;
- o Registro Especial Brasileiro (REB); e
- toda uma política de incentivos à Marinha Mercante.

A nova lei se constitui no novo estatuto brasileiro em matéria de navegação aquaviária, em virtude das modificações estruturais que introduziu. Abandonou o modelo anterior de fechamento, com uma conseqüente maior abertura do transporte aquaviário, dentro de certos limites, à participação de empresas estrangeiras e à livre concorrência. Por outro lado, introduziu alguns mecanismos compensatórios de proteção e estímulos às empresas nacionais, com a intenção de permitir que essas possam concorrer em condições com a de outras bandeiras.

Em regulamentação ao art. 178 da Constituição Federal (CF), a nova lei, no seu art. 7º, estipula o seguinte:

“Art. 7º - As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos art. 9º e 10.

Parágrafo único: O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados Contratantes”.

Entende-se do que está acima postulado, que ficou reservado, em princípio, exclusivamente para os navios nacionais as navegação de cabotagem, interior de percurso nacional, apoio portuário e apoio marítimo. A exce-

ção fica por conta do afretamento de embarcações estrangeiras, matéria regulada nos art. 9º e 10. Na realidade são três os casos inseridos no art. 9º que permitem o afretamento de embarcações estrangeiras:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;
e

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por um período máximo de 36 meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcação de carga; e

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Analisando os casos acima podemos depreender:

- quanto ao item I, o armador nacional só pode afretar um navio estrangeiro se não existir navio brasileiro equivalente ou, existindo, estiver indisponível.

Assim, poderá um armador brasileiro buscar uma embarcação com características muito específicas, não existentes na atual frota mercante nacional, sem que tais características sejam determinantes ou necessárias para a operação pretendida. Nesses casos, deve ser preservado o privilégio do navio nacional, visando se for adequado aplicação de sanções judiciais cabíveis;

- no que tange ao item II, a lei não estabeleceu o que seja "interesse público", conceito vago e de difícil definição legal. Dessa maneira, a solicitação de autorização para o afretamento de navio estrangeiro nessa hipótese

deverá vir acompanhada de justificação bem sedimentada, do que seja interesse público; e

- já o item III, dispensa comentários.

O Art. 10 estipula que independe de autorização para o afretamento os enquadrados nos itens abaixo:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II -

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitando ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiros instalados no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

Quanto ao apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante, tratado no art. 11, no qual é instituído o Registro Especial Brasileiro (REB), ao nosso ver, o artigo de maior importância, iremos abordar com maiores detalhes no capítulo seguinte.

O art. 12 determina que são extensivos às embarcações que operam na cabotagem e nas navegações de apoio marítimo e portuário os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Vimos pois na Tabela nº 1 do Anexo B, que de um total de US\$ 3.671 referente a custos de viagem, o combustível participa com US\$ 1.692, isto é, em torno de 46%. Para os distribuidores de combustíveis a diferença entre os dois preços chega a variar entre 30% e 40%.

Outra medida que contempla todos os segmentos dos transportes aquaviários diz respeito a isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), para as cargas cujo destino ou origem sejam os portos da Região Norte ou Nordeste, conforme estabelece o art. 17.

Como vimos, parte desse recolhimento é destinado ao armador para custeio de construção ou reparos de suas embarcações. O parágrafo único desse artigo prevê que o Fundo de Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação dos valores que deixarem de ser recolhidos.

Na opinião de vários armadores, essa medida deverá contribuir para a redução dos fretes, podendo haver um certo crescimento no comércio marítimo daquelas regiões.

A Lei nº 4.932/97 foi aprovada com dois vetos. O primeiro, § 4º do art. 11, não afetaria a cabotagem, pois no seu bojo estipulava que o frete não deveria ser incluído na base do cálculo para tributos incidentes sobre as importações e exportações de mercadorias pelo Brasil. Foi mantido somente para as embarcações registradas no REB. Já o segundo, art. 19, de caráter geral, previa que as atuais convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de bandeira brasileira não seriam aplicados ao REB.

SEÇÃO V - O PROJETO DE LEI (PL) Nº 4.259, DE 1993

Encontra-se no Congresso Nacional, para apreciação em plenário, e dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Irá revogar vários dispositivos, entre eles o atual Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM), instituído pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1992.

O referido PL pretende assegurar ao exercício da autoridade marítima, hoje sob a incumbência do Ministério da Marinha, instrumento legal hierarquicamente superior, capaz de por fim a dificuldades de natureza jurídica oriundas do questionamento quanto ao real poder de delegação conferido pelo RTM, aprovado por decreto.

No seu Capítulo III, que trata do Serviço de Praticagem, determina no seu art. 13, que o serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas. No parágrafo 4º diz que a autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob o seu comando no interior da Zona de Praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva. Já nos três itens do art. 14, permite a autoridade marítima: estabelecer o número de práticos por cada Zona de Praticagem; fixar o preço dos serviços de praticagem; e requisitar os serviços de práticos. Tudo isto por considerar que o serviço de praticagem é atividade essencial, e deve estar permanentemente disponível nas zonas estabelecidas.

As principais proposições que levaram os setores responsáveis pela elaboração do projeto, incluindo a Marinha, por intermédio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), a criarem um novo cenário para a prestação dos serviços de praticagem foram:

- eliminação da possibilidade de qualquer monopólio por uma dada Associação de Práticos;
- previsão de redução dos limites e das situações em que a praticagem é obrigatória, para comandantes brasileiros qualificados;
- previsão de que, em caso de falta de acordo quanto ao valor da remuneração do serviço, a Marinha arbitraré, até a solução definitiva entre as partes, ficando assegurado a prestação do serviço do práctico; e
- regulação pela Marinha do número de práticos, de maneira a garantir a manutenção dos padrões técnicos necessários ao exercício da atividade e a disponibilidade do serviço continuamente.

No Capítulo 5, juntamente com as sugestões para o setor, citaremos algumas conseqüências surgidas.

CAPÍTULO 3

O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO E A CABOTAGEM

SECÃO I - CONSIDERAÇÕES GERAIS

Antes de analisarmos as consequências do REB na cabotagem, faremos uma ligeira digressão sobre a bandeira de conveniência e a origem do segundo registro.

- A Bandeira de Conveniência

A prática da "Bandeira de Conveniência" (BDC) é bastante antiga e data do século XVI, quando comerciantes britânicos utilizaram-se do pavilhão espanhol para ter acesso ao comércio nas Índias Ocidentais. Mas, o seu uso somente começou a tomar fôlego a partir de 1920, quando os Estados Unidos permitiram que os seus navios fossem registrados no Panamá e a esta iniciativa se uniram gregos, noruegueses e outros.

Com a chegada da segunda guerra mundial, os armadores, principalmente os norte-americanos, procuravam proteger alguns de seus navios utilizando-se da BDC, com a intenção de burlar as nações inimigas. Terminada a guerra, a maioria dos armadores não voltaram com esses navios para o registro de origem, devido as facilidades aí encontradas. Ao final dos anos 40, a Libéria se une ao grupo dos países de BDC, proporcionando maior facilidade a esta prática.

Logo após o final da guerra, veio a reorganização das marinhas mercantes, cresce a concorrência e, conseqüentemente a necessidade de se ter fretes competitivos. Para atingir tal objetivo, os custos deveriam ser baixos. Os armadores então, procuram por todos os meios reduzir o preço do frete, melhorando tanto os padrões técnicos dos navios quanto suas performances operativas. Mas, os sucessivos aumentos de encargos tributários e sociais, aliados às crises do petróleo e às constantes reivindicações dos sindicatos ligados ao setor marítimo, fizeram com que os armadores procura-

sem países que proporcionassem impostos mais baixos e legislação mais amena para registrarem seus navios.

As facilidades que um país considerado como fornecedor de BDC deve conceder são:

- permitir a cidadãos estrangeiros a posse ou o controle dos navios registrados sob sua bandeira;
- facilitar os procedimentos de registro (baixas e altas);
- garantir baixas ou nulas retenções de resultados;
- ter custo baixo de registro;
- não utilizar a tonelagem de registro para suas próprias necessidades;
- permitir o uso de tripulações estrangeiras e
- dispor de legislação flexível ou meios administrativos que não controlem o armador registrado.


Atualmente, os seguintes países são considerados como bandeira de conveniência pelas Nações Unidas: Antigua e Barbados, Bahamas, Bermuda, Ilhas Caimã, Ilhas Cook, Chipre, Gibraltar, Honduras, Libano, Libéria, Malta, Ilhas Marshall, Ilhas Maurício, Antilhas Holandesas, Panamá, São Vicente, Sri Lanka, Tuvalu e Vanuatu. Os mais importantes, por possuírem maior tonelagem registrada são: Panamá, Libéria, Chipre, Bahamas e Malta.


Os armadores vêm na BDC uma maneira de auferir facilidades fiscais, reduzindo seus custos e promovendo seus ganhos.


- O Segundo Registro

As nações tidas como tradicionalmente marítimas, sentindo que suas frotas estavam fluindo para as BDC à procura de reduções de custos e de entraves burocráticos, trataram de encontrar uma solução que trou-


xessem os armadores de volta com os seus navios, oferecendo-lhes algumas vantagens que reduzissem seus custos, tais como:

- diminuição ou insenção de encargos fiscais;
- facilidades para registros, com taxas reduzidas;
- incentivos creditícios;
- aceitação de tripulações de nacionalidade variada;
- facilidades para utilização da bandeira, de navios afretados a casco nu; e
- outras. 

O segundo registro é um dispositivo legal que vem sendo adotado por vários países, sempre com o objetivo de reduzir despesas e entraves burocráticos mas mantendo-se a credibilidade e a identidade da própria bandeira. Para tais países, torna-se mais fácil conceder alguns benefícios localizados do que modificarem-se leis que abrangem todo o universo dos trabalhadores nacionais. 

Atualmente, existe dois tipos de segundo registro : o registro Off-Shore, que é o registro situado em zona fora do território nacional com regime econômico e fiscal diferenciado, ao qual pertencem os segundos registros da Holanda, nas Antilhas Holandesas (1993); Inglaterra, na ilha de Man (1986) e França, no arquipélago de Kerguelen(1986); e os registros especiais, que tratam de registros situados em zonas dentro do território nacional com um regime econômico e fiscal diferenciado, ao qual pertencem os segundos registros da Noruega ou NIS (1987); Dinamarca ou DIS (1988); Portugal, em Madeira (1989); Alemanha ISR (1989) e Luxemburgo (1990). 

SEÇÃO II - O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO (REB)

Paulatinamente, a bandeira estrangeira vem ganhando vulto na participação do frete das nossas transações comerciais. Ganha corpo também, o afretamento de navios estrangeiros para complementação da nos- 

sa frota mercante. Já em 1988, a bandeira estrangeira ficou com 79% dos lucros gerados com o transporte de carga geral, ocasionando assim, uma forte evasão de divisas. Já no ano passado pagamos a quantia de 5 bilhões de dólares de frete.

Visando reduzir custos operacionais, modernizar e ampliar a frota, a fim de torná-las competitivas, os armadores nacionais iniciaram um movimento, em 1991, com a intenção de se criar subsidiárias integrais de empresas brasileiras em países de BDC, preservando o financiamento do Fundo de Marinha Mercante e as demais vantagens concedidas aos navios de bandeira brasileira. Tal proposta não foi adiante em virtude de falta de unanimidade de outros setores e da forte reação contrária da Marinha, o que foi acompanhada pela Federação de Trabalhadores Marítimos e por alguns armadores.

Após exaustivas conversações e trocas de idéias com todos os setores envolvidos, o governo promulgou a lei 9.432, em 8 de janeiro de 1997, e instituiu o REB no seu artigo 11, determinando que o mesmo fosse regulamentado até 180 dias depois, isto é, até 8 de julho do corrente ano.

Finalmente, em 17 de junho, o governo regulamentou o referido registro, por intermédio do Decreto nº 2.256, dando mais um passo significativo para tornar o setor competitivo.

Vejamos, então, quais as contribuições que o REB trouxe para a cabotagem, analisando os artigos afins:

Art. 4º - O pré-registro, o registro no REB e os seus cancelamentos serão feitos pelo tribunal marítimo.

Permite que as embarcações em construção, ou em processo de afretamento já possam usufruir das vantagens da lei, mediante uma declaração ao Tribunal Marítimo de que as mesmas serão empregadas sob bandeira brasileira;

Art. 5º - É assegurada as empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro dos cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

Proporciona o acesso ao mercado internacional na procura de melhores preços e vantagens, desde que , comprovadamente, fique registrado as condições oferecidas pelas seguradoras brasileiras.

Art. 7º- O financiamento à empresa brasileira de navegação, por intermédio de agente financeiro oficial, para financiamento de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxas de juros semelhantes à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo fundo de Marinha Mercante.

Parágrafo 1 - As embarcações registradas no REB poderão obter financiamento, nas mesmas condições estabelecidas no caput deste artigo, para conversão, modernização e reparação.

Parágrafo 2 - As condições de financiamento previstas neste artigo serão revistas a partir da data em que o registro da embarcação no REB seja cancelado.

Este artigo iguala a construção, a converção, a modernização e o reparo de embarcações registradas no REB à operação de exportação, trazendo enorme desoneração fiscal à atividade. No Brasil, a média dos juros estão entre 6% a 7% ao mês, enquanto no exterior estão no patamar de 6% a 7% ao ano.

A tabela nº nos dá uma idéia de como estão os juros do BNDS para a exportação no setor. A vantagem, para os navios do REB será bastante significativa. Até o presente momento, o FMM conta com R\$ 650 milhões em caixa.

Art. 9º - As empresas brasileiras de navegação não consideram as remunerações recebidas pelas tripulações das embarcações inscritas no REB, no montante que servirá de base ao pagamento de contribuição para o fundo de desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM).

Parágrafo único - Anualmente, o Fundo de Marinha Mercante (FMM) repassará para o FDEPM 1,5% do valor líquido efetivamente depositado na conta do FMM, como cota parte do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) arrecadado no exercício a título de compensação da redução decorrente do disposto no capítulo do art.13 da lei nº9432/97.

As embarcações inscritas no REB, estarão isentas do recolhimento dessa taxa que chega a 2,5% do montante das remunerações.

Quanto a tripulação, é fato que a lei 9.732/97, retirou a obrigatoriedade de serem brasileiros, pelo menos 2/3 da tripulação do navio brasileiro registrado no REB. Apenas o comandante e o chefe de máquinas necessariamente são brasileiros. No entanto, os seguintes aspectos do REB são de importância capital:

- no REB, existe a necessidade de manutenção do vínculo empregatício, ao definir-se que, tripulante, para efeito do decreto, é o "trabalhador aquaviário, com vínculo empregatício, que exerça funções, embarcado, na operação da embarcação".

- exige-se, também, a necessidade de celebração de acordo ou convenção de trabalho sem o que o registro no REB será cancelado. É obrigatório o depósito dos mesmos nas Delegacias Regionais do Trabalho e no Tribunal Marítimo, no prazo de 120 dias após o registro no REB.

Torna-se claro pois que as obrigações trabalhistas nas leis brasileiras terão que ser praticadas para todos os tripulantes, independentes de nacionalidade. Alguns empresários acham que dificilmente as companhias nacionais contratarão estrangeiros, em virtude das exigências previstas no

Estatuto dos Estrangeiros em vigor da qualidade do serviço prestado, de encargos financeiros que certamente ocorrerão como pagamento de passagens para repatriação e outros.

É certo que esses acordos exigirão muita conversa e bom senso. A nossa CLT data de 1943, e os trabalhadores marítimos incorporam muitas vantagens ao longo dos anos. Negociá-las sem ferir as leis em vigor, a fim de que se chegue a um denominador comum com ganhos para todos será a solução ideal. É importante ressaltar que estes acordos e convenções quando efetivadas terão força de lei e vigorarão por mais dois anos.

Os vários setores interessados se manifestaram de forma diferente como mostraremos em seguir:

-- Para os trabalhadores marítimos, na pessoa do presidente da Confederação dos Oficiais de Náutica, o REB irá proporcionar o crescimento da frota nacional e como consequência virá o aumento da frota de empregos. Comentou que, além das vantagens da Lei nº 9.432/97, a regulamentação do REB trouxe mais outras e no computo geral as empresas se tornarão mais competitivas. É também da opinião de que a obrigatoriedade dos armadores depositarem os acordos e convenções coletivas nas Delegacias Regionais do Trabalho inibirá a contratação de estrangeiros sem vínculos empregatício.

- Para o presidente da Associação de Armadores Brasileiros (AAB), a implantação do REB não fornece todas as ferramentas necessárias mas propicia melhores condições para o renascimento de nossa marinha mercante.

- Na opinião do diretor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), em recente entrevista, afirma ser a lei um primeiro passo para que a marinha mercante brasileira se torne competitiva, mas comenta que ainda é pouco. "É um resultado tímido porque para garantir igualdade de condições de operação, as necessidades vão muito além

do que foi obtido. Para o segmento da cabotagem os ganhos foram ainda menos significativos pois não foram dispensados os encargos do PIS e CONFINS". Chama a atenção também, o referido diretor, que o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB) pretende analisar todos os seguros tratados no exterior. "Na verdade, solução mesmo seria a subsidiária integral no exterior".

- Já para a direção dos Transportes da PETROBRÁS, somente com as insenções de tributos a partir do REB, a empresa economizará em torno de US\$ 15 milhões anuais.

Apesar das críticas não serem todas positivas, a implantação do REB sem dúvida trouxe vantagens que permitirão beneficiar todos os segmentos da nossa marinha mercante. O interesse pelo REB é patente pois, até o presente momento, o Tribunal Marítimo já inscreveu 132 navios, sendo trinta e oito no pré-registro.

CAPÍTULO 4

A IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM PARA O DESENVOLVIMENTO

O transporte interno de mercadorias pela sua própria navegação de cabotagem é muito importante, tanto economicamente, quanto estrategicamente, para países com extensas costas ou formados por inúmeras ilhas como os Estados Unidos da América (EUA), Inglaterra, Noruega, Japão, Brasil e outros.

A preocupação das nações em preservar a sua navegação de cabotagem data de muito tempo atrás. Já em 1651, por proposição do Sr. Oliver Cromwel, o Parlamento Inglês estabeleceu a reserva exclusiva aos navios ingleses a cabotagem, as relações entre as colônias e a Inglaterra. A força desse ato, promoveu de imediato um aumento da navegação britânica e estimulou a fabricação de muitos navios.

Exemplo marcante dessa situação nos dias de hoje são os EUA, defensores do livre comércio e da economia de mercado, que, por meio de uma norma, denominada Jones Act (Merchant Marine Act 1920 and 1936), impede que empresas de outros países operem no transporte de mercadorias entre seus portos. Tal regulamento determina que:

- o transporte de mercadorias, entre portos do território dos Estados Unidos, utilizando parcial ou totalmente a via marítima, deve empregar navios construídos no país, de propriedade de cidadãos norte americanos e que tenham registro americano na guarda costeira para tal transporte;

- a embarcação construída nos EUA, mas que tenham sido registrada em outro país, pode voltar a ter registro nacional, mas perde os privilégios do tráfego da cabotagem.

O título I, seção 101, do Merchant Marine Act, 1936, ressalta que é necessário para a defesa nacional e o desenvolvimento do seu comércio doméstico e internacional que os EUA tenham uma marinha mercante: su-

ficiente para transportar seu comércio marítimo doméstico e uma substancial parte do comércio de exportação e importação em todas as situações; capaz de servir como auxiliar militar e naval em tempo de guerra ou emergência nacional; de propriedade e operada sob a bandeira americana e por cidadãos americanos.

Para o Brasil, é inegável o serviço prestado por este segmento da navegação. Como vimos anteriormente, a cabotagem transportando pessoas e mercadorias ao longo de nossa extensa costa, teve papel histórica de relevo na integração das cidades litorâneas, contribuindo, assim, para o fortalecimento da Federação Brasileira.

Atualmente, transportando trigo, milho, sal, soja, fertilizantes, carvão, minério de ferro, bauxita, petróleo e seus derivados, produtos químicos, álcool e outros, escoam anualmente 97 milhões de toneladas.

A natureza das mercadorias transportadas afirmam que qualquer interrupção ou colapso neste sistema de transporte provocará paralisações de indústrias de base, usinas de gerações de energia, transportes terrestres e abastecimento de gêneros alimentícios, isto é, proporcionaria uma situação bastante desagradável para o país.

Em vista disso, temos razão de sobra para proteger e controlar a nossa navegação de cabotagem do assédio estrangeiro. Acrescentemos ainda, mais alguns motivos:

- fretes baratos oferecidos, no início, por navios estrangeiros poderão tornar-se caros e até proibitivos no futuro, uma vez neutralizada a capacidade nacional na área da cabotagem;

- permitiremos a criação de mais empregos para os nossos marítimos, além de aprimorarmos suas qualidades técnicas;

- permitiremos, também, que os lucros gerados pelos fretes permaneçam no país, economizando divisas;

- a costa marítima brasileira está geograficamente distante das rotas predominantes do comércio internacional, e inviabilizar uma frota própria na cabotagem é colocar o escoamento de nossas mercadorias a mercê de momentâneas situações no quadro internacional, que podem ser favoráveis ou não à permanência de navios estrangeiros em nossa costa;

- nossa submissão à frota estrangeira não se limitaria ao escoamento de nossas mercadorias. Haverá certamente a discriminação de produtos e de tráfegos;

- a quebra de nossas empresas de navegação de cabotagem traria mais um grave complicador para já debilitada construção naval;

- O Poder Naval é função da dimensão da Marinha Mercante e se esta for reduzida a níveis inexpressivos, refletirá negativamente na capacidade combatente da nossa Marinha;

- a redução da Marinha Mercante nacional, já preocupante, compromete a capacidade da nação de mobilização para casos de ocorrência de guerra ou conflito;

- imaginar a abertura da navegação de cabotagem para outras nações seria imaginar a abertura de nossa navegação aérea doméstica a outras nações; e

- não é por acaso que a navegação de cabotagem é privativa de embarcações nacionais das principais potências marítimas como: EUA, Japão, Inglaterra, Alemanha, França, Holanda, Grécia e outros.

Quando se cogitou a pensar em abertura da nossa navegação de cabotagem, vários segmentos do empresariado nacional raciocinavam que tão somente permitindo a participação de navios estrangeiros no tráfego da cabotagem os fretes baixariam. Não levaram em consideração que os custos portuários contribuem com uma parcela considerável na formação desse frete. Tinham como justificativa o tamanho da nossa frota. Achavam

pequena e insuficiente para o transporte total das suas cargas.

Inicialmente, a proposta que seria enviada pelo governo, ao Congresso, previa simplesmente a abertura da cabotagem e da navegação interior às embarcações de bandeira estrangeira. Felizmente, o governo recuou e o texto enviado simplesmente desconstitucionalizava a questão.

A nova redação do art. 178 da Constituição federal (C.F.), em seu parágrafo único, como já visto, permitiu que a lei ordinária estabelecesse as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e na navegação interior pudesse ser feito por embarcações estrangeiras.

Por outro lado, a modificação introduzida na Constituição para facilitar o ingresso do capital estrangeiro na chamada empresa brasileira, facilitou a formação de empresas brasileiras de navegação de capital estrangeiro. Entretanto, caso venha a existir, suas embarcações deverão arvorar o pavilhão brasileiro para atuarem na nossa cabotagem.

Sobre o transporte de passageiros até o presente momento nenhuma Lei regula o assunto. O Ministério do Transporte, por intermédio do Departamento de Marinha Mercante, disciplinou tal matéria pela portaria 363, de 23/jul/94, liberando o uso de embarcações estrangeiras na cabotagem de turismo, desde que operada por empresa brasileira de navegação devidamente autorizada a operar nesse segmento.

Cabe a ressalva que o art. 21 da Constituição define como competência da União a exploração do transporte aquaviário entre portos brasileiros. Será, então, necessário a concessão da União para que qualquer empresa venha a operar na cabotagem.

Ao ser regulamentado o art.178 da C.F. pela lei nº 9.432/97, houve um entendimento da comunidade marítima de que a navegação de cabotagem estaria aberta para os navios estrangeiros. Ao nosso ver, não é bem assim, uma vez que da mesma maneira que o fato de ser, até recentemente, matéria vinculada a Constituição e não ter sido suficiente para garan-

tir navios brasileiros em nossa cabotagem, acreditamos que a navegação em nossa costa ainda está resguardada pelas condições impostas pelos art. 9 e 10 da Lei, nas seguintes condições:

- na inexistência ou indisponibilidade de embarcações brasileira;
- quando de interesse público, devidamente justificado;
- em substituição a embarcação em construção no país; e
- quando afretadas a casco nu, com suspensão de bandeira, limitado ao contido no item III do art. 10.

Todos sabemos que quanto menor for o custo de produção e transporte de determinada mercadoria, mais competitiva ela será, não entrando no mérito da qualidade. Para o armador e o proprietário esse objetivo deverá ser perseguido tenazmente e é natural que assim seja. Já para os administradores e condutores da Política Nacional o objetivo maior é a nação. Assim, o crescimento econômico com segurança deverá sempre ser perseguido.

Quanto as avaliações para as permissões para tais afretamentos, logicamente, serão cercadas dos devidos cuidados pelas autoridades responsáveis, a fim de que interesses outros não venham prejudicar o bom andamento da política adotada

CAPÍTULO 5

ALGUMAS CONSEQÜÊNCIAS DA DESREGULAMENTAÇÃO E SU- GESTÕES PARA O FORTALECIMENTO DO SETOR

Apesar de difícil, a modernização dos portos já mostra alguns resultados que demonstra o acerto das medidas adotadas pelo Governo. A criação do GEMPO provocou uma maior dinâmica no processo e já no final de 95, quarenta e três terminais privados já podiam operar cargas de terceiros. Os investimentos da iniciativa privada beiraram R\$ 250 milhões, contra R\$ 152 milhões investido pelo Governo em seus portos.

Outra conquista importante foi a definição pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST) de que o contrato ou acordo coletivo do trabalho teriam de ser negociados a nível regional. Esta decisão, certamente, provocará maior competitividade dos portos.

Também em 95, houve significativo aumento no transporte marítimo de milho do porto de Paranaguá para alimentar a avicultura do nordeste. Alguns portos como Rio de Janeiro e Salvador começaram a dar descontos para a cabotagem em algumas tarifas portuárias.

A situação portuária atual configura-se da seguinte maneira:

- a monitoração e coordenação pelo Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO), das ações estipuladas pela Lei nº 8.630/93.

Este Grupo foi criado pelo Decreto nº 1.467, de 27 de abril de 1995, com a finalidade de coordenar, implementar, monitorar e propor alterações do Plano de Ação Governamental para o Subsetor Portuário, em virtude da morosidade dos setores pertinentes em implementar a referida Lei, passados três anos de sua promulgação.

- implantados e em funcionamento 26 Conselhos de Autoridades Portuárias - CAPs nos portos públicos, alguns cobrindo mais de um porto, tendo sido aprovados os Regulamentos de Exploração dos Portos, os novos

Horários de Funcionamento (quatro turnos de seis horas cada), as novas Estruturas Tarifárias (redução do número de tabelas de dezoito para sete), os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento, e demarcadas as Áreas dos Portos Organizados.

- pré-qualificados 630 Operadores Portuários, nos diversos portos organizados, com a criação dos respectivos Sindicatos Regionais e da Federação Nacional dos Operadores Portuários (FENOP);

- implantados efetivamente 22 Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra (OGMO) para o fornecimento de mão-de-obra aos Operadores Portuários, em substituição aos Sindicatos dos Trabalhadores;

- solicitado o cancelamento do registro de mais de 12.600 trabalhadores portuários avulsos, já tendo sido indenizados cerca de oito mil trabalhadores, correspondendo ao montante de R\$ 165 milhões, a conta dos recursos arrecadados do AITP - Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário;

- assinados 52 Contratos de Adesão entre o Ministério dos Transportes e os detentores de Terminais Privativos de Uso Exclusivo, passando-os para a condição de Mistos, isto é, para a movimentação de cargas próprias e de terceiros; e

- assinados mais de 180 Contratos de Arrendamentos de áreas e instalações portuárias.

Os estados onde se encontra, atualmente, mais avançada a reforma portuária são o Rio Grande do Sul, Espírito Santo e Paraná.

No Rio Grande do Sul, o adiantado processo de privatização do setor portuário contribuiu em muito para a instalação de uma fábrica de automóveis da General Motors (GM), cujo investimento será da ordem de U\$ 600 milhões. Serão construídos dois terminais privativos para escoamento da produção.

No Paraná, a RENAULD pretende investir US\$ 1 bilhão na sua fábrica que também terá terminal privativo no porto de Paranaguá.

Já o Espírito Santo, é o estado que melhor está aproveitando as prerrogativas da nova legislação para modernizar o seu sistema portuário. As autoridades locais se valeram do bom entendimento entre empresários e trabalhadores para atingir tal objetivo. Possuindo sete terminais privativos, o maior conjunto do país, cinco deles já estão processando cargas de terceiros. Este complexo portuário já é líder nacional em tonelagem. No ano passado, movimentou mais de cem milhões de toneladas, três vezes mais do que o registrado em Santos.

Esta competição salutar, fez com que a Cia. das Docas do Rio e a do Estado de São Paulo (CODESP) concedessem algumas reduções de tarifas. Recentemente, com o arrendamento dos terminais de carvão do Porto de Sepetiba e de cimento e siderúrgico do porto do Rio, os preços a serem cobrados, pelos futuros arrendatários, serão muito menores que os praticados pela Cia. das Docas. No terminal de carvão a redução será de 58%, enquanto que nos terminais de produtos siderúrgicos o valor será de até 60%, e de 44% no de cimento.

A CODESP, com o objetivo de incentivar as operações de cabotagem e no âmbito do Mercosul, reduziu em 10% a tarifa de infra-estrutura operacional do porto de Santos em alguns armazéns. Outras vantagens também foram concedidas para a exportação e aluguel de guindastes.

Acontecimento importante para o setor de cabotagem aconteceu em meados de maio, com o transporte de automóveis da FIAT do porto do Rio para o porto de Suape, em Pernambuco. A cada dez dias tem movimentado em torno de 600 a 800 veículos, com a economia de 10% em relação aos custos do transporte rodoviário e um índice de avarias e roubo praticamente zero. A fábrica pretende deslocar para Suape em torno de 28 mil a 30 mil automóveis por ano e daí distribuir para cinco estados do nordeste.

Merece destaque também, o aumento da produtividade do Terminal de Contêineres arrendado pelo grupo Libra no porto de Santos. Quando o grupo assumiu o terminal, operava apenas 2 mil contêineres/mês, hoje, após a aplicação de treinamentos qualificados em seus funcionários, a movimentação atingiu os 13 mil/mês.

Outro ramo que está deslançando é o de venda de equipamentos portuários. Sinal que alguns portos já começam a se modernizar.

Até o presente momento, o Governo conseguiu arrendar para a iniciativa privada 52% das operações portuárias. A intenção do Ministério do Transporte é de que até setembro do ano que vem todos os portos estejam arrendados.

Quanto a redução de preços dos combustíveis para o setor da cabotagem, até o presente momento não foi implantado. O problema se resume na redução do ICMS, que é um imposto estadual e para sua alteração necessita ainda da concordância de todos os estados envolvidos.

No que concerne a taxas de juros para o setor, o Conselho Monetário Nacional (CMN), pela Resolução nº 2.407 do Banco Central, estabeleceu que os mesmos seriam de 6% ao ano. Os armadores raciocinavam em torno de até 4,7%, tendo em vista o incentivo do PROER que é oferecido nas exportações. Esta atitude da autoridade monetária fatalmente irá dar início a processos judiciais, acarretando atrasos nas encomendas de futuros navios

Pelo exposto quanto ao projeto de Lei nº 4.259, de 1993, poderemos antever desde já os benefícios que virão para a nossa navegação. A cabotagem, certamente, será mais beneficiada, tendo em vista que os comandantes dos seus navios, com as constantes entradas e saídas dos portos nacionais, poderão ser qualificados como prático, e, assim, reduziram sobremaneira os custos da empresa com estes serviços. Ou também, as empresas poderão utilizar práticos, como contratado, para qualquer situação ou porto.

A Marinha do Brasil, por sua vez, está empenhada seriamente no

desenvolvimento do setor. Por decisão ministerial, apresentará um projeto que prevê a construção de dezessete navios mercantes, aproveitando todos os incentivos, a fim de arrendá-los ao setor marítimo com algumas exigências de mobilização para casos de conflitos.

- Sugestões

Apesar da promulgação das novas leis e decretos que atingem o setor, procurando desregulamentá-lo e torná-lo mais competitivo, ainda permanecem alguns obstáculos que, ao nosso ver, se removidos ou reduzidos tornarão a derrota da nossa cabotagem mais segura e tranqüila, propiciando condições para uma participação maior no desenvolvimento do Brasil.

Iniciaremos fazendo uma incursão na área das dificuldades citadas, para depois abordarmos outras de interesse relevantes. Para algumas dessas dificuldades, as medidas recém implantadas já é o remédio adequado. Assim, julgamos oportuno reforçar algumas sugestões e sugerir outras:

- exigir dos Governos Estaduais a remoção do imposto sobre os combustíveis destinados a cabotagem, a fim de acelerar a redução dos preços dos mesmos;

- reduzir ou abolir, se possível, o ICMS sobre as cargas dos granéis sólidos considerados mercadorias essenciais, pois são a base de vários produtos. Tal medida contribuiria para a redução dos preços dos produtos derivados, aumentando o seu consumo;

- disciplinar a atuação dos diversos organismos que agem direta e indiretamente no dia a dia do porto. Padronizar critérios e simplificar procedimentos. Agilizar a liberação dos navios de cabotagem;

- agilizar a implementação do PL nº 4.259, de 1993, que dispõe sobre a segurança do transporte aquaviário. Reduzir o mais rápido possível os custos com a praticagem;

- apesar da atuação do GEMPO e da atuação dos CAP, precisa-se

agilizar ainda mais a implantação do gerenciamento único nas movimentações das cargas e a implantação em todos os portos do serviço contínuo de carga e descarga com o objetivo de reduzir ao mínimo a estadia do navio no porto;

- estimular a multimodalidade no transporte das mercadorias, perseguindo a criação do operador multimodal. Agilizará bastante o trâmite da carga, reduzindo o tempo de porto;

- propiciar condições para permitir um aperfeiçoamento contínuo dos recursos humanos no transporte marítimo, de forma a torná-los compatíveis com o estado da arte. Esta medida implicará em implantação de centros de instrução nas áreas de maior concentração de atividades marítimas;

- estimular o setor marítimo nacional a implantar portos concentradores de carga ("hubports") e o sistema "feeder". Esta medida certamente contribuirá em muito para desenvolver a cabotagem e a construção naval. Escolher um ou no máximo dois portos nacionais com condições de receber grandes navios cargueiros e daí redirecionar as cargas para portos menores pela cabotagem; e

- estimular sempre que possível o setor da construção naval por intermédio de reduções de juros e outras medidas adequadas, a fim de tornar a construção de navios em nossos estaleiros competitiva com o mercado internacional.

V

CONCLUSÃO

O país, a partir do início dos anos sessenta, começou a dar preferência pelo transporte rodoviário em detrimento dos outros modais. As causas não são difíceis de serem mostradas. Vimos entre elas, o problema portuário contribuir com grande parcela, aliado a outros como os preços diferenciados dos combustíveis.

A nossa frota já ultrapassa a média dos quinze anos de utilização, com alguns navios atingindo a casa dos vinte e um anos. Os fretes gerados entre 1985 e 1995, num intervalo de dez anos, praticamente estacionaram na casa dos 310 milhões de dólares anuais.

Vimos, também, que as cargas de granéis têm sustentado a existência da cabotagem, pois a carga geral vem despencando ao longo dos anos e só agora, nos anos de 94 e 95 deu uma recuperada. Os custos do manuseio dos contêineres nos nossos portos estão bem acima da média internacional que é de duzentos dólares.

Mostramos as vantagens e desvantagens dos modais ferroviários e rodoviários e apresentamos justificativas que se resolvidas, os problemas portuários, o transporte marítimo será bem mais vantajoso para a nação.

Na análise das medidas da desregulamentação, argumentamos, com fatos e exemplos, a necessidade premente da adoção de tais modificações para o setor. Algumas perspectivas vislumbradas pelos interessados começam a se concretizar. Os terminais privativos começam a mostrar produtividade e preços baixos, o que é bom sinal para a cabotagem.

A Lei nº 9.432/97 permite a participação de navios estrangeiros na nossa cabotagem, mas cercados de cuidados necessários para a sua devida proteção.

Vimos que o principal objetivo do REB foi oferecer aos armadores

melhores condições de operacionalidade com a remoção de alguns empecilhos e aplicação de incentivos. Certamente, os custos diminuirão e proporcionarão maior competitividade ao setor, apesar de algumas críticas.

A preservação do controle da cabotagem é encarada entre as nações desenvolvidas como segurança nacional e não pode deixar de ser assim. Transportando cargas essenciais dentre os diversos pontos do país, permite em situações de conflito, a subordinação total às autoridades nacionais.

Já se vislumbra ventos melhores para o setor. A atuação do GEMPO tem acelerado a implantação das medidas saneadoras nos portos. O trabalho é árduo, pois mudar procedimentos e reduzir poderes arraigados há bastante tempo não é tarefa fácil. O interesse de várias montadoras de automóveis em procurar a cabotagem para transportar seus carros para as revendas no norte e nordeste já demonstra o acerto das medidas adotadas.

A implantação dos portos concentradores, sem dúvida, será uma ótima medida pois proporcionará aumento do tráfego da cabotagem com conseqüente aumento na construção naval.

ANEXO A

MINISTÉRIOS ENVOLVIDOS NAS ATIVIDADES MARÍTIMAS

A - MINISTÉRIOS DOS TRANSPORTES

Cabe ao Ministério dos transportes, dentre outras atribuições, explorar diretamente, ou mediante concessão, o Porto Organizado.

Com a criação dos CAP's - Conselho de Autoridade Portuária - pela Lei 8 630/93, várias tarefas deste Ministério foram transferidas para este CAP's, permanecendo todavia a autoridade maior do Ministério, notadamente nos casos de construção, ampliação, melhoramento, arrendamento e exploração comercial, mesmo quando o interessado for o titular do domínio útil do terreno (Art. 4º da Lei 8 630/93).

B - MINISTÉRIO DA FAZENDA

Cabe, ao Ministério, da Fazenda a polícia e os serviços aduaneiros. Nos portos organizados, o Ministério é representado pelas Delegacias da Receita Federal, a quem cabe:

- a fiscalização e a polícia aduaneira e a repressão ao contrabando;
- a arrecadação dos tributos devidos à União;
- fiscalização das mercadorias sob a guarda das administrações portuárias e que estejam sujeitas ao pagamento do imposto de importação;
- autorizar, sem prejuízo de outras autoridades e da autoridade portuária, a atracação e desatracação de navios, bem como suas operações de carga e descarga;
- nacionalização das mercadorias estrangeiras;
- apurar responsabilidades sobre avarias e faltas;
- outras.

C - MINISTÉRIO DA MARINHA

Cabe ao Ministério da Marinha:

- zelar pela segurança do tráfego das embarcações e exercer fiscalizações sobre as mesmas;
- exigir o cumprimento das regras de navegação;
- fiscalizar o balizamento e sinalização dos portos e vias de acesso marítimo;

O Ministério da Marinha é representado nos portos pelas capitânicas dos portos ou suas delegacias. Os OGMO's, criados pela Lei 8 630/93, deverão absorver várias atribuições das Capitânicas dos Portos ou das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), cujo presidente era o próprio Capitão dos Portos.

D - MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

Cabe ao Ministério da Agricultura, dentre outras atribuições, zelar pela defesa sanitária dos produtos de origem vegetal e animal, exercendo a fiscalização sobre tais produtos quando movimentados nos portos.

E - MINISTÉRIO DO TRABALHO

Cabe ao Ministério do Trabalho, dentre outras atribuições, fiscalizar a aplicação da legislação trabalhista, estabelecer normas e mediar negociações entre as partes.

F - MINISTÉRIO DA SAÚDE

Cabe ao Ministério da Saúde, dentre outras atribuições, através das inspetorias de saúde dos portos, zelar pela defesa sanitária, exercendo a fiscalização sanitária dos navios e de suas tripulações, além de responder pela assistência médica e hospitalar do trabalhador.

G - MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Cabe ao Ministério da Justiça, entre outras atribuições, através do Departamento de Polícia Federal, autorizar o embarque e desembarque de passageiros e executar o policiamento dos ancoradouros, em cooperação com as polícias aduaneira e naval.

H - MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA

Cabe ao Ministério da Previdência, dentre outras atribuições, exercer as funções de controle dos recolhimentos efetuados pelos contribuintes (empresas e autônomos), bem como, a concessão dos direitos sociais do trabalhador.

I - MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Cabe ao Ministério do Meio Ambiente, dentre outras atribuições, em conjunto com as Secretarias Estadual e Municipal do Meio Ambiente, manter o controle permanente sobre as atividades poluidoras, bem como atuar para a preservação, restauração e recuperação dos danos causados ao meio ambiente dos portos.

J - MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO E TURISMO

Cabe ao Ministério da Indústria, do Comércio e Turismo do Meio Ambiente, dentre outras atribuições, exercer as ações atinentes ao controle da exportação de determinados produtos específicos, como por exemplo, o café.

L - MINISTÉRIOS MILITARES

Os Ministérios Militares são responsáveis pela fiscalização do material bélico, embarcado ou desembarcado nos portos.

M - PREFEITURAS

As prefeituras onde se localizam os portos, têm como função harmonizar os interesses da cidade, bem como manifestar-se sobre os contratos para construção ou arrendamento de terminais celebrados com a União (parágrafo 1º do Art. 4º da Lei 8 630/93).

N - SECRETARIAS DAS FAZENDAS DOS ESTADOS

Cabe a estas Secretarias, dentre outras atribuições, executar as tarefas atinentes à fiscalização das mercadorias movimentadas no porto, bem como das respectivas incidências dos Impostos de circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS.

ANEXO B

TABELA DE TARIFA PORTUÁRIA

- Tabela A Utilização do Porto
- Tabela B Atracação
- Tabela C Capatazias
- Tabela D Armazenagem Interna
- Tabela E Armazenagem Externa
- Tabela F Armazenagem em Armazéns Gerais
- Tabela G Armazenagem Especial
- Tabela H Transporte
- Tabela I Estiva das Embarcações
- Tabela J Suprimento de Aparelhamento Portuário
- Tabela K Reboque
- Tabela L Suprimento d'Água às Embarcações
- Tabela M Serviços Acessórios
- Tabela N Movimentação de Mercadoria fora dos Cais

ANEXO C

FORMAÇÃO DO CUSTO DO NAVIO

Geralmente, a maioria dos analistas ou autores quando mencionam o custo do transporte marítimo se referem ao custo do navio, isto é, ao custo do armador, embora exista outras definições em função dos pontos de vista dos vários agentes envolvidos nas atividades de transporte aquaviário.

Com o propósito de apresentar uma visão geral dos componentes do custo do navio, seguiremos a terminologia convencional que, sem ser universal, é a mais empregada na literatura.

O custo total do navio é formado por três componentes: custo de capital, custo operacional e custo de viagem.

CUSTO DE CAPITAL

Costuma-se definir o custo de capital na contabilidade, por meio da depreciação. Outros, como economistas e arquitetos navais consideram a soma das despesas com pagamentos diretos aos vendedores, amortização e juros de financiamento, devidamente capitalizadas a determinadas taxa de desconto.

Além do preço do navio, outro elemento de maior impacto no estabelecimento de custo anual de capital é a existência de financiamentos e subsídios. Financiamentos com taxas de juros menores do que a taxa de desconto selecionada pelo analista levarão a uma redução do valor final do custo anual. É o caso dos financiamentos subsidiados providos pela maioria dos países com construção naval.

CUSTO OPERACIONAL

É o conjunto de despesas correntes na operação do navio ou para mantê-lo em condições de operar, incluindo provisões para despesas periódicas ou eventuais. São componentes de custo fixo, na medida em que não de-

pendem de viagens ou carregamentos. Pode ser agrupado nas seguintes categorias:

Tripulação

Os custos de tripulação são formados pelos salários diretos, incluindo horas extras e gratificações, pelos custos originados por benefícios sociais, tais como seguro social e de saúde, pensões, férias, etc., e por outras despesas com a tripulação, como suprimentos, repatriação, treinamento, recrutamento, etc.. Os níveis de custo de tripulação são, em linhas gerais, regulados pela legislação nacional do país de registro, ou estabelecidos por acordos sindicais, na medida em que determinam os perfis das tripulações, níveis de remuneração e direitos sociais dos tripulantes.

Os principais fatores determinantes das significativas variações de custo de tripulação, entre diferentes navios e bandeiras, são:

- tamanho e composição da tripulação: a estrutura das tripulações, para os diversos tipos e tamanhos de navios, é geralmente, estabelecida pela autoridade marítima do país de registro, muitas vezes podendo sofrer variações, através de acordos entre sindicatos de marítimos e organizações de armadores;

- legislação social e condições de trabalho: grandes variações de custo, para navios de mesmo tipo, são devidas a diferenças entre as condições de trabalho, principalmente entre países, mas também entre empresas de um mesmo país. Incluem-se aí, além dos próprios níveis salariais, aspectos como direitos de indenizações, número de dias e férias e outros benefícios sociais;

Manutenção e Reparos - Custos relativos aos procedimentos para manter o navio em condições técnicas adequadas de operação. Inclui despesas com atividades de manutenção de rotina ou incidentais, provisões para docagens periódicas, inspeções e classificação. Pode ou não incluir os custos de instalação e operação de sistemas de manutenção planejada.

Materiais e Lubrificantes Inclui óleo lubrificante, consumíveis de convés e praça de máquinas, ferramentas e estoques de sobressalentes.

Seguro - Consiste nos prêmios de seguro básico de casco e máquinas (H&M), e nos custos com os clubes P&I(instituições formadas pelos próprios armadores, com o objetivo de prover cobertura contra riscos que o mercado de seguros normalmente não inclui) , além de coberturas especiais, como lucros cessantes, riscos de guerra, greves, etc.

Administração

Despesas associadas a manutenção da estrutura de apoio administrativo ou gerencial, diretamente relacionadas ao próprio navio ou não. Incluem os custos da própria empresa navegação e o pagamento de serviços de empresas especializadas.

CUSTO DE VIAGEM

É o conjunto de custos variáveis durante a viagem realizada. São os custos com combustíveis, despesas portuárias, taxas de canais, custos comerciais (comissões de agentes e promoções comerciais), etc..

A importância do item combustível na operação do navio aumentou dramaticamente a partir de 1973 com o primeiro choque do petróleo. A elevação de preços então ocorrida, teve grande impacto na navegação, modificando, consideravelmente, o panorama em termos econômicos, operacionais e tecnológicos. O custo do combustível variou com as características do navio, velocidade e rota.

ANEXO C

TABELA 1.

**Estrutura de Custo do Navio
Custo Diário - Navio Petroleiro
29.995 TPB**

- CUSTOS OPERACIONAIS	11.694
Materiais	1.080
Produtos Químicos	10
Lubrificantes	254
Outros Combustíveis	0
Viveres	233
Pessoal	5.968
Embarcado	3.532
Desembarcado	2.033
Diárias Exterior	282
Viagens e Estadas	121
Seguros	208
Manutenção e Reparos	1.170
Amortização Docagem	494
Outros Encargos	67
Telecomunicações	66
Administração	2.136
SUB-TOTAL	11.694
- CUSTOS CAPITAL	10.999
Depreciação	10.999
SUB-TOTAL	22.694
- CUSTOS DE VIAGEM	3.567
Combustíveis	1.692
Diesel	622
Fuel	1.070
Despesas Portuárias	1.532
Serviço de Terceiros	342
Multas	1
Comissão Fretam. Agenc.	102
SUB TOTAL	3.671
TOTAL DO NAVIO	26.366

Obs: Valores expressados em US\$

ANEXO D

OS ENCARGOS PORTUÁRIOS

Podemos afirmar que o porto é o local onde se processa o início e o fim do movimento das cargas transportadas e , também, onde se prepara a transferência das mercadorias de uma modalidade aquaviária para outra qualquer.

Portanto, o porto presta diversos serviços aos seus clientes, tais como: atracação/desatracação, fornecimento de energia, água, armazenagem e mais uma gama de serviços. Além disso, o porto tem diversas despesas com investimentos, funcionários e manutenção. Essas despesas devem ser cobertas pelas receitas geradas e, ainda, proporcionar o lucro desejado.

Listemos, então, as maneiras que um porto tem para gerar as suas receitas:

- pagamento das taxas portuárias pelos usuários

A Administração do porto é a responsável por fixar valores a arrecadar as taxas portuárias. A estrutura tarifária era composta de várias tabelas como mostrado no Anexo B. Os principais serviços portuários que completam as cobranças portuárias são a estiva, práticos/lancha e rebocadores. Os valores referentes a essas tarifas são estabelecidas pelos órgãos ou sindicatos ou empresas que representam essas classes;

- Aluguel de equipamentos portuários

No porto do Rio Grande, por exemplo, a autoridade portuária aluga os seus "portêiners", "top-loaders" e veículos "hoker" ao operador portuário do terminal de containers (TECON). Outros portos da Europa já adotam este procedimento há muito tempo, objetivando promover a competição na área portuária;

- Concessão de seus terminais aos operadores portuários

Atualmente, já se tem assinado mais de cento e oitenta contratos de arrendamento. O porto do Rio Grande, por exemplo, privatizou as operações

de três terminais na área do superporto, utilizando esse regime.

O que realmente nos interessa mais de perto é o pagamento das tarifas portuárias, pois segundo alguns técnicos no assunto, estes custos chegam a representar de 2 a 5% dos preços das mercadorias. Já o transporte marítimo e mais despesas portuárias são de 8 a 15% do preço de mercado.

No porto de Santos, o número de tabelas em vigor, até pouco tempo, eram de dezessete, hoje estão vigorando apenas quatro, mas, no entanto, os seus custos portuários ainda estão alto, ocasionando assim, a fuga de seus usuários para outras alternativas.

Segundo reportagem do jornal Gazeta Mercantil, em 9 de setembro de 1996, o custo de movimentação de carga no TECON, Santos, onerou o usuário em mais de oitenta e cinco reais, após a implementação da nova estrutura, quando foram criadas duas novas tarifas : a de utilização do TECON, cujo valor é de quarenta e dois reais e cinquenta centavos e, a de armazenagem, com o mesmo valor da outra primeira. A movimentação de um contêiner, em Santos (Jun./97), como mostrado na Tabela nº 1 está custando em torno de R\$ 500,00 e a idéia com a privatização do terminal é reduzi-lo para cento e cinquenta reais, num período de dois anos.

Atualmente, o porto do Rio Grande é o que tem a estrutura portuária mais eficiente na movimentação de container. O aumento na movimentação desse tipo de carga, em 1996, foi de 35% em relação a 1995.

Para melhor caracterizar os encargos portuários vejamos a Tabela nº 2 que discrimina os custos de dois navios que operaram no porto do Rio Grande, no final do ano de 1996, nas seguintes condições. (34:)

O navio "A"

- operou com os próprios guindastes do navio;
- foram movimentadas 165 (TEU) cheios e 140 (TEU) vazios;
- operou no final de semana; e

- a movimentação média foi de 12 TEU/hora.

O navio "B"

- utilizou o guindaste de bordo e o portainer (guindaste especial do porto para a movimentação de containers);

- o portêiner realizou 3/5 das movimentações dos containers;

- foram movimentados 77 TEU (cheios), 113 TEU (vazios), 1 FEU (cheios) e 46 FEU (vazios);

- a operação foi realizada em dia normal; e

- a movimentação média foi de 33,6 TEU/hora.

As observações listadas a seguir são dignas de nota:

- as taxas do final de semana são mais caras do que as do meio da semana;

- ao se utilizar o portêiner, o armador é obrigado a pagar uma outra taxa portuária denominada tabela "J" - "Suprimento de equipamento portuário";

- TEU - twenty feet equivalent unit - é o contêiner de 20 pés de comprimento;

- FEU - forty feet unit equivalent unit - é um container de 40 pés de comprimento;

- a autoridade portuária arrecada as taxas de amarradores, atracção, capatazia, utilização portuária e suprimento de equipamentos portuários;

- As despesas portuárias classificadas como "outras", diz respeito a cobrança de despachos, encargos com a receita, etc..;

- a estiva ganha por tonelada transportada; e

- os serviços portuários abrange a estiva, práctico/lancha, vigia e rebocador.

A partir de março deste ano, a capatazia passou a fazer parte dos serviços portuários do TECON, após o arrendamento deste Terminal pelo operador portuário "WILSON SONS".

ANEXO D

TABELA 1.

CUSTO POR MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Recife SUAPE/PE	300
Itajaí/SC	390
Paranaguá/PR	420
São Francisco do Sul/SC	430
Santos/SP	480
Rio Grande do Sul/RS	490
Rio de Janeiro/RJ	500

Obs.: (Preço Médio Internacional US\$ 200)

Fonte: Centro Nacional de Navegação Transatlântica e Comissão Portos - Gazeta Mercantil, 09/07/97.

ANEXO D

TABELA 2.

CUSTO PORTUÁRIO - PORTO DE RIO GRANDE

TERMINAL	NAVIO "A"	NAVIO "B"
	PORTO NOVO	TECON
Praticagem/ Lancha	4.586,00	6.018,00
Rebocadores	9.190,00	10.400,00
Amarradores	31,00	199,00
Receita/Despachor	632,00	831,00
Taxa de atracação	896,00	408,00
Taxa farol	1.556,00	1.521,00
Vigias	793,00	741,00
Outras taxas (CNNT)	80,00	80,00
Outras despesas armador	288,00	985,00
Capatazia	4.700,00	5.452,00
Utilização Potuária	3.574,00	4.800,00
Estiva	37.800,00	45.700,00
Suprimento de apar. portu- ário	-	11.358,00
Total	64.126,00	84.493,00

Fonte: FRAGELLI. A Ótica dos Custos Portuários Brasileiros na Visão do Armador.

ANEXO E

DEFINIÇÕES

A) Lei nº 8.630/93

ÁREA DO PORTO ORGANIZADO - a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas do fundeio que devem ser mantidas pela Administração do Porto, referida na seção II do capítulo VI desta Lei.

CAPATAZIA - a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

CONFERÊNCIA DE CARGA - a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

CONSERTO DE CARGA - o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

ESTIVA - a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE USO PRIVATIVO - A explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

OPERAÇÃO PORTUÁRIA - a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

OPERADOR PORTUÁRIO - a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

PORTO ORGANIZADO - construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

VIGILÂNCIA DE EMBARCAÇÕES - a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias, nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcações;

B) Lei nº 9.432/97

AFRETAMENTO A CASCO NU - contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

AFRETAMENTO POR TEMPO - contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

AFRETAMENTO POR VIAGEM - contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

ARMADOR BRASILEIRO - pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO - pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

EMBARCAÇÃO BRASILEIRA - a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO - a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

NAVEGAÇÃO INTERIOR - a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

SUSPENSÃO PROVISÓRIA DE BANDEIRA - ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

FRETE AQUAVIÁRIO INTERNACIONAL - mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

ANEXO F

O SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL NO PERÍODO DE JANEIRO DE 1976 À MARÇO DE 1990

a) Portos Organizados pertencentes ao Sistema PORTOBRÁS.

– Administrados diretamente pela PORTOBRÁS

Porto Velho, Manaus, Cabedelo, Recife, Maceió, Aracaju, Itajaí, Laguna, Estrela e vários portos fluviais das bacias hidrográficas do Amazonas, São Francisco e Paraguai.

– Administrados por Sociedades de Economia Mista

Cia. Docas do Pará - Portos de Belém, Vila do Conde, Santarém e Macapá.

Cia. Docas do Maranhão - Porto de Itaqui.

Cia. Docas do Ceará - Porto de Fortaleza.

Cia. Docas do Rio Grande do Norte - Portos de Natal e Areia Branca.

Cia. Docas do Estado da Bahia - Portos de Salvador, Aratu e Ilhéus.

Cia. Docas do Espírito Santo - Portos de Vitória/Capuaba e Praia Mole.

Cia. Docas do Rio de Janeiro - Portos do Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Niterói, Forno e Sepetiba.

Cia. Docas de São Paulo - Porto de Santos.

– Administrados por Concessões Estaduais

Governo do Estado de São Paulo - Porto de São Sebastião.

Governo do Estado do Paraná - Portos de Paranaguá e Antonina

Governo do Estado de Santa Catarina - Porto de São Francisco do Sul.

Governo do Estado do Rio Grande do Sul - Portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

– Administrado por Concessão Privada

Cia. Docas de Imbituba - Porto de Imbituba

– Administrados diretamente por Estados

Governo do Estado de Pernambuco - Porto de SUAPE.

Governo do Estado de Sergipe - Porto de Barra dos Coqueiros.

b) Terminais Privativos.

Em grande número, com destaques para os da PETROBRÁS, e os da Cia. Vale do Rio Doce - CVRJ (Tubarão e Ponta da Madeira), e muitos outros voltados para movimentação de produtos siderúrgicos, de grãos, fertilizantes e cítricos.

c) Instalações Rudimentares.

ANEXO G

O SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL ATUAL

– PORTOS SOB O REGIME DE SOCIEDADE DE ECONOMIA MISTA.

Cia. Docas do Pará - CDP - Portos de Belém, Vila do Conde, Santarém, Macapá e, temporariamente, o Porto de Porto Velho, e as Administrações das Hidrovias da Amazônia Oriental - AHIMOR e do "TOCANTINS-ARAGUAIA" - AHITAR.

Cia. Docas do Maranhão - CODOMAR - Porto de Itaqui e, temporariamente, o Porto de Manaus, e as Administrações das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC e do Nordeste - AHINOR.

Cia. Docas do Ceará - CDC - Porto de Fortaleza.

Cia. Docas do Rio Grande do Norte - CODERN - Portos de Natal e Areia Branca e, temporariamente, os Portos de Recife e Maceió.

Cia. Docas do Estado da Bahia - CODEBA - Portos de Salvador, Aratu e Ilhéus e, temporariamente, a Administração da Hidrovia do São Francisco - AHSFRA.

Cia. Docas do Espírito Santo - CODESA - Porto de Vitória/Capuaba.

Cia. Docas do Rio de Janeiro - CDRJ - Portos do Rio de Janeiro, Sepetiba, Niterói, Angra dos Reis e Forno e, temporariamente, a Gerência de Dragagem - GEDRAG, o Instituto de Pesquisas Hidroviárias - INPH, e o Centro de Ensino Portuário - CEPOR.

Cia. Docas do Estado de São Paulo - CODESP - Porto de Santos e, temporariamente, os Portos de Laguna, Estrela, Cáceres e Corumbá/Ladário e as Administrações das Hidrovias do Paraná - AHRANA, do Paraguai - AHIPAR e dos Rios do Sul - AHSUL.

– **PORTOS SOB O REGIME DE CONCESSÃO A GOVERNOS ESTADUAIS.**

Portos de SUAPE, Barra dos Coqueiros, São Sebastião, Paranaguá-Antonina e São Francisco do Sul.

– **PORTOS DELEGADOS PELA UNIÃO A ESTADOS.**

Portos de Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e Cachoeira do Sul.

– **PORTOS DESCENTRALIZADOS PELA UNIÃO PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS.**

Portos de Cabedelo e Itajaí.

– **PORTO SOB O REGIME DE CONCESSÃO A ENTIDADE PRIVADA**

Porto de Imbituba.

– **TERMINAIS PRIVATIVOS E INSTALAÇÕES RUDIMENTARES**

Cerca de 500, com destaques para os terminais petroleiros, graneleiros e siderúrgicos.

ANEXO H

LISTA DE ENTREVISTAS REALIZADAS

1. AMORELLI, Mauro Cardoso Ormeu. Vice-Almirante (EN-RRm) - Diretor do Departamento de Marinha Mercante. Política de Transportes Marítimos e a Cabotagem. Rio de Janeiro, em 13 de junho de 1997.

2. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. Capitão-de-Longo Curso. Superintendente da Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE). A Navegação de Cabotagem e sua Desregulamentação. Rio de Janeiro, em 30 de maio de 1997.

3. MORAIS, Thiago. Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) - Secretário da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC). A Navegação de Cabotagem e seu Suporte Econômico para o Brasil. Rio de Janeiro, em 23 de maio de 1997.

BIBLIOGRAFIA

1. A CABOTAGEM é nossa. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, nº 297, p. 41. 1995.
2. A passos largos. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 431, dezembro, 1996.
3. ALVES, José Fernando Teixeira. Desregulamentação do Sistema Portuário Nacional. Rio de Janeiro: EGN, 1995. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval.
4. ANUÁRIO Portos e Navios, 1996. Rio de Janeiro: Multimídia Ltda., 1997.
5. ARMADORES unem-se contra a abertura da cabotagem. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 14 de março de 1995.
6. BALANÇO mostra novidades. Portos e Navios. Rio de Janeiro, p. 12 - 16, janeiro, 1996.
7. BARREIROS, José Guimarães. O Sistema Portuário Nacional. Rio de Janeiro : EGN, 1997. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 25 de junho de 1997.
8. BASTOS, Alex Henning. Marinha Mercante Brasileira - uma história. Revista Marítima Brasileira, v. 116, nº 416, p. 151 - 165, 1996.
9. BRASIL. Constituição. Constituição: República Federativa do Brasil, 1988 - Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.
10. BRASIL. Decreto nº 265, de 04 de outubro de 1994 Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 13 de outubro de 1994. Seção 1 - Publicado no Bol. MM, nº 10/94 - Tomo I.
11. _____. Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997. Regulamenta o Registro Especial Brasileiro (REB), para embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 18 de junho de 1997. Seção 1.
12. BRASIL é alvo número um. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 40, nº 438, p.27, julho, 1997.
13. _____. Escola de Guerra Naval - EGN-215A. Guia para Elaboração de Teses e Monografias. Rio de Janeiro, 1981.
14. _____. FI-219A. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
15. BRASIL. Lei nº 8.630, de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 26 de fevereiro de 1993. Seção 1.

16. _____. Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 08 de janeiro de 1997. Seção 1.
17. BRASIL. Projeto de Lei nº 4.259, de 1993. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
18. CABOTAGEM no Brasil: por que não? Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 433, fevereiro, 1997.
19. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. História Marítima. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, 1980.
20. CORREDOR idéia é conquistar carga rodoviária. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 430, novembro, 1996.
21. CORRÊA, M. Pio. Transporte Marítimo. Rio de Janeiro: EGN, 1995. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 02 de outubro de 1995.
22. COSIPA: prova final dos portos. O Globo. Rio de Janeiro, p. 36, 24 de julho de 1997.
23. CUSTOS Estudo da Aliança Compara Tarifa. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 430, novembro, 1996.
24. CUSTOS portuários: reduzindo o custo Brasil. Jornal do Comércio. Rio de Janeiro, p. B-5, 29 de julho de 1997.
25. DE olho no mercado. Portos e Navios, Rio de Janeiro, vol. 39, nº 434, março, 1997.
26. DIAGNÓSTICO detalhado. Portos e Navios, Rio de Janeiro, vol. 40, nº 435, p. 20, abril, 1997.
27. DIAGNÓSTICO detalhado. Portos e Navios, Rio de Janeiro, vol. 40, nº 435, abril, 1997.
28. EMPRESÁRIOS práticos mudam para seguir modernização. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 434, março, 1997.
29. EMPRESÁRIOS contestam o REB. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 01 de julho, 1997, p. B-5.
30. ESPERA Armadores aguardam PL 1.125. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 430, p. 14, novembro, 1996.
31. EXPECTATIVAS gargalos do porto entravam armação. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 434, março, 1997.
32. FILHO, Mario de Mello Palhares. Política de fretes. Rio de Janeiro. EGN, 1990. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em agosto de 1990.
33. _____, Mario de Mello Palhares. O Transporte Marítimo e a Marinha Mercante. Rio de Janeiro, EGN, 1991. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 15 de agosto de 1991.
34. FRAGELLI, Guilherme Accioly. A Ótica dos Custos Portuários Brasilei-

- ros na Visão do Armador. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997. Monografia apresentada para Título de Pós Graduação em Comércio Exterior.
35. FUTURO duvidoso. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 433, p. 11 - 14, fevereiro, 1997.
 36. GUIMARÃES, J. C. Macedo Soares. Transportes no Brasil (suas grandes metas). Rio de Janeiro: Arte/Ag, Comunicação Visual, 1976.
 37. _____, J.C. Macedo Soares. Navegar é Preciso: (crônicas de muitas lutas), v. 1. As Lutas - vol. 2. O futuro. Rio Fundo, 1996.
 38. "HUB PORT" monopoliza discussão. O Estado de São Paulo. São Paulo, 18 de junho de 1997.
 39. INFORMAÇÕES E DADOS ESTATÍSTICOS. Brasília: Departamento de Marinha Mercante (DMM), 1994.
 40. INFORMAÇÕES E DADOS ESTATÍSTICOS. Brasília: Departamento de Marinha Mercante (DMM), 1995.
 41. INICIATIVA privada detém 52% dos portos. O Globo. Rio de Janeiro, 19 de julho de 1997.
 42. KEF Administração e Participações Ltda. A Crise na Navegação de Cabotagem, suas causas, conseqüências e soluções sob a ótica dos armadores privados. Rio de Janeiro, 1985. Estudo realizado a pedido da Associação Brasileira de Cabotagem, em 08 de agosto de 1985.
 43. KÜSEL, Henrique de Almeida de Mendonça. A Cabotagem sob os Aspectos do Poder Marítimo. Rio de Janeiro: EGN, 1995. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval.
 44. LOGÍSTICA Fiat usa cabotagem para reduzir custos. Portos e Navios, vol. 40, nº 437, junho, 1997.
 45. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. A Formulação da Política Nacional de Marinha Mercante. Rio de Janeiro: EGN, 1993. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1993.
 46. MÃO-de-obra cara é entrave para a cabotagem. O Estado de São Paulo. São Paulo, 18 de junho de 1997.
 47. MARTINS, Silvio Acatauassu. As Perspectivas de Evolução do Navio-Tipo para as Diferentes Categorias de Embarcação no Brasil e no Estrangeiro. O Custo Diário do Navio-Tipo. Rio de Janeiro: Centro de Ensino Portuário, Cia. Docas do Rio de Janeiro. 1988.
 48. MEDINDO forças. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 40, nº 437, junho, 1997.
 49. MERCADO ascendente. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 40, nº 438, julho de 1997.
 50. NASCIMENTO, Roberto Luiz do. A Problemática da Frota Nacional de Marinha Mercante. Rio de Janeiro: EGN, 1995. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1995.
 51. NAVEGAÇÃO de Cabotagem: Brasil. Brasília: M.T., 1991.

52. NAVEGAÇÃO Mercante - Abertura da Cabotagem. Revista do Clube Militar, nº 301, p. 27, 1996.
53. NAVEGAÇÃO de Cabotagem anda à deriva. Jornal Correio Brasiliense, Brasília, 05 de maio de 1996. DIAGNÓSTICO detalhado. Portos e Navios, Rio de Janeiro, vol. 40, nº 435, p. 20, abril, 1997.
54. NAVEGAÇÃO de cabotagem. Informe Infra-Estrutura. Rio de Janeiro: BNDES, maio, 1997.
55. O CAMINHO ideal para a privatização dos portos brasileiros. Exame. Rio de Janeiro, vol. 50, nº 12, dezembro, 1996.
56. O FIM da Cabotagem. O Globo. Rio de Janeiro, 02 de fevereiro de 1995.
57. OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Modernização dos Portos. São Paulo: Aduaneiras, 1996.
58. OLIVEIRA, Nelson Lanza Pires de. A Política Nacional de Transporte Marítimo. Rio de Janeiro: EGN, 1995. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval.
59. OLIVEIRA, Carlos Tavares de. COSIPA: prova final dos portos. O Globo. Rio de Janeiro, 24 de julho de 1997.
60. OPORTUNIDADE de Negócio. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 40, nº 436, maio, 1997.
61. O QUE está em jogo na COSIPA. O Estado de São Paulo. Rio de Janeiro, p. A-3, 12 de abril de 1997.
62. PACIÊNCIA esgotada. Empresários se articulam contra o caos nos portos. Revista CNT. Brasília, nº 17, setembro, 1996.
63. PL 1.125 abre polêmica. Rio de Janeiro, p. 22 - 23, fevereiro, 1996.
64. PORTO brasileiro é 45% mais caro. Estado de São Paulo, São Paulo, 09 de julho de 1997. Economia.
65. PORTOS brasileiros continuam caros e muito ineficientes. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 09 de julho de 1997.
66. PORTOS e a captação de investimentos. O Globo. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1997.
67. POUCOS avanços. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 439, p. 12 - 15.
68. PREÇO para Santos. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 24 de junho de 1997, p. C-8.
69. REB, novo estímulo ao setor naval. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 24 de junho de 1997, p. C-8.
70. REB: os problemas continuam. O Globo, Rio de Janeiro, 01 de abril de 1997.
71. RECUO na questão da navegação. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 1995.
72. RÊGO, Haroldo de Almeida. O Transporte Marítimo e a Marinha Mercante. Rio de Janeiro: EGN, 1998. Palestra proferida na Escola de

Guerra Naval em 24 de junho de 1988.

73. RIO é recordista em assaltos a navios. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, p. 22, 22 de julho de 1997.
74. SENNA, José Menezes. Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: EGN, 1976 - Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 21 de junho de 1976.
75. SILVA, Emerson José Melo da. Reformulando o Setor de Transporte no Brasil. Rio de Janeiro: ESG (Escola Superior de Guerra), 1996.
76. SUBSIDIÁRIA integral deverá proceder o REB. Revista Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 426, p. 17, abril, 1997.
77. TRANSPORTE hidroviário de carga. In: Anuário Estatístico dos Transportes. Brasília: GEIPOT, 1996, seção a, cap. 4, Transporte hidroviário. p. 148.
78. TROCAS intrusas. Portos e Navios. Rio de Janeiro, vol. 39, nº 433, p. 8 - 10, fevereiro, 1997.
79. VIVACQUA, Paulo - Construções e Ferrovias. Rio de Janeiro: EGN, 1989. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval, em 30 de junho de 1989.

AL



TÍTULO 00119400004764

A Navegação de cabotagem e

D 8-D-16

01 JUL 2001 CC (Md) Renato ^A

08 AGO 2001 CMG (M) Ailton ^A

03 MAR 2003 CMG LONGO ^A

Este livro deve ser devolvido na
última data carimbada

07 JUL 1000			
29 MAR 2000			
18 MAI 2000			
31 MAI 2000			
23 JUN 2000			
17 JUL 2001			
08 AGO 2001			
08 MAR 2003			



00119400004764

A Navegacao de cabotagem e seu s
8-D-16

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Barbosa, Arnon Lima

A navegação de cabotagem e seu
suporte economico para o Bras
il
8-D-16

(4764/98)