

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

---

Curso C-PEM/2000..... ✓

Partido .....

Solução do T.I.P.-111-7...(Mo)

Apresentada Por

BRUNO WALTER CHAGAS CONSÍDERA

Capitão-de-Mar-e-Guerra

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

---

20.00.....

**MINISTÉRIO DA MARINHA**  
**ESCOLA DE GUERRA NAVAL**



**POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL**

**BRUNO WALTER CHAGAS CONSIDERA**  
**CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA**

2000



Coil. 18824

MB-EGN  
BIBLIOTECA  
24/03/2001  
N.º 5262

ex: 100302



CONSIDERA, Bruno Walter Chagas, 1950

Política Marítima Nacional / Bruno Walter Chagas Considera. \_Rio de Janeiro: EGN, 2000. 41f.

Monografia: C-PEM, 2000

Bibliografia: f.A-1-A-3

1. Política Marítima Nacional. 2. Construção Naval. 3. Transporte Marítimo. 4. Registro Especial Brasileiro. 5. Lei dos Portos. 6. Estruturas Marítimas. I. Escola de Guerra Naval(Brasil). II. Título.

#### Extrato

A necessidade de uma Política Marítima Nacional é comentada, de modo a identificar a melhor maneira de bem gerir as atividades nacionais no setor marítimo.

A construção naval e o transporte marítimo, atividades da Política Marítima Nacional, são abordados dentro de um conceito de importância econômica, estratégica e social.

A análise dos planos de construção naval identifica os pontos positivos e negativos da política adotada.

A criação do Registro Especial Brasileiro mostra o acerto das medidas adotadas, embora reconheça a necessidade de um aprimoramento.

Os resultados alcançados pela Lei de Modernização dos Portos indicam um aumento gradativo de competitividade dos portos brasileiros, invertendo uma antiga situação de ineficiência.

Estruturas Marítimas de alguns países são analisadas para efeito de comparação e estudo detalhado das características de cada uma.

Na conclusão, são feitas algumas considerações e sugestões para aprimoramento da Política Marítima Nacional em vigor, no que diz respeito aos segmentos abordados neste trabalho.

Tema: Política Marítima Nacional

Título: POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

Tópicos a Abordar: Regulamentação da Política Marítima Nacional.  
O desenvolvimento da construção naval no Brasil  
A importância do transporte marítimo para o Brasil  
Reformulação do sistema portuário brasileiro  
Estruturas marítimas de alguns países

Proposição: Discutir os aspectos relativos à criação da Política Marítima Nacional; Avaliar o desenvolvimento da construção naval ao longo das últimas décadas, bem como sua vinculação aos programas de construção naval (PCN I e PCN II) e os resultados alcançados; analisar os principais óbices ao transporte marítimo e a criação do registro especial brasileiro; discutir a lei que trata da reformulação dos portos brasileiros; comparar as estruturas marítimas de alguns países, e apresentar uma conclusão com críticas e sugestões para aprimorar a Política Marítima Nacional.

Número de Palavras 10 305

## SUMÁRIO

	PÁGINA
Introdução.....	v
CAPÍTULO 1 – POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL.....	1
Histórico.....	1
CAPÍTULO 2 – A CONSTRUÇÃO NAVAL.....	5
-SEÇÃO I - O DESENVOLVIMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO.....	
BRASIL.....	5
-SEÇÃO II – PLANO DE EMERGÊNCIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL.....	9
-SEÇÃO III – PRIMEIRO PLANO DE CONSTRUÇÃO NAVAL.....	10
-SEÇÃO IV – SEGUNDO PLANO DE CONSTRUÇÃO NAVAL.....	10
CAPÍTULO 3 – O TRANSPORTE MARÍTIMO.....	20
-SEÇÃO I – EVOLUÇÃO HISTÓRICA.....	20
-SEÇÃO II – POLÍTICAS SETORIAIS E REGULAMENTAÇÃO.....	20
-SEÇÃO III – O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO E AS OUTRAS	
MODALIDADES DE REGISTRO.....	23
A bandeira de conveniência.....	23
O segundo registro.....	24
O Registro Especial Brasileiro.....	25
CAPÍTULO 4 – REFORMULAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO.....	28
CAPÍTULO 5 – ESTRUTURAS MARÍTIMAS DE ALGUNS PAÍSES.....	32
Espanha.....	32
Portugal.....	33
Itália.....	34
Argentina.....	36
Chile.....	36
CAPÍTULO 6 – CONCLUSÕES.....	38
BIBLIOGRAFIA.....	A-1

## INTRODUÇÃO

Não há país que disponha de litoral e não identifique interesses no mar. Estes, resultantes dos anseios, necessidades, possibilidades e cultura de um povo, materializam-se no que se convencionou chamar de política marítima do país. Seus objetivos, de ordem política, econômica e militar dependem, para serem alcançados da adequada obtenção e do emprego de meios apropriados, isto é, dependem de uma estratégia marítima, que prepare e empregue convenientemente o poder marítimo.

De conceito extremamente abrangente, o poder marítimo é constituído de tudo aquilo que, de alguma forma, se relaciona com a navegação, o transporte aquaviário, a pesca, a extração do petróleo do subsolo marinho, o esporte náutico, as indústrias afins, a população que o integra, a política governamental que o rege e, acima de tudo, a vocação marítima do povo.

Finalmente, há por mencionar o poder naval, braço armado do poder marítimo, destinado a defender os interesses da nação no mar e, ali, garantir-lhe a integridade e soberania. Por seu intermédio, assegura-se ao país o direito ao uso econômico e estratégico do mar.

No caso do Brasil, os interesses marítimos são históricos e amplos. O mar foi nossa via de descobrimento, de colonização, de invasões, de consolidação da independência, de comércio e de agressões, além de arena de defesa da soberania em diversos episódios, inclusive em duas guerras mundiais, neste século.

Do ponto de vista econômico, atualmente 95% de todo o comércio exterior brasileiro são transportados por via marítima, o que significa, entre exportações e importações, algo em torno de cem bilhões de dólares por ano, sem contar o custo do próprio frete, que gira em torno de seis bilhões de dólares anuais, quase o mesmo valor da receita obtida com toda a exportação de minério de ferro, soja e café. A demais, 78% do petróleo nacional são extraídos do subsolo marinho, num total de um milhão de barris/dia, ou, em valores correntes,

novecentos milhões de dólares mensais. Do mar, também, retira-se uma infinidade de outros recursos econômicos desde a pesca, sal, algas e uma vasta gama de compostos orgânicos até minerais e matérias primas diversas. Tal fonte, quase ilimitada, tende a aguçar os interesses e a desenvolver dependências. No caso do Brasil, onde hoje já representa muito, poderá tornar-se a virtual fronteira econômica do futuro.

Neste trabalho, serão abordados os seguintes assuntos: a criação e a regulamentação da Política Marítima Nacional, assim como alguns de seus aspectos tais como a construção naval, o transporte marítimo e o Registro Especial Brasileiro, a reformulação do sistema portuário, as estruturas marítimas de alguns países e, finalmente, considerações gerais sobre os assuntos tratados.



## CAPÍTULO 1

### POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

#### *Histórico*

A crescente importância do uso do mar no contexto internacional e, em especial, para uma nação com características marítimas como o Brasil, tanto no comércio marítimo como na exploração e exploração dos recursos naturais dos oceanos e da plataforma continental, faz com que seja imprescindível o estabelecimento de uma política marítima, da qual resulte orientação segura para o desenvolvimento integrado e coerente de todas as atividades nacionais relacionadas ao mar.

A necessidade de se ter uma Política Marítima Nacional resulta, portanto, de uma preocupação do governo de gerir bem as atividades nacionais no setor marítimo, aproveitando-lhes os pontos comuns, identificando seus pontos de estrangulamento, fortalecendo-lhes a base humana e econômica e garantindo-lhes a segurança, dentro da grande moldura e condicionamento que é o meio ambiente marítimo e visando sempre a uma aplicação inteligente do Poder Marítimo<sup>1</sup> e de seu componente naval, em benefício dos interesses do país.

Dentro deste cenário, foi dada partida para a criação da Política Marítima Nacional (PMN), através do Decreto-lei n 200 de 1967, o qual atribuiu ao Ministério da Marinha a responsabilidade de “estudar e propor diretrizes para a Política Marítima Nacional”, bem como “orientar e controlar a Marinha Mercante nacional e demais atividades correlatas, no

---

<sup>1</sup> Entende-se como Poder Marítimo o componente do Poder Nacional de que a nação dispõe para atingir seus propósitos ligados ao mar ou dele dependentes. Esses meios são de natureza política, econômica, militar e social e incluem, entre vários outros, a consciência marítima do povo e da classe política, a Marinha Mercante e a Marinha do Brasil, a indústria de construção naval, os portos e a estrutura do comércio marítimo. O Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo.

que interessa a segurança da navegação, seja marítima, fluvial ou lacustre” e, ainda, “exercer a Política Naval”.

A Marinha, nesta ocasião, já vinha cumprindo as tarefas da segurança da navegação e de polícia naval, limitadas pelos recursos orçamentários disponíveis. A Diretoria de Hidrografia e Navegação(DHN), por meio da rede de faróis e auxílios a navegação e, a Diretoria de Portos e Costas(DPC), pelo trabalho desempenhado pela sua rede de Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências para controle de embarcações e formação de pessoal da Marinha Mercante.

Posteriormente, foi aprovada a lei complementar n.º 69/91, que não modificou as atividades subsidiárias da Marinha contidas no Decreto-lei n.º 200/67. Na realidade, houve apenas um aperfeiçoamento dos enunciados existentes naquele Decreto.

Entretanto, em muitos aspectos, contudo, eram necessários entendimentos com os demais Ministérios ligados às atividades marítimas, para solucionar problemas específicos.

É importante salientar que cada setor, ligado às atividades marítimas, possuía a sua política própria que, isoladamente, poderia ser considerada boa, entretanto, nem sempre representava a melhor solução para o conjunto.

Esta situação levou à formulação de uma política, de âmbito nacional, capaz de orientar o trabalho de todos os organismos cujas responsabilidades envolviam atividades marítimas, de maneira coordenada, evitando esforços até mesmo divergentes.

O Ministério da Marinha entendeu que, nos termos da legislação vigente, embora lhe coubesse propor diretrizes para a Política Marítima Nacional, não deveria cumprir essa atribuição legal sugerindo, unilateralmente, medidas que afetassem as atribuições de outros órgãos governamentais, tais como: transporte aquaviário; Marinha Mercante; Construção Naval; pesquisa científica; exploração dos recursos do mar; pesca; formação de pessoal, etc..

Em 1982, foi criado em grupo de trabalho, coordenado pela Marinha, com a finalidade de estudar e propor ações que atendessem as premissas acima. Participaram deste grupo

de trabalho: Ministérios das Relações exteriores, dos transportes e da antiga secretaria-geral do Conselho de Segurança Nacional. Foram elaborados dois documentos: diretrizes gerais para a Política Marítima Nacional e a minuta do Decreto de criação da Comissão Marítima Nacional (COMANA), ambos aprovados e criados em 9 de março de 1983.

O novo órgão criado (COMANA) era um órgão colegiado permanente, de alto nível, presidido pelo Ministro da Marinha e composto por representantes dos diversos órgãos de governo ligados ao assunto, no intuito de assessorar diretamente o Presidente da República na tarefa de elaborar uma PMN.

Em 1984, a COMANA apresentou o texto final de uma PMN, aprovada pelo Presidente da República, pelo decreto n.º 89.331/84.

Infelizmente, a PMN foi o único trabalho efetivamente realizado durante toda a existência da Comissão. Em resumo, não foi exercida qualquer atividade de assessoramento para a qual foi criada.

Em face da ineficiência da Comissão, o Ministro da Marinha sugeriu a extinção do órgão, em julho de 1993.

Ainda em 1993, a Marinha iniciou novos estudos visando atualizar a PMN, uma vez que ela se baseava na estrutura administrativa de 1984, já bastante modificada ao longo dos anos. Os princípios fundamentais e os objetivos permaneciam válidos e foram aproveitados.

Assim, a atualização pretendida visava manter a estrutura básica do documento original, com os fatores condicionantes da PMN, os seus objetivos e as ações a realizar pelos diversos ministérios e órgãos da Administração Federal. Maior ênfase foi dada neste último item, por se tratar da parte mais sensível envolvendo as atividades das mais variadas áreas. Devido à natureza intersetorial da PMN e para que a nova proposta não tivesse caráter impositivo, foi decisão do Ministro da Marinha, que ela fosse enviada aos demais Ministérios e órgãos envolvidos, para que opinassem, antes de ser remetido ao Presidente da República, para apreciação final.

O Ministério da Marinha adotou como critério, acolher ao máximo, na medida do possível, as sugestões apresentadas, de maneira que o documento final refletisse o consenso de todos os envolvidos na Política Marítima Nacional e que permitisse expectativas positivas quanto a sua eficácia.

Pelo Decreto 1265, de 11/10/94, foi aprovada a PMN.

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

O documento aprovado identifica os fatores condicionantes e os objetivos a serem alcançados. Além disso, são descritas as ações a serem realizadas, pelos diversos Ministérios, para a consecução daqueles objetivos, especificando os responsáveis pela coordenação da ação e os participantes da ação. É importante ressaltar que a coordenação das ações, conforme consta do documento, inclui, também, sua execução e controle.

Por outro lado, ainda dentro dos princípios antes enumerados, a Política Marítima Nacional deveria condicionar os segmentos marítimos das diversas políticas governamentais como, por exemplo, as de transporte, meio ambiente, recursos do mar, energia, mineração, e trabalho, sendo por elas igualmente condicionada no que couber.

## CAPÍTULO 2

### A CONSTRUÇÃO NAVAL

#### SEÇÃO I – O DESENVOLVIMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL

Com a independência, a construção naval no Brasil, particularmente o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, passa por um período de grande atividade, em função da importância da Armada na preservação da unidade do império.

O século XIX é um período do grande desenvolvimento tecnológico na indústria naval, não apenas com a evolução das embarcações, mas também com o início do processo de produção industrial moderno. É o período em que se introduziu, na Inglaterra, a construção metálica (ferro 1845, e aço, 1875) e a propulsão mecânica (máquina a vapor, 1808, e hélice, 1840).

A primeira embarcação com casco metálico foi lançada em 1883. Um marco importante foi a construção do cruzador Almirante Tamandaré, iniciada em 1884 e concluída em 1890. Tratava-se de uma embarcação totalmente em aço, com deslocamento de 4.500 toneladas.

Um dos efeitos da Proclamação da República foi a perda do prestígio que a Marinha detinha durante o Império e, conseqüentemente, a decadência da construção naval.

Entre o início do século e o final da década de 50, a construção naval brasileira praticamente deixou de existir. Algumas poucas iniciativas são efetivadas no período.

A partir da década de 50, foram estabelecidas efetivamente políticas de construção naval e de transportes marítimos no Brasil. Uma característica importante de todos os modelos adotados tem sido a integração dos dois setores, não apenas em termos dos mecanismos de regulamentação, mas também dos próprios órgãos setoriais de governo. Nos aspectos principais, a elaboração e o controle de políticas de construção naval e de transportes

marítimos no Brasil tem sido atribuição das mesmas instituições. No presente estudo, abordaremos o transporte marítimo em outro capítulo.

Em 1957, a descrição do setor naval no documento de apresentação do Plano de Metas<sup>1</sup> constatava que a capacidade das instalações existentes no país era utilizada, em sua maior parte, para a realização de reparos. Apesar disso, pelo menos no tocante a navios de médio e grande porte, existia grave influência ante as necessidades de reparos para a manutenção da frota mercante nacional.

O Plano de Metas desenvolveu-se em quatro etapas. A terceira etapa, estimulava as indústrias de bens de capital, inclusive a de construção naval. No plano, composto por 30 metas setoriais, além da construção de Brasília (“a meta síntese”), apareciam explicitamente a Marinha Mercante (meta 11) e a indústria de construção naval (meta 28).

Assim, por ocasião da implantação do Plano de Metas, as atividades de construção naval no Brasil, restringiam-se praticamente ao Arsenal da Marinha, e, mesmo no segmento de reparos navais, observava-se uma atividade rigorosamente incipiente.

Por isso, o final da década de 50 é considerado como marco da origem da moderna indústria brasileira de Construção Naval.

Um fato importante da implantação da moderna indústria de construção naval no Brasil é a lei n.º 3381, de 24/04/58, que criou o Fundo da Marinha Mercante (FMM)<sup>2</sup> e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM).

A implantação do Plano de Metas no governo JK, foi em parte apoiada pela criação dos chamados grupos executivos. Esses organismos foram criados, principalmente, em

---

<sup>1</sup>Plano de Metas- Principal instrumento da ambiciosa política desenvolvimentista do período Kubitschek, que incluía o objetivo de criar um setor de bens de capital, considerando como base necessária de sustentação do processo de industrialização.

<sup>2</sup>Principal instrumento de política de construção naval e marinha mercante no Brasil.

consequência da ineficácia da estrutura governamental existente e da dificuldade de realizar-se uma reforma administrativa profunda.

Para implementação da meta 28, foi criado, inicialmente, o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON), pelo Decreto n.º 43.899, de 13/06/58.

As atribuições do GEICON eram: estudar, propor e estabelecer as normas e os critérios gerais a serem observados pelos diversos órgãos governamentais, para execução das metas da construção naval; estudar, coordenar, aprovar e propor as medidas necessárias à realização dos projetos de estaleiros da construção naval, previstos nas metas estabelecidas pelo governo.

Com os recursos repassados pelo Fundo de Marinha Mercante para expansão e criação de estaleiros, o GEICON aprovou dez projetos, de iniciativa privada.

Em 1960, o GEICON foi substituído pelo Conselho Coordenador da indústria de Construção Naval (COCICON), com poucas diferenças em relação ao anterior. O novo órgão teve vida curta e, com menos de um ano (1961) foi substituído pelo Grupo Executivo da Indústria Naval (GEIN), subordinado diretamente à Presidência da República.

Desde sua criação, o FMM constituiu-se na principal fonte de financiamento aos armadores para aquisição de navios no Brasil e no exterior.

Inicialmente, os recursos do FMM foram aplicados em:

a) encomendas de embarcações feitas em nome da Comissão de Marinha Mercante (CMM), a estaleiros instalados no Brasil e no exterior, para posterior alienação a empresas de navegação públicas e privadas; e

b) operações de financiamento aos armadores privados, para compra de embarcações no exterior, com a finalidade de renovar a frota nacional.

Esta política gerou uma polêmica em torno da conveniência de se importarem embarcações diante da alternativa da produção nacional.

Após a bem-sucedida fase de implantação, a recém-criada indústria naval entrou em

um período de recessão, no início da década de 60, que iria perdurar até 1967.

No período final da recessão da indústria naval, o governo resolveu redefinir as bases da política de investimento e financiamento do setor de construção naval. Assim, foi criado um plano de emergência para a indústria de construção naval, prevendo encomendas de embarcações num total de mais de 84.380 TPB. Além disso, o governo abriu um crédito suplementar para reforço do FMM, instituiu a correção monetária nos contratos de financiamento pelo Fundo, e introduziu novas concessões nas áreas fiscal e de financiamento.

Em 1969, a CMM transforma-se na Superintendência Nacional de Marinha Mercante - SUNAMAM<sup>1</sup>. O objetivo da mudança foi dotar o órgão de maior independência e agilidade, mas também, provavelmente, o de elevar seu status no âmbito do governo, e assim, o de seus dirigentes. Transformou-se no principal organismo governamental do setor marítimo.

No período entre 1969 e o começo da década de 80, a indústria de construção naval e a Marinha Mercante viveram uma fase de consolidação e expansão suportadas pela atuação da SUNAMAM, pela legislação protecionista e pelos grandes planos de construção naval: Plano de Emergência de Construção Naval (1967 a 1970), o Primeiro Plano de Construção Naval (I PCN 1971 a 1975) e o Segundo Plano de Construção Naval (II PCN 1975 a 1980).

Eram planos indicativos em que o governo estabeleceu metas, com base em previsões da evolução do comércio exterior e da expansão esperada da participação da bandeira

---

<sup>1</sup> Sunamam - criada pelo Decreto nº64125, de 21 de fevereiro de 1969, cujas atribuições são:

- Planejamento da frota: dimensionamento da frota, elaboração dos planos de construção naval, distribuição dessa frota entre os armadores; financiamento; concessão de subsídios; controle dos recursos do FMM; controle sobre a performance física e financeira das companhias, através de prestações de contas anuais;

- Concessão e cancelamento de autorização para as companhias operarem rotas e transportar qualquer tipo de carga; autorização para compra e venda de navios novos ou de segunda mão no Brasil ou no exterior; autorização de afretamento por parte dos armadores nacionais; aprovação das taxas de frete conferenciadas; estabelecimento das tabelas de fretes de cabotagem, e de tarifas de navegação interior, travessias e serviços de navegação de apoio portuário;

- Representação do governo nas negociações com as conferências de frete e de acordos bilaterais; negociação com os armadores para implantação e manutenção de serviços.



brasileira, sob a nova legislação de reserva de carga. As condições para a concreta efetivação dos planos eram garantidas porque a SUNAMAM dispunha dos recursos necessários para a sua implementação e, além disso, detinha poder suficiente para orientar os investimentos para o cumprimento dos planos.

A rigor, os armadores tinham acesso aos generosos financiamentos sob a condição de concordarem com as especificações dos navios orientados pela SUNAMAM. Em compensação, tinham acesso as rotas e cargas reservadas, de modo que a demanda pelos serviços dos navios era virtualmente garantida. Veremos adiante cada um desses planos.

## SEÇÃO II - PLANO DE EMERGÊNCIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

O período de 1967 a 1970 é marcado pela implantação do Plano de Emergência, que determinou o início da fase de maior produção da indústria naval nacional. A maior parte dos contratos naqueles anos foram estabelecidos pelo plano. Simultaneamente, inicia-se uma nova fase de expansão da economia nacional.

Os objetivos do governo eram o aumento da participação da bandeira brasileira nos tráfegos de longo curso, a expansão da frota e a consolidação da indústria naval. Para a consecução desses objetivos, o governo baseou-se no incentivo à expansão da frota, por meio do Fundo de Marinha Mercante; na intervenção nos mercados, pela reserva de carga, acordos bilaterais e controle das conferências; e no estrito controle sobre a operação das companhias de navegação.

Assim, o principal mecanismo de proteção para a construção naval foi exatamente a reserva do mercado nacional para os estaleiros brasileiros. O armador, adquirindo o navio no país em condições altamente favorecidas, iria por sua vez operá-lo num mercado reservado, garantidas, também, margens extremamente favoráveis.

O Plano de Emergência previa a aquisição de 59 embarcações, totalizando 440.580TPB. A meta somente foi alcançada em 1972.

O suporte financeiro para o plano veio do Fundo de Marinha Mercante e do orçamento da União.

### SEÇÃO III – PRIMEIRO PLANO DE CONSTRUÇÃO NAVAL

O primeiro Plano de Construção Naval foi publicado em 1970. Elaborado no contexto do I Plano Nacional de Desenvolvimento, envolvia um volume de encomendas de 1,6 milhão de TPB. O período previsto para a execução era de 1971 a 1975. Nesse período, foram concluídas cerca de 800.000TPB.

A grandeza dos números apresentados fica evidente quando se considera que as encomendas previstas correspondiam a quase três vezes a produção dos estaleiros nacionais no quinquênio anterior, além de envolver uma tonelagem superior à frota mercante brasileira em 1969.

As encomendas do I PCN foram suficientes para manter todos os principais estaleiros nacionais funcionando a plena capacidade. Não houve, nesse período, exportação de navios.

Com a certeza de muitas encomendas e da continuidade do trabalho, todos os estaleiros fizeram planos de ampliações e modernização, coincidindo com o início da introdução em larga escala da informatização, que revolucionou os métodos de projeto e de construção de navios. Também novos equipamentos de movimentação de pesos, que permitiram avançar na pré-fabricação de blocos estruturais cada vez maiores e mais pesados, diminuindo com isso o trabalho na carreira e apressando a prontificação dos navios.

O volume de encomendas foi bastante elevado, relativamente à capacidade e à experiência dos estaleiros, fazendo com que a meta não fosse alcançada. As encomendas não-concluídas no período foram incorporadas ao II PCN. As últimas entregas de embarcações contratadas no período do I PCN ocorreram em 1979.

#### SEÇÃO IV - SEGUNDO PLANO DE CONSTRUÇÃO NAVAL

O programa mais ambicioso, que levaria a indústria naval brasileira a formar com as maiores do mundo, foi o segundo Plano de Construção Naval, inserido no II Plano Nacional de Desenvolvimento, para o período 1975-1980.

As metas foram estabelecidas em estudos da SUNAMAM quanto à necessidade de novas embarcações. Os estudos indicaram que entre 1967 e 1973, a frota mercante brasileira duplicou, elevando-se de 1,5 milhão para 3 milhões de TPB. Com o objetivo de obter a máxima participação permitida à bandeira brasileira (por meio das leis de reserva de carga e dos acordos bilaterais), indicava-se a necessidade de frota mínima, em 1980, de 8,8 milhões de TPB no longo curso e de 900.000 TPB na cabotagem.

Levando-se em conta a frota existente, as encomendas contratadas e as baixas previstas, definiu-se a necessidade de adquirir no II PCN, 4,8 milhões de TPB para o longo curso e 300.000 TPB para a cabotagem, além de 200.000 para a navegação interior e a portuária. Além dessas novas encomendas de 5,3 milhões de TPB, o II PCN objetivava concluir 1,3 milhão de TPB contratados no programa anterior.

O preço nacional total dessas novas encomendas de 5,3 milhões de TPB, estimado pela SUNAMAM para 1975, situava-se em torno de US\$ 2,8 bilhões. O acréscimo das encomendas remanescentes do I PCN, elevaram este valor para US\$ 4,4 bilhões.

O esquema do II PCN baseava-se nos seguintes pressupostos, alguns dos quais nem sempre foram verificados: isenção de alíquotas e taxas para importação de materiais e componentes destinados a construção de navios de longo curso e de cabotagem; restituição do IPI e compensação do ICM com o prêmio pago aos estaleiros; redução desse prêmio aos limites mínimos admissíveis; participação dos armadores ao financiamento da produção em torno de 15% do preço internacional dos navios.

O II PCN foi caracterizado por atrasos nas construções, que podem ser apontados

como uma das principais causas da crise que viria a se abater sobre o setor.

É importante destacar que muitas vezes o próprio armador não tinha interesse na eliminação ou na redução desses atrasos. Durante a obra, o armador podia afretar embarcações estrangeiras com todos os benefícios de navios próprios, e, além disso, o prazo de carência do financiamento era contado a partir da entrega. Em contrapartida, o período do II PCN foi marcado por uma grande depressão no mercado de transporte marítimo, nos anos seguintes ao primeiro choque do petróleo. Com a redução do potencial de rentabilidade de navios encomendados com grande antecedência, desaparecia o interesse do armador pelo cumprimento dos prazos contratuais.

As causas dos atrasos foram múltiplas. A falta de capacitação tecnológica e gerencial dos estaleiros deve ter contribuído bastante, assim como as obras de expansão dos estaleiros já durante o período do Plano. Porém, certamente, os problemas com o fornecimento de materiais e equipamentos nacionais são a causa principal.

O II PCN incluía metas muito ambiciosas de nacionalização de componentes. As listas de importações eram autorizadas, caso a caso, pelo Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI) e muitas vezes a não-autorização favorecia fornecedores sem experiência e escala de produção para atender adequadamente ao mercado de componentes navais. Além dos preços muito mais elevados do que os internacionais, havia prazos de fornecimento. A relação com o setor de navipeças, encontra-se dentre as principais causas dos problemas que comprometeram o II PCN e abalaram a indústria naval brasileira.

Outro problema grave de gestão do II PCN foi a falta de flexibilidade na especificação dos navios, em um período de rápidas transformações no mercado mundial de transporte marítimo.

As crises do petróleo abalaram o mercado de duas formas: em primeiro lugar, modificando os padrões de emprego de navios em função da mudança na estrutura dos custos e da própria redução da demanda por transporte marítimo e, em segundo lugar, estimulando

mudanças tecnológicas e de projeto muito rápidas nas velocidades de serviço, na forma dos cascos e, principalmente, nas tecnologias de propulsão.

Apesar de terem sido definidas as encomendas antes do primeiro choque do petróleo, o II PCN não teve flexibilidade para promover os ajustes necessários. Com os prazos longos previstos no Plano e com os atrasos ocorridos, os navios já estavam obsoletos na ocasião da entrega, ou mesmo no início da construção.

O problema agrava-se com o segundo choque do petróleo, em 1979, que provocou importante redução do comércio internacional e, em particular, das importações brasileiras. A crise atingiu rapidamente o transporte marítimo, provocando alto grau de ociosidade da frota de graneleiros, grande redução dos fretes e queda no valor dos navios.

Nesse processo que ficou conhecido como a “crise dos graneleiros”, nove navios, totalizando 543.000 TPB, foram devolvidos por armadores privados, passando à propriedade do FMM, que os afretou a casco nu (afretador possui a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação), para o Lloyd Brasileiro e a Docenave, em 1986. Além disso, o governo concedeu moratória aos armadores sobre o retorno dos financiamentos referentes a 30 graneleiros.

Dos problemas na execução do II PCN, não se deve deixar de mencionar que, normalmente, o estaleiro recebia cerca de 70% do preço total até o lançamento. Há fortes indícios de que isso criava a tendência de antecipação do lançamento e atrasos no acabamento, prejudicando o fluxo regular das atividades e reduzindo os níveis de acabamento avançado.

A conclusão do II PCN, prevista para 1979, deu-se em 1982, com um atraso de três anos e uma série de obras inacabadas.

A crise provocada pelos problemas de gestão financeira dos contratos do Plano abalou irremediavelmente a SUNAMAM e é uma das causas da crise que viria a atingir o setor naval.

A expansão da frota nacional, pelo II PCN, apoiava-se em medidas de concessão de subsídios e financiamentos aos armadores. O chamado prêmio, ou seja, a diferença entre o preço nacional do navio e o preço internacional (preço estimado para construção na Europa Ocidental), bem como os outros adicionais decorrentes da inflação eram cobertos pela SUNAMAM, a fundo perdido, utilizando recursos do FMM.

O prêmio médio estimado pela SUNAMAM era da ordem de 37%, no período. Dentre as causas para esses preços nacionais mais altos do que os padrões internacionais, deverão estar a baixa produtividade do trabalho, a falta de eficiência gerencial, os impostos indiretos, o alto custo e os atrasos no fornecimento de insumos nacionais, que expunham ainda mais os preços à inflação.

Desde meados da década de 70, começaram a surgir os sinais da crise financeira da SUNAMAM. As receitas do Adicional ao Frete para renovação da Marinha Mercante (AFRMM)<sup>1</sup> são decrescentes entre 1974 e 1978, devido à redução das importações brasileiras. Os aportes do tesouro, crescentes até 1977, começam, a partir daí, a sofrer cortes, obedecendo à orientação geral de desaquecimento do II PND. O retorno dos financiamentos somente começaria a crescer a partir de 1981, com a entrega das embarcações.

Havia também um nível insatisfatório de controle sobre a efetiva realização dos eventos cobrados, uma vez que a estrutura técnica e administrativa da SUNAMAM era bastante precária.

Os problemas financeiros agravaram-se devido aos atrasos no programa.

Em 1983, no contexto da reformulação institucional no setor, a gestão financeira do FMM e dos contratos de construção naval foi transferida para o BNDES.

As denúncias de irregularidade e de improbidade administrativa na gestão financeira

---

<sup>1</sup> Tributação *ad valorem* sobre o valor do frete pago no transporte de uma mercadoria. Até 1970, chamada de TRMM.

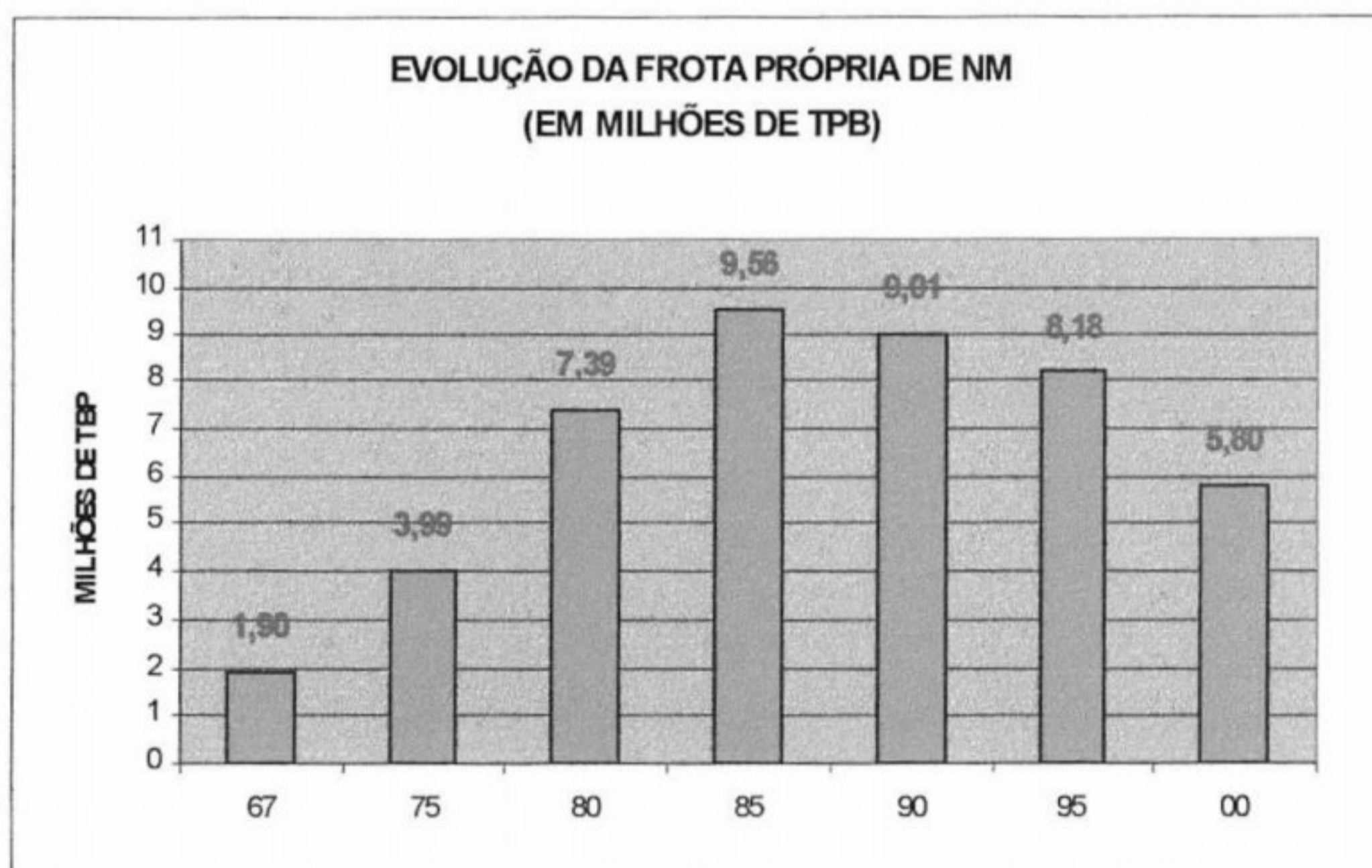
dos recursos do FMM e dos contratos do II PCN levaram à convocação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito no Senado Federal, em março de 1985.

O relatório da CPI, apresentado em março de 1986, aponta diversas responsabilidades na SUNAMAM, além de sua fragilidade institucional e administrativa. O relatório sugeriu que o impasse entre governo e estaleiros, referente a dívida decorrente da Resolução nº6043<sup>1</sup> deveria ser solucionado com adoção de juízo arbitral e recomendou a instituição de uma política marítima nacional.

Da análise do principal período de expansão da indústria naval brasileira, ressaltam alguns pontos significativos.

Num período bastante curto, o Brasil conseguiu inserir-se entre os principais países construtores navais do mundo.

No mesmo período, a Marinha Mercante Nacional apresentou significativas taxas de crescimento. A frota mercante brasileira de longo curso passou de 1,9 milhão de TPB, em



<sup>1</sup> Alterou os procedimentos de correção monetária dos pagamentos da Sunamam, aumentando os encargos financeiros do FMM.

1967, para 9,5 milhões de TPB, em 1985. A participação de navios próprios nos tráfegos internacionais do país chegou a 21,9%, em 1983.

Entretanto, o modelo adotado apresentava falhas importantes de concepção, além dos problemas graves de gestão. A excessiva integração entre as políticas de marinha mercante e de construção naval, num ambiente extremamente protecionista, não favorecia o desenvolvimento eficiente da indústria marítima e promovia a transferência de ineficiências entre os dois setores. O modelo brasileiro de política marítima não estimulava, ou mesmo impedia a competição entre as empresas nacionais na construção naval e na marinha mercante.

A crise aconteceu por um somatório de muitas causas, parecendo-nos difícil estabelecer uma hierarquia para essas causas, isto é, estabelecer quais foram as mais significativas. A análise dos fatos apurados na época nos permite concluir que as causas tenham sido as seguintes:

a) custo elevado dos navios de construção nacional devido a uma série de fatores:

- sofisticação excessiva de projeto em muitos casos, com exigências dos armadores pedindo o que havia de melhor e mais moderno, encarecendo desnecessariamente o produto;
- prêmio dado pela SUNAMAM aos estaleiros, a título de incentivo, correspondente à diferença para o preço internacional; e
- proibição de importação de matérias-primas, navipeças e outros componentes, sempre que houvesse similar nacional. Com isso, o similar nacional ficava muito mais caro e, com frequência, de baixa qualidade, pela inexistência de concorrentes.

b) dificuldades financeiras da SUNAMAM, decorrentes também de vários fatores, como a inflação elevada, os planos econômicos malsucedidos, a crise mundial conseqüente dos choques do petróleo que causaram alta geral de juros, e desequilíbrio financeiro mundial, resultando em restrição de crédito, suspensão de financiamentos, etc. Além disso, ocorreram



também contratos de exportação cancelados e outros que deram prejuízos, concorrências viciadas, e, também, o que talvez tenha sido mais grave, o faturamento e pagamento antecipado de eventos na construção de navios, o que gerava um déficit crescente. Como resultado de tudo isso, a SUNAMAM chegou a ter, em 1983, um rombo a descoberto de cerca de US\$ 800 milhões. Uma consequência desses fatos todos foi a demora na prontificação de alguns navios, principalmente os últimos, cuja construção arrastou-se, em alguns casos, por até dez anos. Assim, muitos navios quando ficaram prontos estavam já obsoletos ou não eram mais necessários. Alguns armadores recusaram-se a receber os navios, que foram devolvidos à SUNAMAM, criando mais um problema. Como consequência, também, a maioria dos estaleiros ficou em situação falimentar.

c) reflexo da crise mundial no mercado de fretes, que ocorreu a partir do final dos anos 70, como consequência dos choques do petróleo, quando o volume total de transporte marítimo caiu consideravelmente, deixando ocioso grande número de navios. Com isso, os armadores cancelaram novas encomendas, causando crise nos estaleiros.

d) modificação completa ocorrida, em todo mundo, nos navios mercantes a partir da década de 1970, devido à introdução maciça do emprego dos contentores (cofres de carga), o que praticamente terminou com o transporte marítimo da chamada carga geral, que era antes o transporte mais importante. Com isso, a maior parte dos navios então existentes ficou obsoleta, inclusive muitos dos construídos em nossos estaleiros. Entre 1977 e 1980, triplicou a quantidade de contentores em nossos portos, e daí em diante o aumento foi ainda muito maior.

e) crise na navegação de cabotagem no Brasil, como decorrência principalmente dos altos custos e demora nos portos. A navegação de cabotagem praticamente morreu, tornando desnecessário grande número de navios.

f) superdimensionamento do II PCN, bem como dos planos de ampliação de alguns estaleiros e também da fabricação de navipeças, como, por exemplo, dos grandes motores

diesel de propulsão, cuja fabricação só seria econômica em escala bem maior. Não há dúvida de que o II PCN foi um exagero, muito além da realidade nacional.

g) passagem da administração do FMM da SUNAMAM para o BNDES. Desde então, não foi organizado mais nenhum programa que favorecesse a economia de escala na encomenda de navios e facilitasse a análise dos projetos para a obtenção de financiamento pelo banco.

A história da crise da nossa indústria naval é uma história triste, na qual só existiram perdedores: todos os envolvidos saíram perdendo. E o maior perdedor foi o País, que viu praticamente desaparecer uma grande indústria de bens de capital, que chegou a ser uma das mais importantes do mundo, produzindo navios de alta qualidade. Dezenas de milhares de engenheiros, técnicos e operários, altamente capacitados, perderam o seu emprego. Desfizeram-se as equipes de técnicos, e com isso desorganizou-se uma indústria que chegou a acumular tecnologia própria e uma sólida experiência em quase 40 anos de atividade. O gráfico mostra a força de trabalho usada na construção naval:



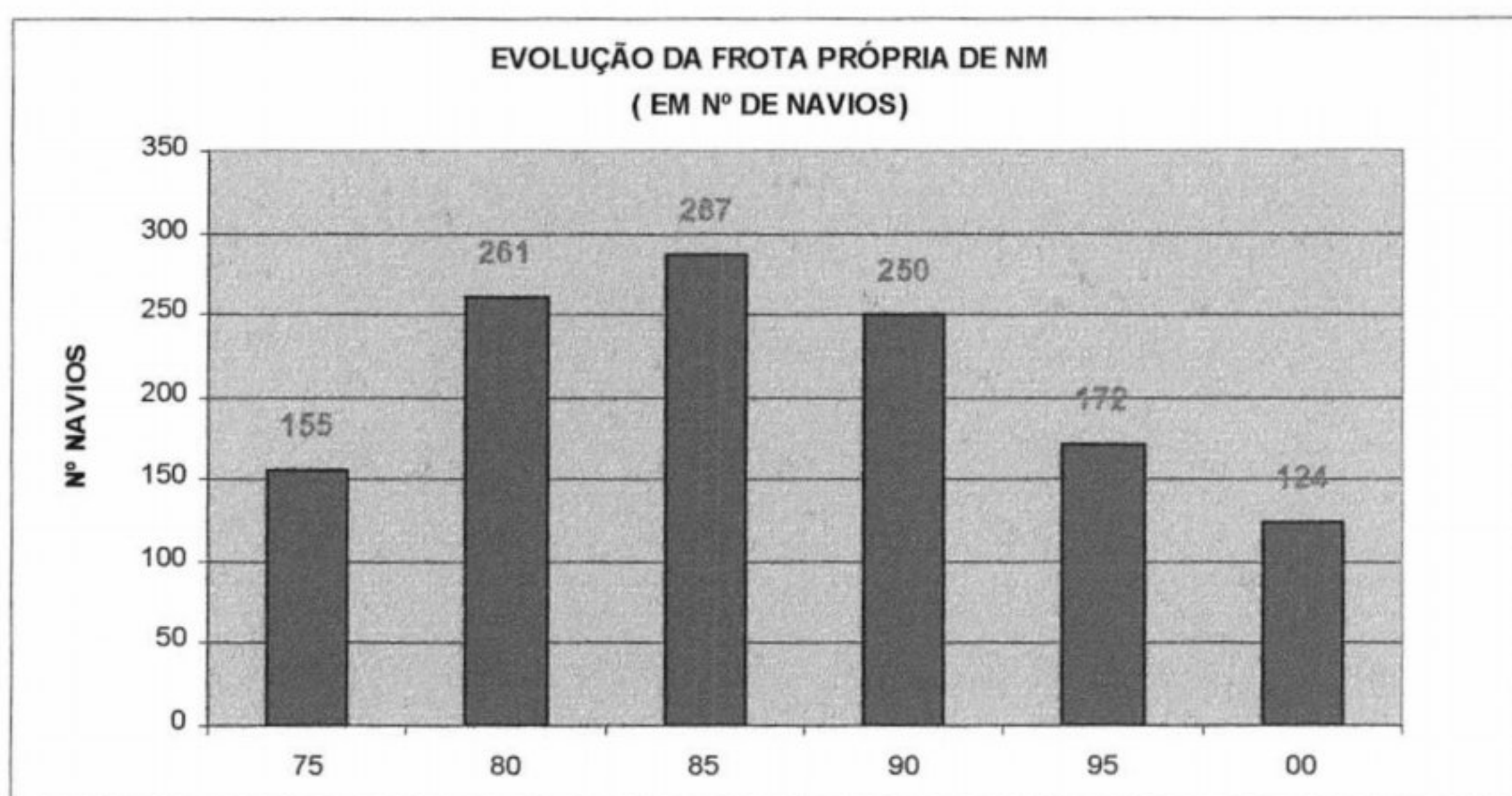
Atualmente, o outrora magnífico Estaleiro Ishibrás está fechado e transformado em

simples pátio de armazenagem de contentores; os Estaleiros Verolme, Caneco e Só também estão fechados; o Estaleiro Mauá está funcionando precariamente e apenas para reparos; o Estaleiro EMAQ, agora denominado Estaleiro Ilha, é o único dos seis primeiros que ainda tem alguma atividade de construção, depois de passar anos fechado. Em compensação, alguns outros estaleiros, como o Estaleiro Itajaí, e o Estaleiro INACE, de Fortaleza (CE), continuam operando, tendo inclusive feito recentemente, para a Marinha do Brasil, várias obras de construção e de reforma de navios.

Ultimamente têm aparecido algumas notícias em jornais de possíveis providências e iniciativas para a reativação de estaleiros na área do Rio de Janeiro.

Após o II PCN, o modelo de planejamento do setor foi modificado. Em 1981, foi divulgado o Plano Permanente de Construção Naval (PPCN). A SUNAMAM, por meio do PPCN, passava a planejar a contratação por períodos mais curtos. Não se estabeleciam mais prazos rígidos e não havia um programa de construção predefinido, embora houvesse a meta de contratar, entre 1981 e 1983, cerca de 3 milhões de TPB, distribuídas em parcelas anuais de 1 milhão de TPB.

O quadro abaixo reflete bem a evolução e queda da nossa Marinha Mercante:



## **CAPÍTULO 3**

### **O TRANSPORTE MARÍTIMO**

#### **SEÇÃO I – EVOLUÇÃO HISTÓRICA**

As primeiras medidas por parte do governo brasileiro com o objetivo de regulamentar de maneira sistemática o setor marítimo, são anteriores à década de 50. Pela lei 1951/39, a União assumiu a responsabilidade de explorar ou dar concessões, autorizações ou licenças para exploração do transporte marítimo.

Em 1941, foi criado o órgão regulamentador do setor, chamado de Comissão de Marinha Mercante. Suas principais atribuições eram fixar os fretes e definir as linhas de navegação para cada empresa; subvencionar, mediante autorização do Presidente da República, serviços deficitários de marinha mercante; autorizar a compra, venda e afretamento de embarcações no exterior; e estipular salários de estivadores e marítimos.

A receita da CMM era constituída de recursos do Orçamento da União, de taxas sobre os fretes de importação, exportação e cabotagem e de multas. Essa receita seria utilizada para as aplicações na marinha mercante e para a própria manutenção da Comissão.

Nessa primeira fase, a atuação da CMM limitou-se à função disciplinadora da navegação. Do ponto de vista estratégico, ou do desenvolvimento de uma Marinha Mercante Brasileira, essas iniciativas governamentais e a própria atuação da CMM não produziram resultados relevantes.

#### **SEÇÃO II – POLÍTICAS SETORIAIS E REGULAMENTAÇÃO**

O transporte marítimo de mercadorias é uma atividade que existe desde a antigüidade e sempre exerceu influência significativa na economia dos povos, por ser responsável por grande parte do intercâmbio comercial entre as nações.

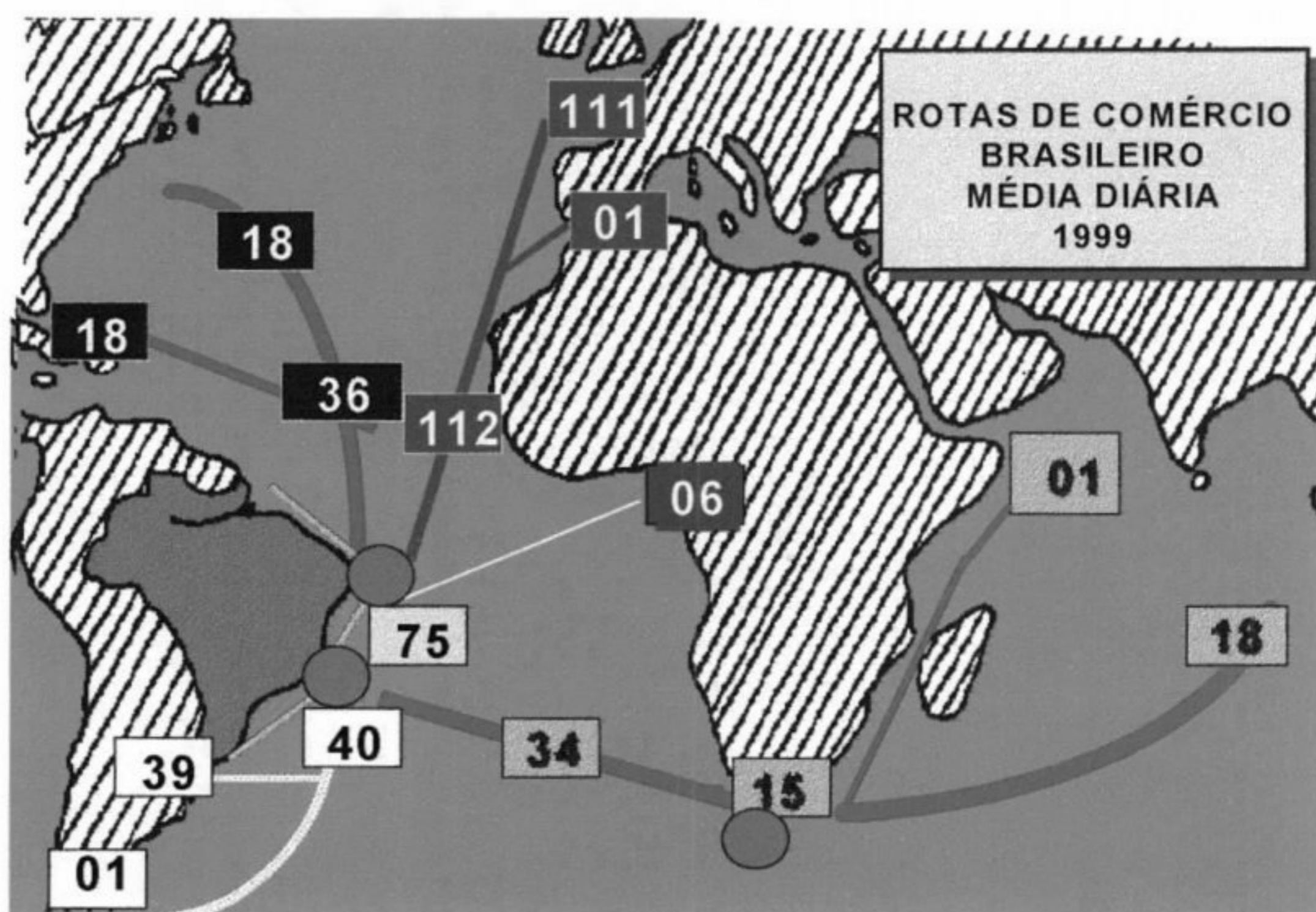
Até meados da década de 60, a participação do Brasil no transporte marítimo internacional limitava-se, apenas, à participação das estatais LLOYD BRASILEIRO e FRONAPE, devido ao fato de, á época, não existirem empresas de navegação privadas com capital, estrutura e experiência suficientes para atuar na navegação de longo curso, restringindo-se a operar entre portos brasileiros, na navegação de cabotagem.

A partir do final da década de 60 e início da década de 70, o Brasil deu início a um ambicioso programa de ampliação de sua frota mercante e do seu parque industrial naval.

Atualmente, pelo fato de responder por mais de 95% da tonelagem de troca de bens no comércio mundial, e em um contexto altamente globalizado, o transporte marítimo apresenta relevante importância econômica, social, política e estratégica para a maioria dos países do planeta.

No caso específico do Brasil, com uma costa de 8.500 Km e uma vasta rede de portos, o transporte marítimo reveste-se também de importância singular, não só por ser responsável por cerca de 95% do nosso comércio exterior, como também pelas possibilidades que oferece em termos de fluxo interno de mercadorias, através da navegação de cabotagem.

O quadro mostrado a seguir dá uma idéia das principais linhas de comunicações marítimas do país e da média diária de navios mercantes que trafegam pelas mesmas, a qual totalizou, em 1999, 305 navios/dia.



Como podemos observar, na rota da Europa, temos uma média diária de 112 NM em tráfego, enquanto na rota das Américas trafegam diariamente cerca de 36 NM. O quadro ainda permite mostrar que, diariamente, uma média de 6 NM trafegam pela rota Centro-Africana, enquanto 40 NM percorrem a rota do sul da América, 34 a do sul da África e 75 NM trafegam nas rotas de cabotagem brasileiras.

Cumprе salientar que, dentre as rotas internacionais de comércio citadas, apenas a do sul da América possui alternativa, representada pelo tráfego rodoviário. Devido à implementação do Mercosul e à quebra do monopólio da navegação de cabotagem por navios de bandeira brasileira, o movimento de cargas nas últimas rotas citadas tende a se acentuar a médio prazo.

Infelizmente, temos constatado que o percentual de NM de bandeira brasileira que trafegam em nossas rotas de comércio exterior vem diminuindo gradualmente, ano após ano, o mesmo ocorrendo com a participação de NM nacionais nas rotas de cabotagem.

### SEÇÃO III – O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO E AS OUTRAS MODALIDADES DE REGISTRO

Antes de abordarmos o REB, é importante que se entenda sobre as outras modalidades de registro: bandeira de conveniência e o segundo registro.

#### *A Bandeira de Conveniência*

Dentre os diversos custos impostos a uma empresa de navegação, alguns dos mais relevantes são os de mão-de-obra e de atendimento às regulamentações dos locais onde os navios operam. Esses custos podem ser substancialmente reduzidos quando a empresa optar por registrar seu navio em um país que ofereça as chamadas bandeiras de conveniência. Os principais países incluídos nesse grupo são o Panamá e a Libéria, embora haja outros, entre os quais, o Chipre e a Somália. Algumas das empresas nacionais de navegação já transferiram para esses países parte de seus navios, navios esses financiados com recursos pagos pelo contribuinte brasileiro.

Para atrair as empresas de navegação, os países acima oferecem as seguintes facilidades:

- a) a propriedade do navio pode ser de estrangeiros;
- b) isenção de impostos sobre a renda auferida pelos navios;
- c) a tripulação do navio pode ser de qualquer nacionalidade; e
- d) há poucas regulações e controles a serem seguidos, permitindo-se aos navios só se adequarem às exigências das autoridades dos locais em que o navio opera.

As vantagens citadas atraíram cerca de 25% da frota mundial (em toneladas). Tradicionais potências navais como o Reino Unido, a Suécia e os EUA viram suas frotas encolherem devido à troca de bandeiras. A França e a Holanda praticamente deixaram de ter frota mercante operando com a bandeira nacional. O crescimento das bandeiras de

conveniência deve-se ao fato de o transporte marítimo ser intrinsecamente uma atividade internacional. Com o desenvolvimento das comunicações internacionais, os escritórios administrativos podem se localizar em qualquer parte do planeta. Não há particularidades nacionais na forma de operar um navio, logo a tripulação de um navio não precisa ter nacionalidade do proprietário do mesmo. Os fatores de produção usados: navio, tripulação, serviços acessórios, reparos navais e seguros, dentre outros, são disponíveis nos mercados mundiais. Para navios convencionais, em que o custo da mão-de-obra é determinante para a competitividade, a possibilidade de reduzir parte dos custos por meio da adoção da bandeira de conveniência, pode aumentar muito sua competitividade.

Os outros impostos trabalhistas, pela legislação brasileira, oneram a mão-de-obra embarcada em mais ou menos 50% sobre o custo da mão-de-obra em embarcações registradas sob bandeira de conveniência. A pressão deste fator sobre os custos operacionais da Marinha Mercante Brasileira tem sido alegada pelos armadores brasileiros como uma importante desvantagem em relação aos competidores estrangeiros.

### *O Segundo Registro*

Os países tradicionalmente reconhecidos como marítimos, sentindo que suas frotas mercantes estavam se encaminhando para as Bandeiras de Conveniência à procura dos benefícios da redução de custos e de entraves burocráticos, trataram de achar uma solução que mantivessem os armadores e seus navios, concedendo algumas vantagens que trouxessem a redução de seus custos, como a seguir mencionado:

- a) redução ou isenção de encargos fiscais;
- b) taxas reduzidas para registro;
- c) incentivo ao crédito;
- d) aceitação de tripulações de nacionalidade variada;
- e) facilidades para utilização da bandeira, no segundo registro, para navios afretados a



casco nu; e

f) legislação previdenciária e trabalhista, apoiada nas Convenções Internacionais da OIT, para qualquer tripulante embarcado.

Ressalta-se que os países de segundo registro oferecem a identidade de sua bandeira, uma vez que os navios ficam sujeitos a mesma legislação aplicada ao registro nacional. Com a aplicação dessas medidas, os países conseguiram paralisar o êxodo dos navios de suas bandeiras para as de conveniência.

O segundo registro brasileiro é diferente em relação aos países que o adotaram, uma vez que procurava uma redução de custos através da diminuição dos encargos sociais e fiscais, tornando a Marinha Mercante Nacional mais competitiva, sem, no entanto, perder o direito a benefícios da bandeira brasileira, isto é, reserva de carga, financiamento através do Fundo de Marinha Mercante(FMM) e subsídios do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante(AFRMM).

Os objetivos das medidas adotadas eram proporcionar à armação nacional concorrer com o difícil mercado internacional de fretes, ter navios de bandeira brasileira participando do mercado mundial, contribuindo para o desenvolvimento de nossa construção naval.

### ***O Registro Especial Brasileiro(REB)***

A internacionalização do transporte marítimo é hoje uma evidência. Em todo mundo, os armadores adotam o expediente de adquirir ou de afretar navios de terceira bandeira para livrarem-se dos altos custos vinculados à bandeira nacional, que tanto dificultam suas capacidades de competir em um mercado globalizado.

Contra a tendência de adotar, generalizadamente, tal solução, levantam-se aqueles que enfatizam a necessidade estratégica da sobrevivência de uma Marinha Mercante Nacional, com seus marítimos constituindo uma reserva naval, com navios que possam garantir o abastecimento de recursos vitais para o País e com a possibilidade de convertê-los

em navios auxiliares, em casos de conflito.

Cabe ressaltar que este é um problema que aflige até mesmo os países desenvolvidos. Em 1998, o senado dos Estados Unidos da América aprovou subsídios de US\$ 1 bilhão para o transporte marítimo, visando assegurar a manutenção da frota da Marinha Mercante do país, que enfrentava sérios problemas. Outro aspecto enfatizado foi possibilitar ao Pentágono as condições de utilizar navios mercantes em caso de necessidade.

A situação da Marinha Mercante brasileira reflete o que hoje ocorre no transporte marítimo mundial. Ainda em 1979, foi considerada a oitava Marinha Mercante do mundo, época em que nossa construção naval atingia a marca de 1.400.000 ton./ano, sendo, então, considerada a segunda do mundo. Vale enfatizar que tais marcas foram obtidas graças a subsídios governamentais decorrentes de planejamentos estratégicos de longo prazo, e que esta é uma prática empregada por todo país que dispõe de uma Marinha Mercante. Hoje, nossa construção naval encontra-se em uma crise prolongada, sem perspectiva de solução a curto prazo.

Para tentar reverter a atual tendência de enfraquecimento no setor de transporte marítimo, foi criado o Registro Especial Brasileiro (REB), capítulo VII da lei 9432/97, que constitui um registro paralelo ao tradicional registro de propriedade marítima. A inscrição no REB é permitida para embarcações brasileiras (de bandeira brasileira) operadas por empresas brasileiras de navegação, mas, nesse caso, somente até o limite da capacidade da sua frota própria, somada à capacidade de carga das encomendas de embarcações novas a estaleiros nacionais.

Conforme dito anteriormente, são os encargos trabalhistas aqueles que mais oneram o custo de um navio sob bandeira nacional. Este encarecimento chega a elevar o custo da bandeira nacional em cerca de 50% daquele correspondente a bandeira de conveniência. Assim, para fazer frente a este fato, o REB prevê normas especiais de caráter previdenciário e trabalhista a serem aplicadas as embarcações brasileiras nele registradas.

A seguir, serão relacionadas as vantagens concedidas às embarcações inscritas no REB:

a) a compra de embarcações pré-registradas no REB tem direito a financiamento com taxas de juros iguais às oferecidas para financiamento da exportação de embarcações fabricadas no Brasil;

b) embarcações registradas no REB podem contratar livremente seguros no mercado internacional;

c) fretes gerados por embarcações registradas no REB são isentos de PIS e CONFINS;

d) contratos da tripulação de embarcação registrada no REB são regidos por convenções e acordos coletivos de trabalho;

e) embarcações registradas no REB podem ser tripuladas completamente por estrangeiros, com exceção do comandante e do chefe de máquinas;

f) para mercadorias transportadas em embarcação inscrita no REB, a base de cálculo para tarifa de importação é o frete FOB;

g) embarcações inscritas no REB não contribui para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo; e

h) construção, manutenção e reparo (realizados no Brasil) de embarcações inscritas no REB são equiparados a operações de exportação, para efeitos fiscais.

O acerto da implantação do Registro Especial Brasileiro pode ser medido pela quase totalidade das empresas de navegação ter seus navios inscritos no REB, apesar dos armadores ainda acharem que há necessidades de ajustes, de modo a tornar os custos de construção e de operação mais competitivos em relação ao transporte marítimo internacional

## CAPÍTULO 4

### A REFORMULAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO

Até 1993, a legislação que pautava as relações econômicas e trabalhistas nos portos brasileiros remontava ao século passado, estando, portanto, completamente defasada em relação a atual conjuntura nacional e internacional.

A estrutura portuária era centralizada no governo federal, que exercia através da Empresa de Portos do Brasil S.A.- PORTOBRÁS, o controle completo das Companhias Docas, das Administrações Portuárias Diretas e Concessionárias, além das Hidrovias Interiores. Tal empresa regulava desde a política nacional de desenvolvimento portuário até as mais simples relações de trabalho nos portos. Suas atividades mais importantes diziam respeito à decisão quanto ao investimento, programa orçamentário, política tarifária e de pessoal, ou seja, todos os procedimentos no ambiente portuário se originavam na Portobrás.

A estrutura acima descrita causava diversos problemas dentre os quais destacamos os seguintes:

- a) distribuição de recursos sujeita à interferência exógena ao setor;
- b) burocracia excessiva para tomada de decisão;
- c) limitada participação da iniciativa privada;
- d) monopólio e privilégios no mercado de trabalho portuário;
- e) modelo tarifário arcaico; e
- f) regime de trabalho impróprio que não considerava os avanços tecnológicos e as particularidades de cada porto.

Todos esses problemas acarretavam uma operação portuária de custos muito elevados que colocavam os portos nacionais entre os mais caros do mundo, contribuindo para a falta de competitividade do país, principalmente, na sua pauta de exportações.

Até o atual plano de estabilização econômica (Plano Real), os custos eram camufla-

dos pelos elevados índices de inflação da economia brasileira. Entretanto, com a valorização do Real e a queda da inflação - processo em fase de consolidação - os custos de nosso sistema portuário começaram a se tornar transparentes e a penalizar nosso comércio exterior.

Por outro lado, a globalização econômica e a formação de blocos regionais (MERCOSUL, NAFTA, UE) acarretaram uma maior exposição dos produtos brasileiros junto à competitividade internacional. Neste contexto, os custos portuários se tornaram uma das principais parcelas do chamado “custo Brasil”, onerando significativamente a busca do desenvolvimento econômico sustentável do País.

Procurando relacionar tais problemas, foi promulgada a Lei n.º 8630/93 que reformulou completamente o sistema portuário nacional. Entre as principais inovações destacamos:

- a) a redução da atuação da União no setor;
- b) a descentralização e desregulamentação do sistema portuário;
- c) a criação de várias entidades, a nível de cada porto, para as relações econômicas e

de trabalho, tais como:

- Órgão Gestor de Mão-de-Obra(OGMO);
- Conselho de Autoridade Portuária(CAP);
- Administração do Porto(AP); e
- Operador Portuário(OP).

d) extinção do monopólio do trabalho avulso;

e) abertura ao arrendamento e à concessão de instalações portuárias; e

f) autorização aos terminais privativos para movimentar cargas de terceiros. Com o advento da citada Lei, o governo retirou-se paulatinamente, da administração portuária. Entretanto, os diversos interesses conflitantes não permitiam sua implementação, principalmente, devido aos antagonismos existentes entre os representantes do capital e os

representantes dos trabalhadores portuários. Com isto os custos de nossos portos não se reduziam, razão pela qual o Poder Executivo através do Decreto n.º 1467, de 27 de abril de 1995, criou o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO)<sup>1</sup>, cuja principal competência seria a de implementar a Lei 8630/93<sup>2</sup>. A partir de então, sob a coordenação do Ministério da Marinha, estão sendo gradativamente implementados os vários artigos da Lei em questão.

Atualmente, ainda perduram os seguintes problemas:

- a) dificuldades do acordo entre Capital e Trabalho;
- b) dificuldades no funcionamento dos OGMO;
- c) resistência dos trabalhadores em abrir mão de privilégios;
- d) resistência das Companhias Docas em assumir funções de Autoridade Portuária; e
- e) resistência dos operadores portuários em reaparelhar os portos e treinar o trabalhador portuário.

Tais dificuldades estão sendo analisadas para que se encontrem soluções por parte dos diversos segmentos envolvidos no sistema portuário sob a coordenação do GEMPO. Com isto, as perspectivas são de redução de custos, com aumento da produtividade e eficiência dos serviços portuários, com uma maior participação da iniciativa privada na gestão, administração e investimentos no setor e, conseqüentemente, com uma menor ingerência do Poder Público. Tudo isto contribuindo para aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

A PMN aprovada em 1994 estabelece como objetivos ligados ao sistema portuário o aprimoramento de sua infra-estrutura a otimização do transporte, a racionalização da

---

<sup>1</sup> Finalidade de coordenar as providencias necessárias à modernização do sistema portuário brasileiro, em especial a efetivação plena das disposições estabelecidas pela Lei nº 8630, de 25 de fevereiro de 1993.

<sup>2</sup> Lei dos Portos

aplicação dos recursos humanos e a privatização de suas atividades.

Do mesmo modo, a PMN prescreve como ações a realizar, diretamente ligadas aos portos, as seguintes atividades: aperfeiçoar o sistema portuário; promover a integração intermodal; implementar malhas hidroviárias intra-regionais; aperfeiçoar os processos de operação dos portos e terminais; incentivar a implantação ou o desenvolvimento de instituições de ensino; promover a reorganização do trabalho marítimo nos portos e terminais; prover os portos estratégicos com facilidades de apoio aos navios da MB; e, promover a segurança dos portos, terminais e instalações marítimas.

Os objetivos e ações anteriormente assinalados permitem concluir que a implementação efetiva da Lei de Modernização dos Portos resultará na completa consecução da PMN em relação ao setor.

## CAPÍTULO 5

### ESTRUTURAS MARÍTIMAS DE OUTROS PAÍSES

#### *Espanha*

Na Espanha, foi promulgada a lei n.º 27/92, em novembro de 1992, chamada Lei do Portos e da Marinha Mercante, visando modificar toda uma estrutura considerada obsoleta. Assim, com exceção da pesca, todas as atividades passaram à subordinação ou coordenação do Ministério de Obras Públicas, Transporte e meio Ambiente

Neste contexto, foi levada a efeito a reorganização dos serviços periféricos relacionados com a Marinha Mercante, a exemplo da transferência para as “Capitanias Marítimas”, não-militares, das atribuições de caráter civil que vinham sendo exercidas, ao longo do tempo, pelas “Comandancias e Ayudancias Militares de Marina”, organizações semelhantes às nossas Capitanias e Delegacias dos Portos, que permanecem existindo, agora com atribuições exclusivamente militares.

Outro aspecto modificado pela nova lei, foi a regulamentação, de forma unificada, das infra-estruturas portuárias e da atividade de Marinha Mercante, marcando uma acentuada ruptura com o modelo anterior.

Uma das novidades, está a criação de um novo órgão público denominado “Portos do Estado”, que contempla um modelo único de gestão portuária, baseado em organismos subordinados denominados de “Autoridades Portuárias”, que passaram a congregiar as atividades anteriormente desempenhadas pelas “Juntas de Porto” e “Portos Autônomos”, acrescidas de outras relacionadas com navios e que mais afetam sua operatividade portuária, quais sejam os serviços de praticagem, de rebocadores e de amarração.

Foi criada, também, a Sociedade Estatal de Salvamento e Segurança Marítima, que, a partir de um plano nacional, incorpora as atividades de luta contra a contaminação do



ambiente marinho.

Por outro lado, a lei não aborda detalhes de atividades de policiamento e repressão, já que esta matéria está incluída na “ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que dita as normas para as atividades do serviço marítimo da Guarda Civil espanhola.

Em resumo, a função de Autoridade Marítima na Espanha, é exercida pela “Secretaria General para los Servicios de Transporte”, que faz parte da cadeia de comando do “Ministério de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente”(MOPTMA), tendo sob sua tutela os dois órgãos de execução das atividades marítimas espanholas: a “Dirección General de la Marina Mercante” e a “Dirección General de Puertos”.

O MOPTMA tem a seu cargo, o planeamento, a coordenação e a execução da política marítima espanhola no âmbito civil, e também a execução da de defesa.

Cabe a entidade “Puertos del Estado”, o planeamento, a coordenação e o controle do Sistema de Sinalização Marítimo Espanhol.

### *Portugal*

O exercício das funções de Autoridade Marítima Nacional de Portugal compreende:

- a) em nível de tutela, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, por delegação de competências do Ministro da Defesa Nacional;
- b) em nível de coordenação, pelo Diretor-Geral de Marinha; e
- c) em nível de execução, pelos Capitães dos Portos.

O Sistema da Autoridade Marítima (SAM) depende do Ministro da Defesa Nacional que poderá delegar competências ao Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada. Tem por finalidade, garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

Os agentes da Autoridade Marítima Nacional são os Capitães dos Portos, distribuídos por 27 capitánias, compreendendo o continente, arquipélago dos Açores e arquipélago da Madeira.

A competência da Autoridade Marítima é exercida diretamente do Ministro da Defesa Nacional para os Capitães dos Portos, sem escalões intermediários.

A Polícia Marítima (PM) é efetuada sob o comando dos Capitães dos Portos, possuindo estatuto de polícia criminal em dois níveis:

- a) autoridade de polícia criminal - o Capitão do Porto; e
- b) órgão de polícia criminal - os agentes da Polícia Marítima.

A PM é uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e composta por militares e agentes militarizados da Marinha. Compete ainda, em colaboração com as demais forças policiais, garantir a segurança e os direitos dos cidadãos.

O sistema orgânico da Autoridade Marítima consiste no quadro institucional formado pelo conjunto de órgãos posicionados nos níveis central, regional e local intervenientes nas seguintes áreas:

- a) segurança marítima, no que diz respeito ao tráfego de navios e embarcações, à salvaguarda da vida humana no mar e ao assinalamento marítimo;
- b) preservação do meio marinho, no que diz respeito aos recursos vivos, à defesa contra agentes poluidores, ao combate à poluição, à vigilância do litoral e a defesa das áreas do património público; e
- c) preservação e proteção dos recursos do leito do mar e do subsolo marinho e do património cultural subaquático.

### ***Itália***

A Itália possui um Corpo de Capitánias dos Portos com as seguintes atribuições:

- a) funções técnicas e de polícia marítima, como o comando e a administração dos portos, o controle da segurança da navegação, o socorro a pessoas e unidades navais em perigo, a polícia no mar e na faixa costeira, a proteção do ambiente marinho contra a

poluição;

b) funções administrativas, como a gestão do domínio marítimo, a organização do pessoal navegante e dos portos, a expedição de diplomas profissionais marítimos, a manutenção dos registros de propriedade naval;

c) funções de ordem militar, como a participação na defesa dos portos e dos tráfegos, nos serviços logísticos da Esquadra, a polícia militar, o recrutamento e a mobilização do pessoal da Marinha Militar; e

d) funções decorrentes de obrigações internacionais, por exemplo, a missão relativa à aplicação do embargo marítimo contra países da ex-Iugoslávia, em execução às diretrizes da ONU, e também o controle sobre as atividades de pesca no alto mar para o respeito das normas comunitárias que disciplinam tal setor.

O pessoal, mesmo recrutado pela Marinha Militar, não está financeiramente a cargo da citada força armada e, desempenha funções institucionalmente diferentes e diversificadas em relação àquelas próprias do pessoal da Marinha Militar.

O Corpo das Capitânicas dos Portos está duplamente subordinado:

a) ao Ministério dos Transportes e da Navegação, no que diz respeito aos serviços de competência de tal Ministério, e também para o emprego e as transferências de oficiais; e

b) ao Ministério da Defesa, de acordo com aquele dos transportes e da navegação, no que diz respeito aos serviços militares, e também para o recrutamento, as nomeações, as promoções e as providências disciplinares dos oficiais.

Além disso, o Corpo presta serviços a outros órgãos, tais como o Ministério dos Recursos Agrícolas, Alimentares e Florestais, para a pesca marítima; Ministério do Ambiente, para a vigilância e a gestão dos recursos marinhos e áreas marinhas protegidas; Ministério dos Bens Culturais e Ambientais, para a proteção de áreas marinhas de interesse arqueológico.

A coordenação das atividades realizadas pelo Corpo e os diversos órgãos envolvidos é feita pelo Comando Geral do Corpo das Capitânicas dos Portos.

Cabe ao Comando Geral a coordenação do socorro marítimo.

### *Argentina*

A Prefeitura Naval Argentina (PNA) é o órgão do país vizinho que equivale a Diretoria de Portos e Costas. Reconhecidamente, a gama de responsabilidades da PNA é algo maior. Ela exerce a função de Polícia de Segurança da Navegação, que equivale à nossa Polícia Naval, com os acréscimos: custódia do Registro Nacional de Navios, autorizações de uso e cessação de uso de bandeira, serviço de busca e salvamento-SAR, prestação de serviços de praticagem e pilotagem, serviço rádio móvel marítimo de segurança, preservação da ecologia marinha e julgamento de responsabilidades profissionais em casos de acidentes e fatos de navegação. É conferido ainda à PNA o exercício de poder de polícia no que se refere à segurança pública no meio aquático, inclusive como auxiliar da justiça, o que compreende, entre outras coisas: combate ao contrabando e narcotráfico, policiamento alfandegário, de imigração e sanitário, manutenção da ordem pública e até combate a incêndio e controle de avarias em navios nos portos.

No que diz respeito a pessoal, existe toda uma estruturação de carreira, com cursos de formação, especialização, aperfeiçoamento, capacitação e de nível superior (pós-graduação). Dispõe a Prefeitura de navios, embarcações diversas, meios aéreos (aviões e helicópteros) e centros de formação.

A PNA comanda toda uma rede funcional de Prefeituras de Zona, Prefeituras e subprefeituras (nossas Capitânicas, Delegacias e Agências).

### *Chile*

Diferentemente da Argentina, no Chile, a PNA se situa sistematicamente subordinada ao Ministério da Defesa, sem vinculação com a Marinha, cujas funções semelhantes às da DPC são desempenhadas pela Diretoria-Geral de Território Marítimo e Marinha Mercante

(DGTM y MM), que é um órgão da Armada, mas com a necessária “autonomia em suas decisões naqueles aspectos que expressamente lhe confere sua legislação orgânica”.

Em lei específica, a DGTM y MM tem fixada sua legislação, suas responsabilidades e esfera de jurisdição, ali caracterizada como Autoridade Marítima do Chile.

Entre as inúmeras atribuições da Autoridade Marítima chilena, além daquelas que coincidem com as da DPC, encontramos: registro de navios e artefatos navais; controle do tráfego marítimo; serviço de praticagem e pilotagem; exercício da justiça administrativa marinha; segurança portuária, inclusive em operações de carga, estiva e descarga; atribuições de polícia de segurança, mantenedora da ordem, e força pública; polícia aduaneira; sinalização náutica e outros auxílios à navegação, inclusive eletrônicos e computacionais; serviço rádio móvel marítimo, de segurança e comercial; SAR; preservação da ecologia marinha; fiscalização de concessões marítimas em praias, litoral e fundo do mar; e fiscalização e controle da reserva de carga na Marinha Mercante.

A estruturação de carreira para o pessoal da DGTM y MM baseia-se na existência de um quadro de serviços marítimos. Os Oficiais são oriundos da Escola Naval e as praças, da Escola de Grumetes da Armada. Posteriormente, todos fazem cursos de aperfeiçoamento na Escola de Litoral e Faróis, onde adquirem a especialidade de Litoral, como se fosse qualquer outra: armamento, máquinas, eletrônica, etc.

Todo esse pessoal, acrescido de funcionários civis e outros servidores especialmente contratados, guarnece as Governações Marítimas, subdelegações Marítimas (Capitanias dos Portos), Prefeituras do Mar, lanchas-patrolha, embarcações de praticagem e polícia marítima, faróis, estações-rádio costeiras, Escola de Litoral e Faróis e a própria Diretoria-Geral, em Valparaíso.

## CAPÍTULO 6

### CONCLUSÃO

O setor de construção naval vive um clima de euforia pelas notícias que recentemente foram divulgadas pela imprensa. A primeira diz respeito a construção de duas plataformas para a Petrobrás destinadas aos campos de Barracuda/Caratinga, na bacia de Campos, movimentando recursos da ordem de R\$ 2,5 bilhões. As obras tem previsão de início em agosto de 2000, representando a abertura de aproximadamente seis mil empregos em estaleiros fluminenses.

Com a abertura da exploração de petróleo no Brasil a empresas estrangeiras, a recuperação da indústria naval passou a ser uma situação concreta. Segundo a Petrobrás, serão investidos, nos próximos dez anos, cerca de US\$ 50 bilhões nessa área. Pelo menos quarenta por cento dos novos equipamentos terão de ser feitos em empresas brasileiras. Grandes empresas internacionais estão se instalando no Rio de Janeiro. O estaleiro Mauá foi arrendado por 30 anos ao grupo Jurong Shipyard, de Singapura, atualmente o maior prestador de serviços da Petrobrás. O Mauá receberá investimentos da ordem de US\$ 20 milhões para serem empregados nos próximos seis meses em obras civis, melhorias de infra-estrutura e compra de equipamentos para a empresa.

Com os mesmos objetivos, o grupo Keppel Fells, também de Singapura, arrendou o estaleiro Verolme, de Angra dos Reis, e a empresa americana Friede & Goldman Halter assinou uma *joint venture* com o estaleiro Ilha S.A. (Eisa), na Ilha do Governador.

No que diz respeito à construção de navios, a situação ainda não é animadora e acredito que algumas medidas poderiam ser tomadas para o seu soerguimento tais como:

- 1) aprimorar os mecanismos de financiamento para a construção de embarcações, reduzindo o custo de construção do navio brasileiro em nível internacional (alteração das condições de financiamento);

- 2) saneamento do parque de construção naval (equacionamento de dívidas e capitalização, inclusive de capital externo);
- 3) financiamento para o reaparelhamento e a modernização dos estaleiros;
- 4) financiamento ao estaleiro na fase de construção e financiamento ao armador para a compra da embarcação, como já ocorre com o navio produzido para exportação;
- 5) redução do “*del credere*” pago ao agente financeiro;
- 6) mecanismos para redução da dependência de afretamentos;
- 7) facilitar a importação de navio usado, associado à contratação de navio nos estaleiros nacionais para o mesmo tipo e porte (“mixing” de navios de idades diferentes).

A revitalização da Marinha Mercante depende da adoção de uma série de medidas com o objetivo de assegurar a competitividade e aumentar a participação brasileira no mercado internacional. Esses fretes geram receitas em torno de US\$ 5,5 bilhões por ano. A estimativa é de que em cinco anos, o montante de valor dos fretes deverá chegar aos US\$ 10 bilhões anuais.

Na cabotagem nacional, por exemplo, os armadores têm interesse e navios adequados, mas infelizmente os custos portuários são tão elevados que tornam antieconômico o transporte por navio. O transporte rodoviário se transformou numa opção mais econômica, na maioria dos casos, mesmo para grandes distâncias. Até o transporte aéreo tem conquistado uma parcela das cargas outrora transportadas por navio.

Muitos são os fatores que têm contribuído para tal situação. Em primeiro lugar, o custo do próprio navio e dos financiamentos disponíveis para a sua construção. Além de elevados, o tempo máximo de financiamento ainda não representa atrativos satisfatórios.

Em segundo lugar, estão os custos para o armador da mão de obra embarcada. Apesar de nossos tripulantes serem, de um modo geral, muito mal remunerados, o custo da folha de pagamentos é alto devido aos encargos sociais estabelecidos por nossa legislação trabalhista.

O custo dos reparos e da manutenção que, pelas características da própria atividade, normalmente são realizados em regime de urgência, representam um grande percentual dos custos totais do navio e pesam significativamente para a elevação do custo do transporte marítimo.

O custo dos seguros no Brasil tem igualmente representado pesado ônus para o armador.

Apesar dos citados custos dificultarem a competitividade, o que de fato inviabiliza o transporte de cabotagem é a morosidade das operações portuárias e o custo dos serviços prestados ao navio em suas manobras bem como na movimentação de sua carga.

Dentre os principais instrumentos elaborados com vistas à recuperação econômica de nosso comércio marítimo e fluvial, nacional e internacional, e de nossa atividade industrial e naval destacam-se a Lei 9630, mais conhecida como a Lei dos Portos, cujos reflexos já se fazem sentir, e a Lei 9432 que instituiu o Registro Especial Brasileiro (REB).

Muito discutida, comentada e criticada, a criação do REB teve como propósito a aplicação de normas de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário, procurando tornar os custos de construção e de operação de navios competitivos em relação ao transporte marítimo internacional.

Assim, após a regulamentação da Lei de sua criação, pelo Decreto 2256/97, o REB vem demonstrando ser um instrumento bastante válido e que, por certo, contribuirá para o desenvolvimento de nosso transporte marítimo.

As vantagens advindas do REB, segundo alguns armadores, não garantem, ainda, a competitividade necessária para concorrerem com as empresas estrangeiras, entretanto as conquistas já propiciadas pelo novo registro tem trazido amplos benefícios para o setor. Apesar das limitações ainda existentes, o REB é uma realidade.

A principal sugestão de aprimoramento da Lei 9432 seria desvincular os setores de marinha mercante e construção naval através da divisão da arrecadação do AFRMM entre



dois fundos independentes: o primeiro destinado a promover a marinha mercante (FMM), e o segundo destinado a promover o setor de construção naval (FCN).

O governo tem procurado fazer a sua parte para viabilizar o transporte marítimo. Vários segmentos de nossa sociedade têm participado ativamente da formulação dessa nova legislação.

A privatização de terminais, com o aporte de capital decorrente, tem permitido a aquisição de novos e modernos equipamentos. A velocidade das operações portuárias aumenta, enquanto os custos começam a baixar, nos mostrando que estamos no caminho certo.

Embora correções eventuais tenham que ser feitas na atual legislação, é minha opinião que as condições estabelecidas até o momento são apropriadas para dar partida e alcançarmos a meta maior de nossa política marítima que é orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do país.

## BIBLIOGRAFIA

1. BARBOSA, Arnon Lima. A navegação de cabotagem e seu suporte econômico para o Brasil. Rio de Janeiro : EGN, 1997. Monografia (C-PEM) – Escola de Guerra Naval, 1977.
2. BARREIROS, José Guimarães. A construção naval no Brasil. Rio de Janeiro, 2000. Palestra proferida na Escola de guerra Naval, (C-PEM), 2000.
3. BRASIL. Decreto n.º 1265, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, out. 1994.
4. —. Decreto n.º 2256, de 17 de junho de 1997. Regulamenta o Registro Especial Brasileiro – REB, para embarcações de que trata a Lei 9432, de 8 de janeiro de 1997. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v.114, p.12578, 18 jun. 1997. Seção 1.
5. —. Diretoria de Portos e Costas. Subsídios para a formulação de uma Política Marítima Nacional. Rio de Janeiro, 1972.
6. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215. Guia para elaboração de ensaios e monografias. Rio de Janeiro, 1998.
7. —. Escola de Guerra Naval. FI – 219 A. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
8. O BRASIL e o mar no século XXI. Comissão Nacional independente sobre os oceanos, Rio de Janeiro, 1998.
9. BRASIL. Lei n.º 8630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v.185, p. 281, fev. 1993.
10. —. Lei n.º 9432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v.135, n. 6, p. 467-470, 9 de jan. 1997. Seção 1, pt.1.
11. BRASIL. Ministério da Marinha. Política Básica da Marinha. 1998.
12. BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Política governamental e competitividade da indústria brasileira de construção naval, Brasília, 3v em 4. 1999.
13. —. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. A Reforma Portuária Brasileira, Brasília, jun. 1999.
14. CARDOSO, Fernando Henrique. Avança, Brasil : proposta de governo. Brasília, 1998.
15. CORRÊA, M. Pio. Paixão e morte da indústria naval. O Globo, Rio de Janeiro, 19

mar. 1998.

16. COSTA, Marivaldo . A administração marítima nacional. Rio de Janeiro : EGN, 1991. Monografia (C-PEM) – Escola de Guerra Naval, 1991.
17. FERNANDES, Luiz Philippe da Costa. A importância dos oceanos. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 118, n. 7/9, p. 13-24. jul./set. 1998.
18. GUIMARÃES, J. C. de Macedo Soares. Navegar é preciso (crônica de muitas lutas). Rio de Janeiro : Rio Fundo, 1996.
19. INDÚSTRIA Marítima. O Brasil e o mundo. Rio de Janeiro : BNDES, n. 9, jan./mar. 1997.
20. LAJE, Jackson Soares. A participação da MB na formação e no aperfeiçoamento da mão-de-obra empregada na navegação. Rio de Janeiro : EGN, 1993. Monografia (C-PEM) – Escola de Guerra Naval, 1993.
21. LAMY, Newton Rabello de Castro Philippe. A desregulamentação do setor transportes : o caso do subsetor portuário. Brasília : IPEA, 1992.
22. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. Esboço de um projeto aquaviário. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 116, n. 7/9, p. 149-166. Jul./set. 1996.
23. MARINHA Mercante tenta um novo rumo. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 12 mar. 2000. Economia, p. 4.
24. 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.
25. O OCEANO ...nosso futuro. Relatório da comissão mundial independente sobre os oceanos. Rio de Janeiro : Fundação Mário Soares, 1999.
26. PEREIRA, Mauro César Rodrigues. O governo somos nós mesmos. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, n. 313, p. 24-28. Jan./fev./mar. 2000.
27. PERES, Omar Resende. Uma nova indústria naval. Gazeta Mercantil, Rio de Janeiro, 12 ago. 1997. P. A-2.
- 28.. —. Uma política para o setor naval. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 7 out. 1998.
29. REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Posicionamento da Marinha em face dos problemas da Marinha Mercante. Rio de Janeiro : Serviço de Documentação da Marinha, v. 118, n. 10/12, out./dez. 1998.
30. A RETOMADA da economia por mar. O Globo, Rio de Janeiro, 2 jul. 2000. Niterói, p. 6/7.
31. SAYÃO, Carlos Eduardo Manso. Política Marítima. Rio de Janeiro, 1996. Conferência proferida na Escola de Guerra Naval, (C-CEM), 1996.

32. TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da construção naval no Brasil – Parte I. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.117, n. 10/12, p. 141-158. out./dez. 1997.
33. —. —. Parte II. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 118, n. 1/3, p. 91-110. Jan./mar. 1998.
34. —. —. Parte IV. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 118, n. 7/9, p. 159-190. Jul./set. 1998.
35. —. —. Parte VI. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 119, n. 1/3, p. 61-81, jan./mar. 1999.
36. —. —. Parte VIII. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 119, n. 10/12, p. 115-129. Out./dez. 1999.
37. —. —. Parte IX. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 120, n. 1/3, p. 109-122. Jan./mar. 2000.
38. TRANSPORTES. Modernização Portuária. Rio de Janeiro : Jornal do Brasil, 1998. Suplemento.
39. VASCONCELLOS, Washington Barbeito de . O transporte e a indústria naval no comércio internacional. Câmara dos Deputados. Comissão de Viação e Transportes. Brasília, abr. 1998.
40. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Poder Marítimo : sua importância para um país com a posição política do Brasil no contexto mundial. Rio de Janeiro : Clube Naval, 1994.



00188240005262

Política marítima nacional

10-A-73

Este livro deve ser devolvido na  
última data carimbada

11 ABR 2002			
22 AGO 2002			



00188240005262

Política marítima nacional

10-A-73

11 ABR 2002 M. DRIGUELA Dms  
22 AGO 2002

MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
Biblioteca

