

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

16

Curso.....C-PEM/89.....

Partido.....

Solução do.....P-III-4 (Mo) - MONOGRAFIA.....

Apresentada por

.....LUIZ FRANCISCO NUNES DE SOUZA.....

.....CAPITAO-DE-MAR-E-GUERRA.....

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19..89.....

5-D-2



AS PERSPECTIVAS DA NAVEGAÇÃO PRIVADA NACIONAL EM FACE  
DA ATUAÇÃO DAS EMPRESAS ESTATAIS E DA NECESSIDADE DE  
DE FORTALECIMENTO DA FROTA MERCANTE BRASILEIRA

LUIZ FRANCISCO NUNES DE SOUZA  
Capitão-de-Mar-e-Guerra

MINISTERIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1989

N:  
BIBLIOTECA  
MM-EGN  
MM-EGN  
BIBLIOTECA  
21/03/1990  
N: 2039

GN-00005225-1

TEMA: AS PERSPECTIVAS DA NAVEGAÇÃO PRIVADA NACIONAL EM FACE DA ATUAÇÃO DAS EMPRESAS ESTATAIS E DA NECESSIDADE DE FORTALECIMENTO DA FROTA MERCANTE BRASILEIRA.

Tópicos a abordar:

- X . Participação das empresas privadas no longo Curso e na Cabotagem;
- . Monopólio das empresas estatais nos transportes de granéis sólidos e líquidos;
- . Viabilidade de maior participação das empresas particulares no transporte de granéis;
- . Fortalecimento da frota mercante nacional, com a gradual substituição dos navios afretados; e
- . Análise da proposta do Ministério dos Transportes para estabelecer uma "Política Nacional de Navegação de Marinha Mercante".

PROPOSIÇÃO:

Analisar a atividade da Marinha Mercante Nacional, procurando estabelecer as perspectivas da navegação privada nacional face à atuação das empresas estatais, no tráfego marítimo de Longo Curso e Cabotagem, estudando e propondo medidas destinadas ao fortalecimento da Armada Nacional, considerando-se a atual conjuntura econômica e o preconizado na proposta da PNNMM elaborada em 1986 pelo Ministério dos Transportes.

# INDICE

	FOLHA
Lista de Tabelas.....	IV
Lista de Figuras.....	V
Introdução.....	VI
CAPITULO 1 - NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.....	1
Abordagem Conceitual.....	1
- SEÇÃO I - CARGA GERAL.....	2
Política de Fretes.....	4
Fatos das décadas de 60 e 70.....	6
A Década de 1980.....	9
Medidas para o fortalecimento das empresas privadas.....	13
- SEÇÃO II - GRANEIS SÓLIDOS.....	16
Aspectos gerais.....	16
Análise Conjuntural da Política adotada para o transporte da carga.....	19
Principais Terminais Graneleiros.....	22
Adequabilidade da frota.....	23
Principais movimentos de importação.....	25
Principais movimentos de exportação.....	28
Conclusões e Sugestões.....	31
- SEÇÃO III - GRANEIS LIQUIDOS.....	35
Retrospectiva histórica.....	35
Situação brasileira.....	36
CAPITULO 2 - NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM.....	39
Abordagem Conceitual.....	39
Os principais problemas.....	43
CAPITULO 3 - CONCLUSÃO.....	47
ANEXO A - RESOLUÇÃO no. 2995 DA C.M.M.....	A-1
ANEXO B - CONFERENCIAS E ACORDOS DE FRETES COM A PARTICIPAÇÃO DO BRASIL.....	A-3
ANEXO C - FROTA MERCANTE SEGUNDO O TIPO DE EMBARCAÇÃO E IDADE DA FROTA.....	A-12
ANEXO D - DECRETO-LEI no. 2404 e 2414 DISPOE SOBRE O ADICIONAL DE FRETE PARA A RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE.....	A-13
BIBLIOGRAFIA.....	A-29

LISTA DE TABELAS

TABELA Nº	T Í T U L O	FOLHA
1	Navegação de Longo Curso - Carga Geral Carga Movimentada versus Frota de Navios Próprios Razão Exportação/Importação Período de 1978 a 1988	9A
2	Navegação de Longo Curso - Carga Geral Participação da Bandeira Brasileira Evolução do Frete Gerado Período de 1978 a 1988	9B
3	Navegação de Longo Curso Movimento de Granéis Sólidos na Importação versus Fretes Gerados Período de 1987 a 1988	18A
4	Navegação de Longo Curso Evolução da Tonelagem de Granéis Sólidos Transportados Razão Importação/Exportação	20A
5	Navegação de Longo Curso Frota Graneleira e Mínero-Petroleira	23A
6	Navegação de Longo Curso Frota de Graneleiros por Faixa de TPB	24A
7	Granéis Sólidos Projeção do Movimento de Importação - 1990	24B
8	Granéis Sólidos Projeção do Movimento de Exportação - 1990	24C
9	Navegação de Longo Curso Carga Transportada na Importação Segundo Bandeiras e Fretes Gerados - 1988	38A
10	Navegação de Longo Curso Carga Transportada na Exportação Segundo Bandeiras e Fretes Gerados - 1988	38B
11	Navegação de Cabotagem Tonelagem Transportada em Todas as Cargas versus seus Respective Percentuais Período de 1978 a 1988	41A

LISTA DE FIGURAS

FIGURA Nº	TÍTULO	FOLHA
1	Importação de Fertilizantes	26A
2	Importação de Enxofre	26B
3	Importação de Carvão Mineral Principais Fluxos	28A
4	Exportação de Minerio de Ferro Principais Fluxos	29A
5	Exportação de Farelo/Torta de Soja Principais Fluxos	30A
6	Exportação de Soja Principais Fluxos	30B



## I N T R O D U Ç Ã O

A Marinha Mercante Brasileira, viabilizadora do comércio exterior, vem passando por dificuldades econômicas e operacionais, fruto, principalmente da necessidade de modernização de grande parte da sua Frota.

Com o advento das crises do petróleo ocorridas na década de 70 identificou-se uma inadequação de muitos dos navios da Frota Nacional que estavam, então, sendo construídos, enquanto novas tecnologias foram desenvolvidas, pelos países mais adiantados, a fim de tornarem suas unidades economicamente viáveis.

Em virtude, principalmente, dessa conjuntura, os armadores privados passaram a encontrar dificuldades para operar e renovar as suas Frotas enquanto as companhias estatais, estimuladas por recursos governamentais, vieram a ocupar maiores espaços no mercado, contribuindo para que se estabelecesse o desequilíbrio entre as duas Frotas, exercendo as empresas do governo uma forte concorrência às atividades privadas, ao mesmo tempo em que se aumentava o número de embarcações afretadas.

Constatado o fato, uma série de medidas governamentais têm sido tomadas ao longo dos últimos anos, visando a fortalecer as empresas privadas, de modo a que estas venham a obter uma mais efetiva participação no Comércio Marítimo de Longo Curso e Cabotagem.

A conjuntura econômica Nacional é o contexto maior em que se configura e insere essa problemática.

Assim, procurou-se analisar esta questão, a partir de uma abordagem histórica-conjuntural, sem perder de vista a perspectiva econômica e a proposta da Política Nacional de Navegação e Marinha Mercante (PNNMM) elaborada pelo Ministério

dos Transportes.

No Capítulo 1 apresenta-se a situação da Navegação de Longo Curso analisando-se, separadamente, as três modalidades - carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos, destacando-se a atuação das empresas privadas face às estatais e a necessidade do fortalecimento da Frota.

No Capítulo 2 é enfocada a Cabotagem Nacional e Internacional, dando-se especial ênfase aos problemas da carga geral advindos de seu grande concorrente - o transporte rodoviário.

Em ambos os Capítulos são propostas uma série de medidas destinadas ao fortalecimento da Marinha Mercante Nacional. E em especial das empresas privadas, com a substituição dos navios afretados por navios próprios.

Com relação à proposta da PNNMM foram abordados e analisados os itens correlatos ao Tema proposto, tendo-se optado por fazê-lo ao longo de todo o trabalho, a cada ocasião julgada oportuna.

As conclusões finais são destacadas no Capítulo 3.

## C A P I T U L O 1

### N A V E G A Ç Ã O D E L O N G O C U R S O

Abordagem Conceitual - A Navegação de Longo Curso é a atividade da Marinha Mercante que, interligada ao Poder Econômico do País, viabiliza nossas trocas comerciais com o exterior.

Trata-se do mais antigo transporte organizado no mundo, tendo sido, inclusive, em épocas remotas da civilização, um poderoso instrumento para a conquista de riquezas e expansão de novos territórios.

Detendo, atualmente, cerca de 98% do nosso comércio de trocas com o exterior, torna-se componente fundamental e determinante para a solução dos problemas econômicos e sociais de que hoje padecemos.

Além do peso extremamente significativo, quase absoluto, do percentual de trocas comerciais acima referido, vêm somar-se a enorme extensão territorial do nosso País e a distante localização de nossos mais expressivos parceiros comerciais - Estados Unidos da América do Norte, Japão e países do Oriente Médio e da Europa - situados a milhares de milhas do Brasil.

Não há, pois, previsão de que venha a alterar-se o quadro dessa atividade nas próximas décadas, razão pela qual impõe-se que sejam oferecidos, aos exportadores brasileiros, condições para um eficiente e competitivo serviço por essa via.

A Navegação de Longo Curso compreende, basicamente, três sub-divisões, cada uma delas revestida de peculiaridades próprias, devendo receber, portanto, "de per si", tratamento particular diferenciado.

Como será visto no decorrer deste trabalho, os critérios adotados para a carga geral diferem fundamentalmente dos apontados para os granéis.

Temos, assim, uma sub-divisão clássica para este tipo de transporte: carga geral, graneis-sólidos e líquidos.

## SEÇÃO I - CARGA GERAL

Retrospectiva - Os primeiros movimentos de carga geral datam dos idos de 1890, quando navios do Lloyd Brasileiro (LB) passaram a navegar para a Europa, ligando os portos do Rio de Janeiro e Recife aos de Lisboa, Le Havre, Marselha, Gênova e Hamburgo.

Até 1967, a única companhia brasileira a atuar no tráfego de carga geral no Longo Curso era a estatal LB, que não permitia a participação das empresas privadas, embora não existisse legislação específica que impedisse essa atuação.

Sem a livre concorrência, desenvolvia aquela estatal o monopólio da carga geral.

A partir daquele ano o Governo resolveu permiti-lo às Companhias Privadas, fazendo com que o Lloyd dividisse com as companhias NETUMAR, ALIANÇA, PAULISTA, FROTA OCEANICA, L. FIGUEIREDO NAVEGAÇÃO e NAVEGAÇÃO MERCANTIL, respectivamente, as linhas para a Costa Leste, Europa, Mediterrâneo, Extremo - -Oriente, Nova York, Norte da Europa e Golfo do México.

Os armadores selecionados foram autorizados a afretar navios de outras bandeiras até que pudessem dispor de tonelage própria, cuja substituição ocorreria à medida em que recebessem suas encomendas.

As condições para financiamento foram bastante liberais. Estas, associadas ao recebimento do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), denominada, à época, Taxa de Renovação de Marinha Mercante, permitiam-lhes construir as respectivas Frotas sem que dispusessem de recursos próprios, nem mesmo da parcela de 5% que seria utilizada

durante a construção, pois os descontos, concedidos diretamente pelos estaleiros para pagamento das prestações das parcelas financiadas, já eram superiores a essas quantias.

Para evitar a concorrência verdadeiramente predatória entre as companhias de navegação nacional e das estrangeiras contra as nossas, com vultosos prejuízos à Marinha Mercante Nacional e ao comércio exterior, tornava-se necessária a intervenção disciplinadora do Governo, quer através da sua ação direta ou de estímulos dados a terceiros. O importante era que se exercesse essa ação de vigilância e até mesmo de proteção aos armadores, o que deve ser objeto de permanente atenção.

Tornava-se recomendável também, que o Governo resguardasse as empresas privadas, recentemente admitidas no tráfego de Longo Curso (carga geral), da interferência do LB, até então detentor exclusivo daquele transporte.

Em 30 de maio de 1967, a então Comissão de Marinha Mercante baixou a Resolução no. 2995 (ANEXO ALFA), que veio a se constituir no pilar básico para a Política Brasileira de Transportes Marítimos, então em desenvolvimento.

Nela apontava-se a mais importante diretiva para a condução do Tráfego de Longo Curso, qual seja a predominância dos armadores nacionais do país exportador e importador - regra esta que passaria a prevalecer para a carga geral até os dias atuais.

Os propósitos a serem alcançados enfatizavam a necessidade da ampliação da participação da bandeira brasileira na navegação de Longo Curso, procurando-se uma solução para a substituição de navios afretados (NA) por embarcações de bandeira brasileira (BB).

O Brasil não obtinha carga para os seus navios por não possuir linhas regulares e não as possuía por não contar com cargas que justificassem tais serviços. Tal círculo vicioso,

alimentado pelos países desenvolvidos, não dava à Marinha Mercante Nacional condições para desenvolver-se, de modo a ganhar credibilidade internacional.

Assim, a exemplo de outros países, o Governo resolveu efetivar sua influência, fazendo com que o LB e as demais empresas privadas se reunissem em CONFERENCIAS DE FRETES e ACORDOS BILATERAIS. Para cada linha criada, o LB participaria, juntamente com uma das empresas privadas.

Tornava-se inaceitável que o Brasil, com o seu promissor comércio exterior, possuisse tão tímida Marinha Mercante de Longo Curso, permitindo, à época, que empresas estrangeiras transportassem mais de 90% de sua carga, cerceando o estímulo ao crescimento da Frota Nacional e contribuindo para uma vultosa evasão de divisas com o pagamento de fretes em moeda estrangeira.

Política de fretes - as Conferências de Fretes, estrutura básica do Transporte Marítimo de Longo Curso, constituem-se em associações de armadores que operam em uma mesma área, procurando racionalizar o tráfego marítimo em que estão empenhadas ao estabelecerem valores pré-determinados para os seus serviços, os quais recebem a denominação de tarifas de fretes. Representam o espaço vendido pelo armador em seus navios para o transporte de uma carga do cais do porto do embarque ao do desembarque.

A proteção ao Sistema faz-se através dos governos interessados, que são avalistas, tanto para as Conferências como para os Acordos das tarifas a serem estabelecidas.

O estabelecimento ou a revisão de fretes é efetuado pelo Comitê das Tarifas por intermédio de complexo cálculo, em que são envolvidas diversas variáveis, tais como peso da mercadoria a transportar, espaço a ser ocupado, distância que será percorrida com a carga, facilidades oferecidas nos portos de

embarque e desembarque, taxas portuárias, serviços de estiva etc. Daí, são levadas ao plenário das linhas-membro para a respectiva apreciação final. No caso do Brasil, após essa apreciação, o valor do frete é homologado pela Secretário dos Transportes Aquaviários (STA) do Ministério dos Transportes. Este Órgão absorveu a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM) extinta por Medida Provisória do Executivo em 15 de janeiro de 1989.

É importante observar-se que tal sistema, embora possa parecer, a uma análise pouco minuciosa, um sistema monopolista, absolutamente não encerra, em sua sistemática, qualquer atividade econômica desse tipo. Tanto é que os EUA, país a que se credita a maior democracia do mundo, a adotam em seu sistema de navegação.

Os Acordos são realizados de Governo a Governo. No caso do Brasil, necessitam de aprovação do Congresso para se tornarem Convênios, que evoluirão para Decretos. O ANEXO BRAVO contém a relação de Acordos e Conferências de Fretes em vigor.

A implantação da referida Política efetuou-se com grande dificuldade, já que muitos países, tradicionais nos tráfegos marítimos e detentores das Conferências de Fretes, não desejavam permitir a entrada do Brasil. Dentre as principais reações podemos citar as questões suscitadas pelos EUA e pelos países Escandinavos.

Em todas as suas questões, o Brasil procurava sempre obter, como meta a ser atingida, a repartição da carga na conferência, com a participação de 40:40:20, sendo este último valor relativo ao percentual da 3a. bandeira, intento que foi finalmente reconhecido pela "UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD) em 1968, em Nova Déli.

A fim de que o Governo Brasileiro honrasse a sua política, havia-se decidido que os armadores privados poderiam afre-

tar navios, já que suas frotas não eram adequadas ao Longo-Curso. Paralelamente concediam-se financiamentos compatíveis com a realidade mundial para a construção de novos navios.

As tonelagens a serem afretadas o seriam do mesmo valor das encomendas. Iniciava-se o processo de fortalecimento da incipiente Frota Nacional de Longo Curso da época, sob a total proteção do Governo. Tal Política repercute até os dias de hoje, já que foi criada tal sistemática para a Armação Nacional.

No que pesem as divisas geradas para o País, bem como o suporte oferecido aos exportadores brasileiros, contribuindo para que seus produtos sejam colocados no mercado a preços competitivos aos de seus concorrentes estrangeiros, a Armação Nacional tem procurado privatizar seus lucros e imputar seus prejuízos à Política estabelecida pelo Governo.

Fatos da Década de 60 a 70 - A década de 60 a 70 levou o mundo a viver uma enorme euforia em seu comércio mundial. As crescentes trocas induziam os Governos a criarem incentivos que permitissem a ampliação e modernização de suas frotas mercantes. O petróleo era barato, seu consumo abundante.

Em 1970 foi lançado o I Plano de Construção Naval (IPCN) buscando aperfeiçoar as encomendas efetuadas em 1968. Em 1974, com o IIPCN, procurava-se adequar as encomendas, visando-se ao aperfeiçoamento e à ampliação dos conceitos contidos na Política Nacional de Marinha Mercante, a fim de aumentar a tonelagem a ser transportada em navios próprios.

A Frota parecia corretamente dimensionada, os estaleiros e as indústrias nacionais participes operavam com otimismo e os armadores não estavam preocupados com os onerosos sistemas de propulsão de seus navios.

As Crises do Petróleo - Tal situação reverter-se-ia em 1973, quando os países árabes resolveram fazer valer a podero-



sa arma econômica que detinham em mãos. Ao elevar-se significativamente o preço do barril, foi deflagrada a primeira crise do petróleo, surpreendendo totalmente o mundo ocidental.

Em consequência, as grandes potências tiveram que reformular suas economias, alterando fundamentalmente os prognósticos formulados para a década de 70.

Deflagrou-se uma crise na Marinha Mercante mundial, incluindo-se a do Brasil, cujos reflexos perduram até os dias de hoje.

O País, que passara, de 1968 a 1973, por um expressivo crescimento a que se denominara de "milagre brasileiro", viria a ser seriamente afetado, não só pela dependência da importação do petróleo, cerca de 75% de suas necessidades, como também pela recessão da economia mundial, dado que os projetos de crescimento programados para aquela época dependiam fundamentalmente da ampliação das contas dos balanços de pagamentos.

Não obstante a Política adotada no sentido de desenvolver programas que permitissem a substituição das importações, ao mesmo tempo em que se incentivavam as exportações, o contexto mundial atravessava uma fase de aguda deterioração nas relações de troca comerciais. Essa situação contribuiu para gerar significativos déficits em nossa balança comercial, afetando incisivamente o Tráfego Marítimo de Longo Curso.

As economias ocidentais, ao se realinharem, desencadearam uma série de medidas de reajustamento econômico, decorrentes, sobretudo, da estratégia dos países desenvolvidos e também importadores de petróleo, que optaram por uma redução generalizada em suas taxas de crescimento, com reflexos acentuados nas atividades da Marinha Mercante.

A grande oferta de navios construídos na expectativa da promissora década 70 - 80, com elevada tonelagem, redundava em valores de fretes inexpressivos. As Companhias paralisaram

seus navios.

A redução da importação veio comprometer, seriamente, as disponibilidades para a renovação de nossa Frota, cujos recursos eram provenientes do AFRMM. As importações ficaram limitadas às necessidades de petróleo.

Os navios recém-construídos atingiram custo operacional proibitivo, em virtude, principalmente, de instalações de máquinas de elevado consumo de óleo.

Além disso, os fretes não poderiam ser aumentados dada a conjuntura apresentada, o que inviabilizaria o grande esforço de exportação, responsável pelo aumento da tonelagem transportada.

No caso específico do Brasil, a crise da Marinha Mercante foi agravada com as medidas tomadas pelo Governo, reduzindo efetivamente as importações, bem como pelas particularidades em que se desenvolvia o IIPCN - houve má avaliação, tanto dos armadores como do Governo, quanto ao número e tipos de navios encomendados.

Nessa conjuntura, as empresas de Longo Curso enfrentavam as seguintes dificuldades:

- problemas operacionais - desequilíbrio na exportação e importação, ocasionando falta de carga de retorno para os navios.

- redução da capacidade de amortizar investimentos - os resultados decrescentes coincidiram com a ocasião da amortização dos investimentos, realizados em períodos anteriores, para a construção de navios e os armadores foram se tornando inadimplentes junto ao Fundo de Marinha Mercante (FMM).

- obsolescência da Frota Mercante Brasileira - os armadores brasileiros não tomaram medidas que viessem a contribuir para a redução do consumo de combustível e a da redu-

ção de despesas com a movimentação da carga.

Os armadores estrangeiros, além das medidas tomadas com os seus navios propriamente ditos, ainda aperfeiçoaram a utilização de containeres e aceleraram a construção de navios porta-containers.

No Brasil os atrasos com a implementação do IIPCN fizeram com que os navios em construção passassem a custar o dobro e até o triplo dos similares estrangeiros. A maioria deles não poderia ser empregada no Longo Curso, sob pena de crescente prejuízo. Em decorrência, as Empresas de Navegação, procurando o equilíbrio de seus balanços financeiros, mantiveram seus navios paralisados e passaram a se utilizar de afretamentos, a fim de atender às necessidades dos exportadores, no que pese a evasão de dólares ocasionada por tal prática.

A Década de 1980 - A década de 80 transcorreu com o acentuado desequilíbrio entre a exportação e a importação, (Tabela no. 1) vindo a se agravar com a idade da Frota e a defasagem frente ao avanço da tecnologia, já que a containerização era usada em grande escala.

Em 1984 chegara-se ao ápice da crise da Marinha Mercante Mundial.

Os afretamentos, tanto na modalidade "TIME-CHARTER", (aluguel do navio por um período de tempo), como na "VOYAGE CHARTER", (aluguel efetuado por viagem), era praticado, indistintamente, pelas empresas privadas e pelo LB.

Os armadores necessitavam viabilizar as transações comerciais dos exportadores, embora os fretes gerados pelos navios de bandeira estrangeira (BE) crescessem rapidamente. Pelo exame dos quadros da Tabela no. 2 pode-se constatar o quanto a Frota Mercante Brasileira encontrava-se subdimensionada em sua concorrência com a de BE.

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - CARGA GERAL

ANO	CARGA MOVIMENTADA			FROTA NAVIOS PROPRIOS		RAZÃO
	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	TOTAL (TON.)	Nº NAVIOS	CAPACIDADE	EXP/IMP
78	7.287.974	4.012.973	11.300.497	97	1.047.691	1.1/1
79	8.357.693	4.380.474	12.738.167	92	1.073.547	1.9/1
80	9.456.897	3.885.586	13.733.452	94	1.119.644	2.4/1
81	10.231.254	3.502.198	13.733.452	98	1.178.672	2.9/1
82	11.082.242	2.431.496	13.513.738	98	1.201.645	4.5/1
83	14.520.988	1.857.383	16.378.371	91	1.164.010	7.6/1
84	19.257.561	1.804.103	21.061.664	86	1.191.629	10.7/1
85	20.715.042	2.037.556	22.752.598	85	1.190.915	10.4/1
86	19.368.140	4.776.832	24.144.972	79	1.146.597	4.1/1
87	19.413.529	3.402.321	22.815.850	75	1.168.830	5.7/1
88	19.675.627	1.909.008	21.584.635	51	728.943	10.4/1

fonte:MT - STA

TABELA 1

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - CARGA GERAL

PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA - EVOLUÇÃO DO FRETE GERADO

(EXP + IMP) - EM NÚMEROS ABSOLUTOS E RELATIVOS

PERÍODO: 1978 - 1988

em US\$ milhões

ANO	TOTAL	BE	BB	NP	NA
1978	1.130,8	654,4	476,4	360,6	115,8
1979	1.370,7	755,8	614,9	428,1	186,8
1980	1.799,7	1.017,6	683,1	479,1	204,0
1981	1.885,9	1.149,4	736,5	512,7	223,8
1982	1.708,3	1.067,7	640,6	495,4	145,2
1983	1.665,2	1.096,7	569,5	405,3	164,2
1984	1.915,4	1.290,8	624,6	402,8	221,8
1985	1.912,8	1.300,2	612,6	329,3	283,3
1986	1.821,7	1.246,5	575,2	315,3	259,9
1987	1.858,1	1.232,6	625,5	279,9	345,6
1988	1.600,4	1.130,4	470,1	237,5	232,6

PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL EM RELAÇÃO A TODAS AS BANDEIRAS

CARGA GERAL

em %

ANO	BE	BB	NP	NA
1978	57,9	42,1	31,9	10,2
1979	55,1	44,9	31,3	13,6
1980	59,8	40,2	26,2	12,0
1981	60,9	39,1	27,2	11,9
1982	62,5	37,5	29,0	8,5
1983	65,8	34,2	24,3	9,9
1984	67,4	32,6	21,0	11,6
1985	68,0	32,0	17,2	14,8
1986	68,4	31,6	17,3	14,3
1987	66,3	33,7	15,1	18,6
1988	70,6	29,4	14,9	14,5

STA  
DPL - SERES  
ABR/89

TABELA 2

A evolução tecnológica dos navios brasileiros permanecia estacionada, ao mesmo tempo em que os armadores nacionais não se sentiam seguros para efetuar novas encomendas, nem tampouco possuíam recursos para tal. A própria perspectiva do comércio mundial não os encorajava, embora já se observasse, no início de 1984, sinais de melhoria.

Em sendo o comércio marítimo uma atividade de risco e o afretamento uma situação cômoda para quem administra seus recursos, há tendência para que tal prática, se não estiver perfeitamente disciplinada pelo Governo, venha a sofrer acréscimos constantes, tendo em vista os baixos custos operacionais dos navios.

Não só dessas dificuldades padecia a Carga Geral. O próprio "modus faciendi" desse tráfego evoluiu, de 1970, ao início da década de 80, de modo revolucionário com relação à utilização dos containers.

Não mais se poderiam empregar quaisquer tipos de navios em qualquer linha, pela necessidade de adequar-se os navios às mercadorias-tipo, predominantes em cada linha.

A partir de 1980, a carga geral, usualmente transportada em navios cargueiros convencionais, porta containers, frigoríficos e "roll-on-roll-off" passam a sê-lo de modo crescente, em navios especializados, notadamente os porta-containers.

O embarque e o desembarque foram se tornando especializados, o que significava a necessidade de se adaptar os portos e de se construírem sofisticados terminais.

Todas essas variáveis se refletem no custo final do frete e, portanto, na menor ou maior competitividade dos produtos de exportação.

Ainda nessa década, navios "roll-on/roll-off" começam a operar intensamente, nas marinhas estrangeiras, com barateamento do custo do frete para determinadas cargas especializa-

das.

Quanto à carga geral da modalidade especial referida como néo-granéis, é esta preferencialmente transportada por navios graneleiros, nos casos de produtos siderúrgicos e celulose e por navios "ro-ro", a grande quantidade de automóveis. Deixamos de analisá-la por não oferecerem, no momento dados significativos ao presente trabalho.

A análise da Tabela no. 1 nos mostra que para uma variação de mais de 80% na tonelagem transportada, obteve-se, para o período considerado-1978 a 1988-uma redução na tonelagem a ser oferecida para o transporte, tornando-se, portanto, favorável às bandeiras estrangeiras.

É importante que não se perca de vista o fato de que persiste o significativo desbalanceamento entre a carga exportada e importada, conforme mostrado na Tabela no. 1, fator preponderante para as dificuldades encontradas pela carga geral.

Essa variável independe de uma política específica de Marinha Mercante para o seu desagramento, já que decorre única e exclusivamente da Política Econômica do Governo. Deve, entretanto, existir uma solução de compromisso entre estas duas Políticas, por serem elas indivisíveis para o País - a Marinha Mercante Nacional e o comércio exterior.

A crescente tonelagem na exportação fez com que a então SUNAMAM em 1984, através da Resolução 8364, autorizasse a entrada no tráfego dos navios independentes - "outsiders" - a fim de competirem com os armadores conferenciados, agravando-se mais ainda a situação da Armação Nacional. Tal fato deveu-se, provavelmente, à necessidade de o Governo procurar diminuir os fretes a fim de se incrementar as exportações brasileiras.

É bem verdade que os "outsiders" podem contribuir para

provocar uma redução nos fretes estabelecidos para as Conferências. Além disso, por virem fazer concorrência aos navios das Conferências e dos Acordos, representam a possibilidade de melhoria dos serviços.

Ainda com relação aos "outsiders", uma questão a ser considerada, nesse complexo jogo de interesses, é a de que, por serem eles navios de oportunidade, que só vão onde há carga a transportar, não oferecem confiabilidade aos grandes exportadores, que necessitam de um cronograma perfeitamente definido para a entrega de suas mercadorias.

No decorrer do ano de 1984, o comércio mundial, já realinhado e refeito do choque de 1979, voltou a se elevar gradativamente, permitindo o crescimento da Marinha Mercante mundial e aumentando, com isso, mais ainda, o "gap" existente entre aquela Marinha e a Brasileira.

Como um círculo vicioso, a falta de encomendas aos nossos estaleiros levou-os também, à crise, bem como às indústrias de fabricação nacional de peças (NAVIPEÇAS) tornando mais cara a construção naval brasileira.

Por política de governo, a dívida contraída pelos armadores ao FMM para a construção de seus navios foi aferida à moeda americana, no que pese o dispêndio ter sido efetuado em moeda nacional.

A situação dos armadores, que já era grave, tornou-se de quase inadimplência com as maxi-desvalorizações ocorridas em 1980 e 1983, afetando, definitivamente, a possibilidade de contratação de novas embarcações.

No ano de 1988 foram afretados 361 navios de carga geral, com uma evasão de divisas de 202 milhões de dólares, redundando em um déficit de 50% da tonelagem disponível de BB - atualmente em 728.943 TPB. Isto não significa, entretanto, existir a disponibilidade para a construção de 365.000 TPB para a



carga geral pois sendo o comércio exterior uma condicionante sujeita a muitas variações e considerando-se o tempo de 3 a 4 anos para construção, torna-se necessário - e é uma norma consagrada, a existência de um déficit de 20 a 30 % da tonelage disponível para serem afretadas nas ocasiões de picos de tráfego.

Entretanto, constata-se a necessidade de aumento e modernização da Frota de Carga Geral de Longo Curso, com a incorporação, notadamente, de navios especializados em substituição aos cargueiros convencionais da Frota Brasileira. (ANEXO CHARLIE).

Apesar de ter a Frota de Carga Geral uma idade média de oito anos, encontra-se, como já vimos, ultrapassada em termos de eficiência e operacionalidade. Eficiência por não se adequarem às linhas a que servem e operacionalidade pelo alto custo envolvido em suas operações, notadamente pela desatualização de seus sistemas de máquinas, tornando-os navios anti-econômicos pelo consumo de combustível exigido.

Se considerarmos os índices de afretamento, em 1988, constata-se haver mercado para que todas as companhias que operam no Longo Curso encomendem modernos e específicos navios, em número e tonelagem a serem definidos mediante acurado estudo de viabilidade por cada Empresa, o que, pelo vulto da tarefa a ser empreendida, foge ao escopo deste trabalho.

Medidas para o fortalecimento das Empresas Privadas: A Empresa Lloyd Brasileiro, extinta em janeiro do corrente em virtude do Decreto no. 97.455 de 15/1/89 do Executivo, foi reativada por ação do Congresso Nacional em 14 de abril.

Fruto da indefinição criada pelo próprio Governo para a sua extinção, a Empresa, que terminara o ano de 1988 com um déficit de cerca de 300 milhões de dólares, aumentou-o para

cerca de 450 milhões de dólares com dívidas vencidas no País e no exterior com a construção de navios, dívidas de custeio e dívidas vincendas com o financiamento.

Os ativos do LB são estimados em 200 milhões de dólares, o que significa que, caso sua extinção se concretizasse, o contribuinte viria provavelmente a arcar com o ônus de 250 milhões de dólares.

A exceção das Linhas Pioneiras, em que os resultados se apresentam, realmente, negativos, a navegação privada de carga geral prossegue operando com lucro e sem solução de continuidade em todas as linhas das Conferências de Fretes e Acordos, a par de todas as suas dificuldades.

Tal fato evidencia que a Armação Privada atingiu uma fase de maturidade profissional e confiabilidade internacional, tendo passado a ser detentora de maior participação no Comércio internacional brasileiro.

A situação em que se encontram as empresas privadas indica que a ocasião é oportuna para se fazer uma remodelação na política do transporte de carga geral no Longo Curso.

Tal revisão deverá ser efetuada de acordo com os princípios que regulamentam as atividades de Marinha Mercante reconhecidos na Constituição, na Política Marítima Nacional (PMN) e na proposta de Política Nacional de Navegação e Marinha Mercante, (PNNMM) elaborada em 1986 pelo Ministério dos Transportes.

A PMN, embora aprovada em 1984, já emoldurava o espírito presente na elaboração da Carta Magna de 1988 que, em síntese, estimula a privatização de atividades sempre que a iniciativa privada demonstrar capacidade para assumi-los e sua manutenção pelo Estado não for imperativo de Segurança Nacional ou obrigação de ato internacional.

Por estabelecer, ainda, a proposta da PNNMM uma série de

princípios que visam a estimular a presença da iniciativa privada na navegação brasileira, parece ser medida adequada a retirada da estatal LB de algumas linhas de navegação ou áreas de atuação, a fim de abrir espaço para aquelas empresas privadas.

Tal redução deverá efetuar-se paulatinamente, a fim de que a Estatal se adeque à nova Política, permitindo a abertura de licitação dos meios que venham a ser considerados ociosos.

As oito empresas privadas que hoje atuam no fluxo da carga geral repartiriam com o LB as linhas existentes, sem a obrigatoriedade de participação da Estatal em todas essas rotas.

Cuidado especial deverá ser tomado pela STA a fim de que a medida proposta não venha a estimular a prática de afretamentos pelos armadores privados, desejosos de se lançarem em novas linhas sem possuírem os meios suficientes. Da mesma forma, novas companhias somente deverão ser autorizadas a participar desse fluxo se possuírem meios adequados sem efetuarem afretamentos.

Por outro lado, as linhas nas quais as empresas privadas não demonstrarem interesse, seriam obrigatoriamente guarnecidas pelo LB, de acordo com o preconizado na proposta da PNNMM, que visa a participação do Estado "a fim de atender as atividades de Navegação Mercante em que a iniciativa privada não tenha interesse em participar".

A solução proposta, ao mesmo tempo em que estimula a ação empresarial privada, encerra em si um resguardo de consideração militar, com a preservação dos serviços prestados pelo LB como estatal, pois, na eventualidade de ser decretada a Mobilização Nacional, haveria navios brasileiros em condições de serem imediatamente requisitados pela Marinha do Brasil - requisito de Segurança Nacional inserido na PNNMM.

O emprego de embarcações privadas em operações militares poderá ser feito esperando-se, no entanto, razoável resistência por parte dos armadores, tendo em vista os custos envolvidos nas citadas mobilizações.

Com o aumento do lucro das empresas privadas, que certamente advirá de sua maior participação nas Conferências de Fretes e nos Acordos, poderão somar-se as vantagens que obtiveram com os Decretos-Lei 2404/87 e 2414/88. (ANEXO DELTA). O primeiro, aumenta a participação das empresas que operam na carga geral no recolhimento do AFRMM ocorrido nos movimentos de importação. Pela nova sistemática, essas empresas passam a receber 36% dos 50% recolhidos do referido adicional.

O segundo oteiniza todas as dívidas dos armadores para com o FMM, retroagindo, os valores, à época em que as encomendas foram efetuadas aos estaleiros nacionais.

Espera-se, através dessa conjugação de medidas, que venham a ocorrer encomendas de novos e específicos navios, contribuindo, decisivamente, para a conseqüente revitalização da Frota e para a diminuição dos indesejáveis afretamentos.

## SEÇÃO II - GRANÉIS SÓLIDOS

Aspectos Gerais - É o tipo de transporte que caracteriza-se por apresentar uma estreita vinculação com mercados específicos e atividades especiais tais como Mineração, Agricultura, Siderurgia etc.

O mercado dos granéis sólidos (GRS) caracteriza-se como eminentemente competitivo devido aos baixos valores "free on board" (FOB) das mercadorias, o seu frete é livre.

Cabe ainda ressaltar que, diferentemente da carga geral, o mercado de GRS está sujeito a oscilações, fruto dessas características especiais, cabendo ao armador adotar medidas

próprias com vistas a administrar os efeitos negativos dos períodos de baixos fretes.

Até 1974, o transporte de granéis vinha sendo efetuado exclusivamente pelas empresas Vale do Rio Doce Navegação S.A. (DOCENAVE), Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE) e Frota Oceânica.

A FRONAPE utiliza-se de seus navios "ore-oil", transportando, na demanda, aos terminais petrolíferos estrangeiros, o minério de ferro brasileiro.

A partir daquele ano, a SUNAMAM autorizou as empresas que estivessem operando na carga geral - Longo Curso, a participarem do tráfego de granéis, sendo-lhes concedidos financiamentos para a construção de graneleiros.

Por ser este mercado altamente flutuante, pretendia a SUNAMAM criar um mecanismo de amortecimento para os transportadores nesta atividade. Mediante tal autorização, poderiam os armadores de Longo Curso, através de mecanismos de mercado, equilibrar os saldos e déficits de ambas as modalidades - carga geral e granéis - propiciando um balanço positivo para suas empresas.

Foi adotada, portanto, uma Política que procurava estimular a presença da Armação Nacional em substituição aos navios de bandeira estrangeira (BE).

Em 1982 já eram oito as empresas que participavam do tráfego de GRS: as estatais DOCENAVE, LB, FRONAPE e as privadas NETUMAR, PAULISTA, ALIANÇA, MERCANTIL e FROTA OCEANICA.

Fruto das grandes dificuldades por que passava a Marinha Mercante à época, começou a haver um desentendimento entre as empresas privadas e as estatais (DOCENAVE e LB), com reflexos que se estendem até os dias atuais.

Os armadores privados, possuidores de graneleiros de pequeno porte, de 26.000 a 38.000 TPB, passaram a insinuar o

estabelecimento de determinados procedimentos para a divisão da carga com as estatais, que muito se assemelhavam à prática de cartéis. As estatais defendiam a economia de mercado e a livre competição, concorrendo para o estímulo à eficiência e ao aprimoramento operacional.

As particularidades envolvidas no trato com GRS indicam ser as cargas de importação essenciais à viabilização de baixos fretes na exportação. A eficiente operação desse tipo de transporte pressupõe a combinação da carga nos dois sentidos. Além disso, ter-se um navio adequadamente posicionado para o recebimento de uma carga é fator primordial para a cotação de baixos fretes.

De fato, a DOCENAVE, empresa especializada no transporte de grãos, concentra, principalmente, na conjugação minério de ferro/carvão, o princípio básico de sua operação e posicionamento.

Esses minerais, por serem insumos básicos à siderurgia, têm ciclos econômicos coincidentes e, por isso, seus contratos de transporte são de longo prazo, com cargas contratadas em lotes que permitem a exportação de minério de ferro versus a importação de carvão, uma atraente conjugação pelo sentido de seus fluxos.

Note-se que o minério de ferro é um produto de baixíssimo valor FOB, além de altamente competitivo no mercado mundial, o que torna o seu frete fator determinante para a sua comercialização.

Se, na carga geral, o frete representa 10 a 15% do preço final do produto, no minério, por exemplo, o seu valor é de 50 a 60%, podendo, até mesmo, em alguns casos, chegar a 80%.

O transporte do carvão, responsável por 63% do total das importações dos grãos, em 1988, (Tabela no. 3), constituiu-se exatamente, na querela que levou os armadores privados a

G R Ã O S S Ó L I D O S				
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - IMPORTAÇÃO				
ESPECIFICAÇÃO	PESO (TONELADA)		FRETE (1.000 US\$)	
	1987	1988	1987	1988
<u>CARVÃO MINERAL</u>	10.427.598	10.832.968	71.525	<u>85.899</u>
FERTILIZANTES	3.404.435	3.276.378	47.517	63.067
ENXOFRE	1.008.854	1.101.542	14.220	18.363
MINERAIS METALURGICOS	452.258	464.435	8.965	11.222
OUTRAS MERCADORIAS	4.851.668	1.409.845	70.657	26.335
TOTAL	20.144.813	17.085.168	212.884	204.886

fonte: MT - STA

TABELA 3

começarem, desde 1982, a se oporem às estatais e, em particular, à DOCENAVE.

Sob a ótica enfocada, em função do acordo efetuado entre a Siderurgia do Brasil (SIDERBRAS) e o grupo Vale do Rio Doce S.A. (CVRD) ficaram definidas regras para o transporte na importação desse mineral que pareciam circunstanciar um quadro de monopólio a favor da estatal DOCENAVE, com o alijamento das empresas privadas.

A fim de que se caracterize ou não a existência desse exercício do monopólio por parte do Governo, é imprescindível que analisemos o quadro conjuntural do transporte dos GRS e possamos, assim, verificar a possibilidade de maior participação das empresas privadas nesse transporte.

Análise Conjuntural da Política adotada para o transporte da carga - Como exposto anteriormente, o transporte da carga geral cresceu respaldado no sistema de Conferência de Fretes e Acordos Bilaterais, constituindo-se, até hoje, no núcleo e pilar da Marinha Mercante Brasileira.

Sua Política define, com propriedade, os direitos da bandeira brasileira no intercâmbio do comércio exterior, delimitando as atuações do Estado e do armador privado.

Já a navegação graneleira, instalada no País há cerca de quinze anos, motivada por uma fase de grande euforia no comércio, nasceu carente de uma política definida que a estruturasse.

Para a consecução do IIPCN, com o estímulo do Governo, as empresas privadas de Navegação, que já se encontravam atraídas por condições de um comércio de fretes altamente favorável, efetuaram uma desregrada encomenda de graneleiros.

Logo após, surgiu a primeira crise do petróleo, ocasionando longa depressão nos níveis desses fretes, na esteira de



sucessivos ajustes econômicos, como já visto anteriormente. Para agravar essa situação, os custos correntes dos navios de bandeira brasileira, por problemas de legislação e principalmente por falta de tradição operacional, fizeram com que os graneleiros de BB se tornassem consideravelmente mais elevados do que os de BE, notadamente os de bandeira de conveniência - grande parte da frota graneleira mundial.

A principal diferença existente entre a carga geral e o granel é a de que, neste último, o usuário participa, negociando com os armadores dos fretes e as condições de serviço, enquanto, naquele, o usuário geralmente é passivo e os armadores ditam as condições do transporte, previamente estabelecidas pelas Conferências ou Acordos Bilaterais.

Nos granéis, à semelhança da carga geral, em que o Governo estabeleceu a consagrada política dos 40:40:20, os Decretos-Lei de nos. 666 e 687/69 reservaram, ao armador brasileiro, a exclusividade na carga de importação.

Esta foi uma medida de longo alcance pois, da mesma forma que ocorre na carga geral, existe um acentuado desbalanceamento entre os níveis de exportação e importação. (Tabela no. 4).

Com esta medida, o armador brasileiro, ao chegar ao Brasil com sua carga, passou a ter condições de posicionar melhor os seus navios de modo a obter fretes em condições mais favoráveis aos dos navios estrangeiros que aqui aportam em lastro.

Ainda fruto da análise dessa Tabela observa-se que, a partir do final de 1979 e até meados de 1982, o mercado de granéis voltou a apresentar uma nova elevação.

Os navios do IIPCN, que por diversos motivos haviam sofrido consideráveis atrasos em sua prontificação, passaram a operar exatamente a partir de 1979, fazendo com que os armadores privados obtivessem bons lucros e explorassem o comércio

ton x 10<sup>3</sup>

GRANEL SÓLIDO - EVOLUÇÃO DA CARGA TRANSPORTADA				
ANO	T O T A L	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	RAZÃO EXP/IMP
78	90 951	15.961	74.990	1/4.6
79	105.190	16.788	88.402	1/5.1
80	107.030	18.364	88.666	1/4.9
81	108.265	14.596	93.669	1/6.2
82	100.860	13.844	87.016	1/6.2
83	96.506	13.708	82.798	1/5.9
84	118.429	16.928	101.501	1/6.0
85	129.486	27.693	101.793	1/3.6
86	128.977	21.615	107.362	1/4.7
87	132.673	22.229	110.444	1/5.0
88	130.754	18.735	112.019	1/5.9

fonte: MT - STA

TABELA 4

com muita facilidade.

Este fato talvez tenha contribuído muito para que os armadores e o próprio Governo viessem a estimar valores falsos de viabilidade para a construção de novos graneleiros.

Assim, em 1980 foi iniciado o Programa Permanente de Construção Naval (PPCN), com a encomenda de um grande número de graneleiros.

Esses navios, como demonstram as considerações anteriormente efetuadas, jamais poderiam ser economicamente operacionais, visto as crises de petróleo vivenciadas.

Deve-se registrar que as duas estatais LB e DOCENAVE, avaliando corretamente a conjuntura econômica internacional, com os realinhamentos efetuados por parte dos países desenvolvidos para enfrentar as consequências advindas do aumento do preço do combustível, não efetuaram a encomenda de novos navios. Entenderam eles estar os fretes elevados atipicamente, pois a análise de todas as variáveis em jogo indicava uma excepcionalidade, no que pesasse a perspectiva de aumento de exportação para os grãos.

Em situação difícil para operarem seus navios, as empresas privadas procuraram resolver seus problemas propondo a criação de algo que se assemelhasse à Conferência de Fretes, em que haveria uma distribuição da carga a ser transportada por todas as empresas, com a participação, inclusive das estatais.

Na realidade, tratava-se de uma idéia de difícil concepção, pois as frotas possuíam prevalência de tonelagens diferentes e interagiam em um mercado sujeito a grandes variações, sendo as tonelagens dos lotes a serem embarcados um dos fatores preponderantes no custo final do frete, o que redundaria na necessidade de distribuição de subsídios por parte do Governo, a fim de poder equilibrar essas ofertas.

Neste ponto é oportuno que se faça a análise dos principais terminais graneleiros e da adequabilidade das Frotas Privadas e Estatal - por serem fatores primordiais à viabilidade dos fluxos de exportação e importação dos GRS.

### Principais Terminais Graneleiros

#### - RIO GRANDE (RS)

Possui vários terminais especializados em GRS, notadamente cereais.

. Terminal de COTRIJUI - opera navios de até 60.000 TPB.

. Terminal de TRIGO e SOJA (TTS) - opera navios de até 85.000 TPB.

. Terminal de LUCHINGER MADORIN - opera navios de até 60.000 TPB e destinado a fertilizantes e produtos químicos.

- PARANAGUA - (PR) opera navios de até 60.000 TPB e destinado principalmente a cereais.

#### - SANTOS (SP)

. MACUCO NOVO - milho, trigo e soja.

. CONCEIÇÃOZINHA - fertilizantes.

. SABOO - carvão, enxofre e fertilizantes.

- SEPETIBA (RJ) - opera navios de até 65.000 TPB e destinado à importação de carvão. Dependendo de dragagem a ser efetuada em seu canal de acesso, o terminal poderá receber navios de até 130.000 TPB.

- ILHA GUAIBA (RJ) - podendo receber navios de até 300.000 TPB e destinado à exportação de minério de ferro. O terminal Pertence às Minerações Brasileiras Reunidas (MBR).

- TUBARAO (ES) - opera navios de até 280.000 TPB, sendo operado pela CVRD.

- PRAIA MOLE (ES) - destinado à importação de carvão e exportação de produtos siderúrgicos - é administrado pela SIDERBRAS e pela CVRD. O pier de carvão pode receber navios de

até 170.000 TPB. Após obras de dragagem a serem realizadas no seu canal de acesso, poderá operar com navios de até 250.000 TPB.

- PONTA DA MADEIRA (MA) - destinado à exportação de minério de ferro proveniente de Carajás, pode receber navios de até 365.000 TPB.

- TROMBETAS (PA) - opera navios de até 50.000 TPB e destinado a operar preferencialmente com bauxita da Cia Mineração Rio Norte.

- SANTANA DO MACAPÁ (AP) - opera navios de até 40.000 TPB e destinado à exportação de minério de manganês, da Indústria e Comércio de Minérios S.A.

#### ADEQUABILIDADE DA FROTA

O dimensionamento da frota graneleira e de minero-petroleiros, incluindo-se os navios com bandeira de conveniência pertencentes à DOCENAVE, pode ser constatado através da análise dos dados da Tabela no. 5.

Os nove navios constantes do quadro de graneleiros, tendo como armador o FMM, representam as embarcações que pertenciam às Empresas ALIANÇA, FROTA OCEANICA, NETUMAR, CBTG e H DANTAS, cujos armadores efetuaram suas encomendas em decorrência do PPCN e decidiram rescindir os contratos, por terem considerado os navios inviáveis às operações a que se destinavam. Mostravam-se inadequados diante do avanço tecnológico ocorrido na construção naval em consequência das chamadas crises do petróleo.

No momento, esses navios encontram-se afretados sob o regime de casco nu, em no. de cinco, à DOCENAVE e quatro ao LB.

A par de todos os problemas, o Governo tem procurado ajudar as empresas que operam com granéis por intermédio da concessão de variados graus de incentivos, em que pesem os

**FROTA GRANELEIRA DE LONGO CURSO**

ARMADOR	T P B	Nº NAVIOS (NP)
CIA. BRAS. TRANSP. GRANEIS CBTG	255.263	8
LLOYD BRASILEIRO LB	259.031	6
NETUMAR	105.600	4
ALIANÇA	202.827	6
MERCANTIL	26.300	1
FROTA OCEÂNICA	242.454	6
DOCENAVE	1.373.889	16
FMM	543.257	9
<b>T O T A L</b>	<b>3.008.621</b>	<b>56</b>

Fonte: MT - STA

**FROTA MINERO PETROLEIROS**

ARMADOR	T P B	Nº NAVIOS
PETROBRÁS	1.731.016	12
DOCENAVE	263.235	2
<b>T O T A L</b>	<b>1.994.251</b>	<b>14</b>

Fonte: MT - STA  
Dez/88

TABELA 5

prejuizos imputados aos contribuintes com a concessão das citadas facilidades.

Em 1983, foi concedida uma moratória, pelo período de 12 meses, abrangendo os navios graneleiros de até 46.000 TPB. Encerrado este prazo, resolveu-se dilatá-lo por mais 18 meses - julho de 1985.

Como o problema não tivesse sido solucionado, o Ministério dos Transportes estabeleceu, através da Portaria no. 44/1986, novas condições para que se fizesse a re-ratificação dos contratos dos navios rejeitados, procurando, assim, permitir que as empresas firmassem a repactuação das dívidas. Os armadores privados não aceitaram as condições impostas e recorreram da decisão governamental à Justiça - situação que se encontra indefinida até a data de hoje, embora tudo leve a crer que esses armadores retirarão suas ações.

A Tabela no. 6 indica as faixas de deslocamentos dos graneleiros por companhias. Daí, pode-se concluir que as empresas privadas operam com navios que variam de 25.200 a 50.000 TPB (poucos), com nitida preponderância na faixa média de 36.000 TPB.

Já a empresa estatal DOCENAVE, por sua particularidade de operar exclusivamente no transporte de GRS, possui uma frota variando de 38.186 TPB a 305.000 TPB - nesta última, os navios DOCEFJORD e TIJUCA - sob bandeira de conveniência.

As Tabelas nos. 7 e 8 indicam, respectivamente projeções, efetuadas por órgãos oficiais, das demandas de importação e exportação dos produtos de maior representatividade no nosso comércio exterior, ressaltando-se, de imediato, a preponderância do minério de ferro, na exportação e no movimento geral dos GRS e a do carvão mineral, na importação.

Deve-se observar que no transporte de GRS o embarque da carga faz-se segundo determinados portes-padrão de navios para

FROTA DE GRANELEIROS POR FAIXA DE T.P.B.

FAIXA DE T.P.B.	ALINÇA	F.O.B	CTBG	MERCANTIL	NETUARR	LB	DOCENNE	FMM	TOTAL
20.000 - 29.999	3		4	1	4				12
30.000 - 39.999	2	4	4			4	3		17
40.000 - 49.999	1	2					2	3	8
50.000 - 59.999						2		1	3
60.000 - 69.999								2	2
70.000 - 79.999							6	3	9
ACIMA DE 80.000							5		5
TOTAL	6	6	8	1	4	6	16	9	56

fonte: MT - STA

TABELA 6



PROJEÇÃO DO MOVIMENTO DE IMPORTAÇÃO

ton x 10<sup>3</sup>

PRODUTO	REALIZADO		PROJETADO	FONTE
	1980	1985	1990	
CARVÃO	5.106	8.800	10.500	SIDERBRAS (1)
TRIGO	4.745	3.982	2.200	JUTRI (2)
FERTILIZANTE	4.514	2.412	2.700	GEIPOT (3)
ENXOFRE	858	1.087	1.600	GEIPOT (3)
OUTROS	3.141	1.413	1.800	SUNAMAM (4)
<b>T O T A L</b>	<b>18.364</b>	<b>17.694</b>	<b>18.800</b>	

fonte: MT - STA

TABELA 7

NOTAS: (1) Os dados da SIDERBRÁS foram ajustados com base em informações mais atualizadas

(2) JUNTA DO TRIGO

(3) Estudo do Mercado do Transporte Marítimo Internacional - Graneis

(4) Calculado com base na média verificada nos últimos anos, 10% do total importado

PROJEÇÃO DO MOVIMENTO DE EXPORTAÇÃO

ton x 10<sup>3</sup>

PRODUTO	REALIZADO		PROJETADO	FONTE
	1980	1985	1990	
MINÉRIO DE FERRO	76.750	92.762	111.700	GEIPOT (1)
SOJA/FARELO	8.050	12.066	10.500	SUNAMAM (2)
BAUXITA	-	2.867	3.450	M.R.N (3)
OUTROS FARELOS	863	1.313	1.570	SUNAMAM (2)
AÇÚCAR	1.368	1.145	2.500	GEIPOT (1)
MIN. MANGANÊS	1.088	775	500	SUNAMAM (2)
OUTROS	547	696	1.300	SUNAMAM (2)
<b>T O T A L</b>	<b>88.666</b>	<b>111.793</b>	<b>131.520</b>	

fonte: MT - STA

TABELA 8

NOTAS: (1) Estudo do Mercado do Transporte Marítimo Internacional - Granelis

(2) Valores calculados pelo método dos Mínimos Quadrados - Regressão Linear

(3) Mineração Rio do Norte

(4) Calculado com base na média verificada nos últimos anos, 1% do total exportado

cada grupo de grãos.

Produtos como fertilizantes, trigo, enxofre, soja, farelo/torta de soja e minério de manganês são comumente transportados em graneleiros de até 50.000 TPB. O carvão, preferencialmente, em navios tipo PANAMAX - 50.000 TPB a 80.000 TPB, nada impedindo, em termos de economia de escala, que seja movimentado em navios de maior tonelagem.

O minério de ferro é transportado em graneleiros de, no mínimo, 60.000 TPB, sendo que os da faixa de 130.000 TPB ou maiores, utilizados nas longas derrotas, propiciam elevada economia de escala, redundando em compensadores fretes. E o caso, por exemplo, dos quatorze minero-petroleiros da FRONAPE e da DOCENAVE.

## PRINCIPAIS MOVIMENTOS DE IMPORTAÇÃO

### I - FERTILIZANTES E ENXOFRE

Deste grupo, o principal produto importado é o cloreto de potássio, por ser matéria prima de grande consumo em nossa indústria.

De acordo com os dados colhidos na STA, em 1988 a Bandeira Brasileira participou com 91.4% do total transportado, sendo 17.4% em graneleiros próprios e 74% em navios afretados (NA).

Utilizando-se ainda de fontes da STA, obteve-se que, em 1990, a capacidade da Frota própria de graneleiros na faixa de 20.000 TPB a 50.000 TPB proporcionará uma oferta estática de transportes da ordem de 1.403.923 TPB.

Considerando-se a produtividade média de 3.0 Ton/TPB para nossos navios no fluxo de fertilizantes, deduzimos que a frota própria poderá transportar 4.2 milhões de toneladas (3.0

Ton/TPB x 1.403.923 TPB).

Para simplificar a exposição, se somarmos a previsão de fertilizantes e de enxofre a serem transportados em 1990, obteremos o valor total para os dois produtos de 4.3 milhões de toneladas. (Tabela no. 7).

Assim sendo, existe a capacidade de absorver-se praticamente toda a tonelagem desses fluxos em NP.

As suas principais rotas são apresentadas nas Figuras nos. 1 e 2.

## II - CARVÃO MINERAL

É o principal granel sólido importado pelo Brasil, tendo se mantido em constante crescimento de 1980 a 1986, quando passou a apresentar uma ligeira estabilidade, fruto das variações ocorridas em função dos ajustes da própria atividade econômica.

A variação de 1987 para 1988 foi de + 3.8% - a importação cresceu de 10.427.598 para 10.832.968 ton.

O fluxo procedente dos EUA e Canadá é o responsável por cerca de 65% do total importado, destacando-se os EUA como o principal fornecedor.

Como já enfocado, a disputa de participação neste fluxo constitui o principal ponto de atrito entre as empresas privadas e a estatal DOCENAVE.

O fluxo carvão mineral versus minério de ferro constitui-se a situação ideal de produtividade para o transporte do primeiro, uma vez que ambos são cargas estáveis não sazonais e de ciclo econômico idêntico.

A fim de otimizar o transporte de carvão e permitir o barateamento do frete do minério de ferro, a CVRD investiu 230 milhões de dólares na construção do pier de carvão de Praia Mole, no ES, que permite receber navios de grande tonelagem,

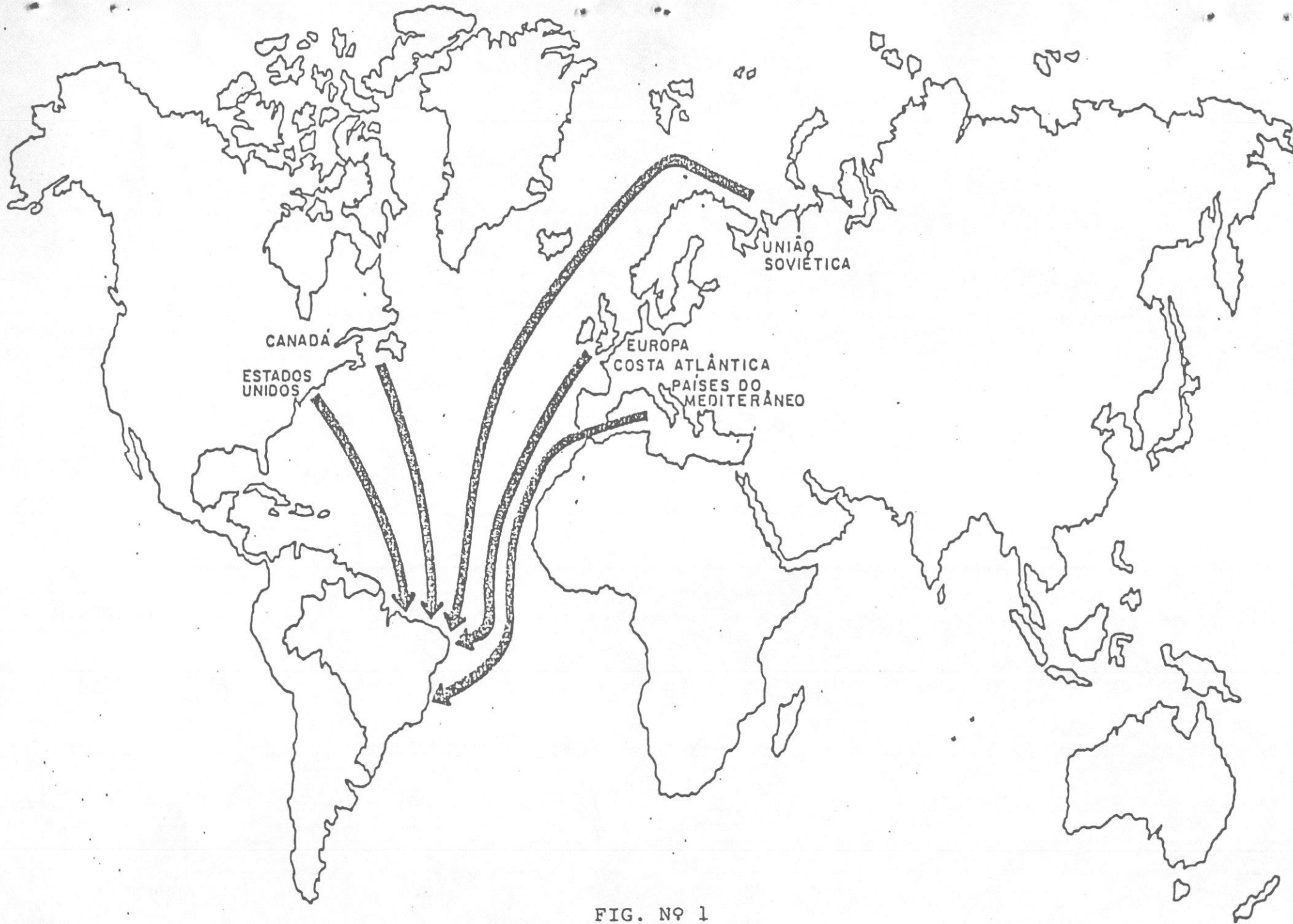


FIG. Nº 1

IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTE - PRINCIPAIS FLUXOS

FONTE: MT, STA

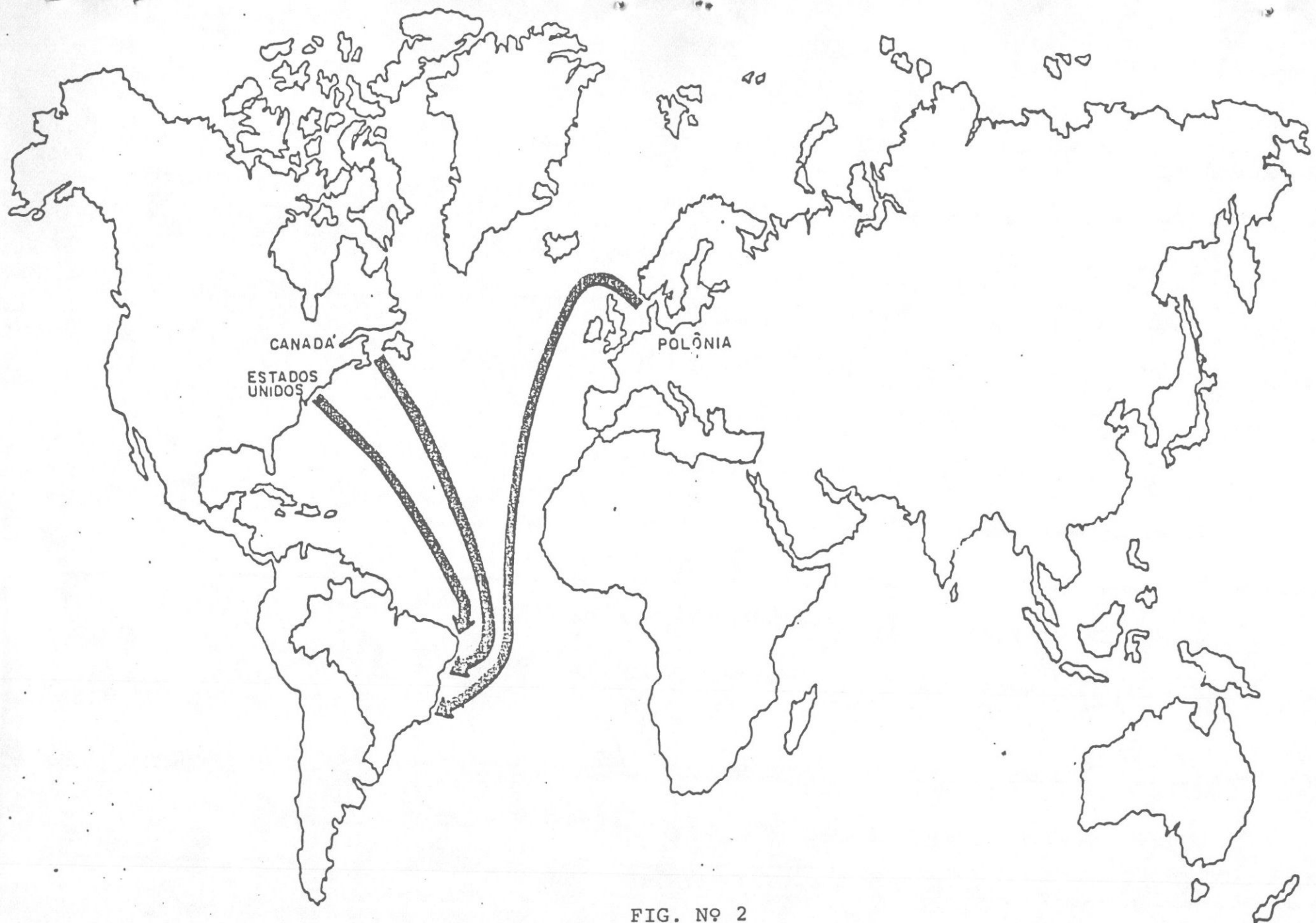


FIG. Nº 2

IMPORTAÇÃO DE ENXOFRE - PRINCIPAIS FLUXOS

FONTE: MT-STA

conjugando-se, portanto, com o terminal de Tubarão, destinado, principalmente, à exportação de minério de ferro.

Com todas essas vantagens a serem oferecidas aos clientes, detém hoje, a DOCENAVE, contrato para o transporte do carvão importado por cinco usinas siderúrgicas: Usiminas, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), Açominas e Companhia Siderúrgica Tubarão (CST), não deixando espaço para que as demais empresas privadas, por possuírem navios de menor porte e, portanto, antieconômicos, ofereçam fretes competitivos aos seus.

#### Análise da disponibilidade da Frota

. Navios adequados - superiores a 50.000 TPB.

. A tonelagem disponível - até 1990, acrescida da tonelagem dos navios em construção, proporcionará uma oferta estática de 2.079.708 TPB de NP.

. A produtividade média - para o fluxo é de 2.8 ton/TPB.

A análise dos dados permite concluir que a frota de NP estará em condições de transportar 5.8 milhões ton. (2.8 ton/TPB x 2.079.708 TPB).

Como o total previsto de carvão a ser importado em 1990 é de 11.500.000 ton., (Tabela no. 7) conclui-se que deverá ocorrer um déficit de 53% de NP, fazendo com que o índice de afretamento sofra uma elevação, em 1990.

Para um País devedor de 120 bilhões de dólares, com uma elevada despesa de juros a ser paga, não parece viável interferir-se, na atual conjuntura, em uma atividade que esteja contribuindo para o aumento da exportação, mesmo porque ela concorre para diminuir o custo na fabricação do aço brasileiro, um agregado de sensíveis implicações no balanço comercial do País.

Se se utilizassem de navios de pequeno porte, haveria a

necessidade de se fracionar os lotes encomendados, o que poderia causar um acréscimo de tal ordem nos fretes que, em relação ao benefício final da operação para o Brasil, parece ser razoável que, neste caso, mantenha-se os afretamentos, até que se possuam navios próprios de porte competitivo aos de BE.

As principais rotas deste fluxo são mostrados na Figura no. 3.

## PRINCIPAIS MOVIMENTOS DE EXPORTAÇÃO

### I - MINERIO DE FERRO

É o principal GRS exportador pelo Brasil. Este fluxo representa cerca de 85% de todos os graneis movimentados na exportação.

Os dois maiores mercados consumidores encontram-se na Europa e no Extremo Oriente, notadamente o Japão, com uma movimentação de cerca de 1/3 de todo o seu movimento.

Outros fluxos, de menor importância, se fazem com o Mediterrâneo, EUA e Países Arabes (Oriente Médio).

Com relação ao fluxo do minério de ferro, não conseguiu-se identificar qualquer fato que viesse a sugerir uma ação de monopólio por parte do Governo, em que pese ter sido a estatal DOCENAVE criada com o propósito de contribuir para a comercialização do minério de ferro da CVRD.

As tonelagens exportadas são de elevado valor para a tonelagem disponível de NP. É importante que se considere, também, o fato de que, em qualquer produto de exportação na modalidade FOB, compete normalmente, ao comprador contratar o transportador em função daquele que venha a lhe oferecer os menores custos, ou seja, os melhores valores de fretes.

O transporte de minério de ferro, por ser efetuado em



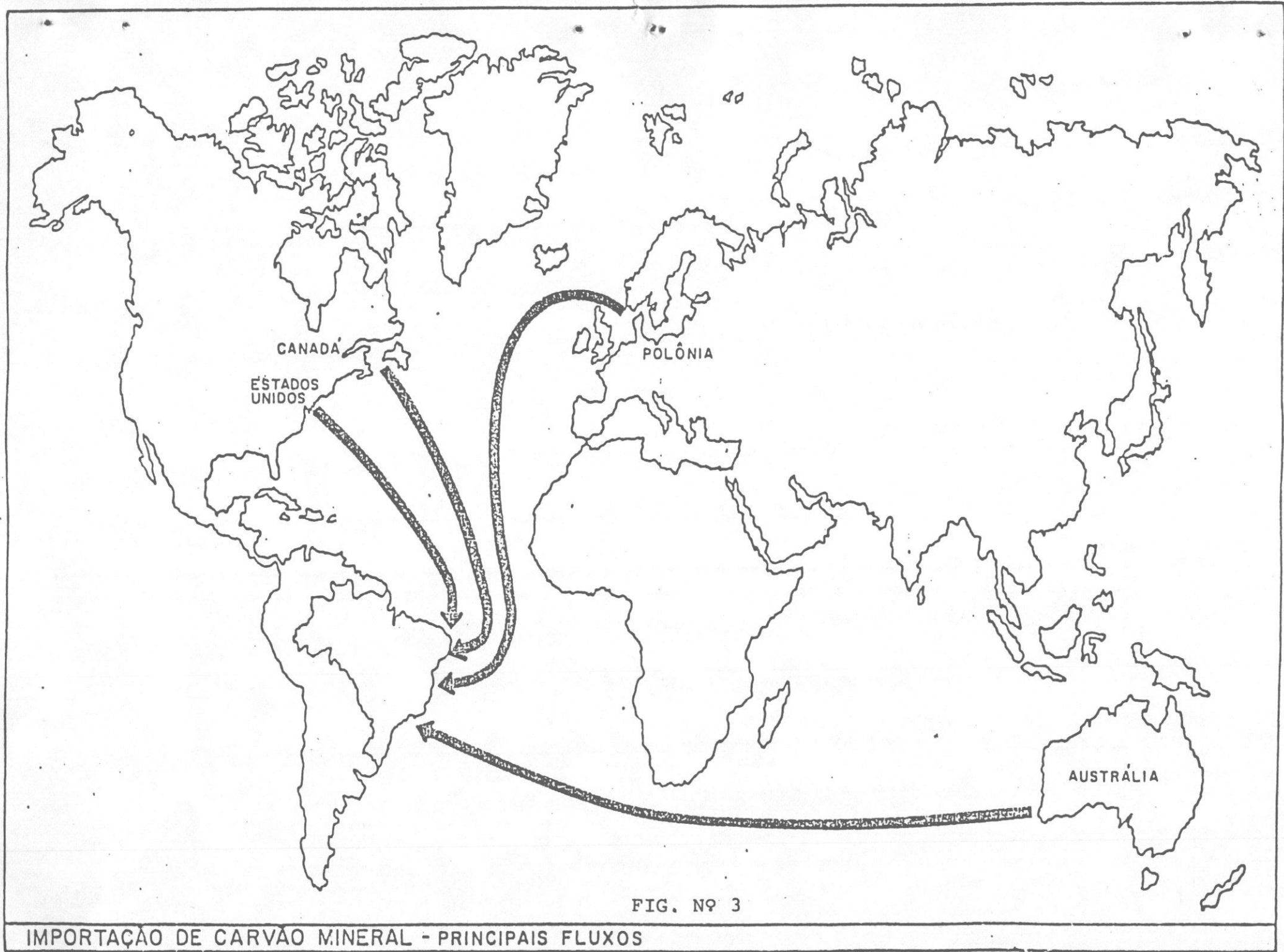


FIG. Nº 3

IMPORTAÇÃO DE CARVÃO MINERAL - PRINCIPAIS FLUXOS

grandes quantidades ao longo de extensas derrotas, exige, para que se detenha economia de escala, a presença de navios do tipo PANAMAXES e até maiores. Este fato pode ser comprovado observando-se as características dos terminais de exportação desse produto, que recebem navios de até 300.000 TPB. (ILHA GUAIBA, TUBARAO, PONTA DA MADEIRA).

O fato é que, dos 94.615.055 ton. exportadas no ano de 1988, a Frota Nacional de NP conseguiu transportar apenas 59% dos 16.311.220 ton. movimentadas pela bandeira brasileira. Estes dados mostram a existência de minério de ferro em abundância para ser conquistado por qualquer armador, desde que venha a ser eficiente e competitivo no mercado.

Em sendo a Frota Privada inadequada ao transporte de minério de ferro em virtude de seus navios de pequena tonelagem, aconselha-se que se lance mão desses navios na exportação de produtos com menor grau de exigência.

A fim de que o Brasil dispute o mercado do transporte de minério de ferro com navios de BB, e até que construam novos navios, será obrigado a efetuar um elevado número de afretamentos. Entretanto, é importante que se verifique, em todos os casos, se o balanço do frete obtido versus as despesas finais será ou não positiva.

As suas principais rotas são mostradas na Figura no. 4.

## II - SOJA E FARELO / TORTA DE SOJA

São produtos cujos fluxos se fazem, prioritariamente, em navios de portes compreendidos entre 20.000 TPB e 50.000 TPB - prevalência da Frota dos armadores privados nacionais.

As exportações com destino à Europa e Costa Atlântica são as que se apresentam com maior intensidade.

Os fluxos para a África, Países Arabes, União Soviética e Extremo Oriente são de pequena importância e têm sido realiza-

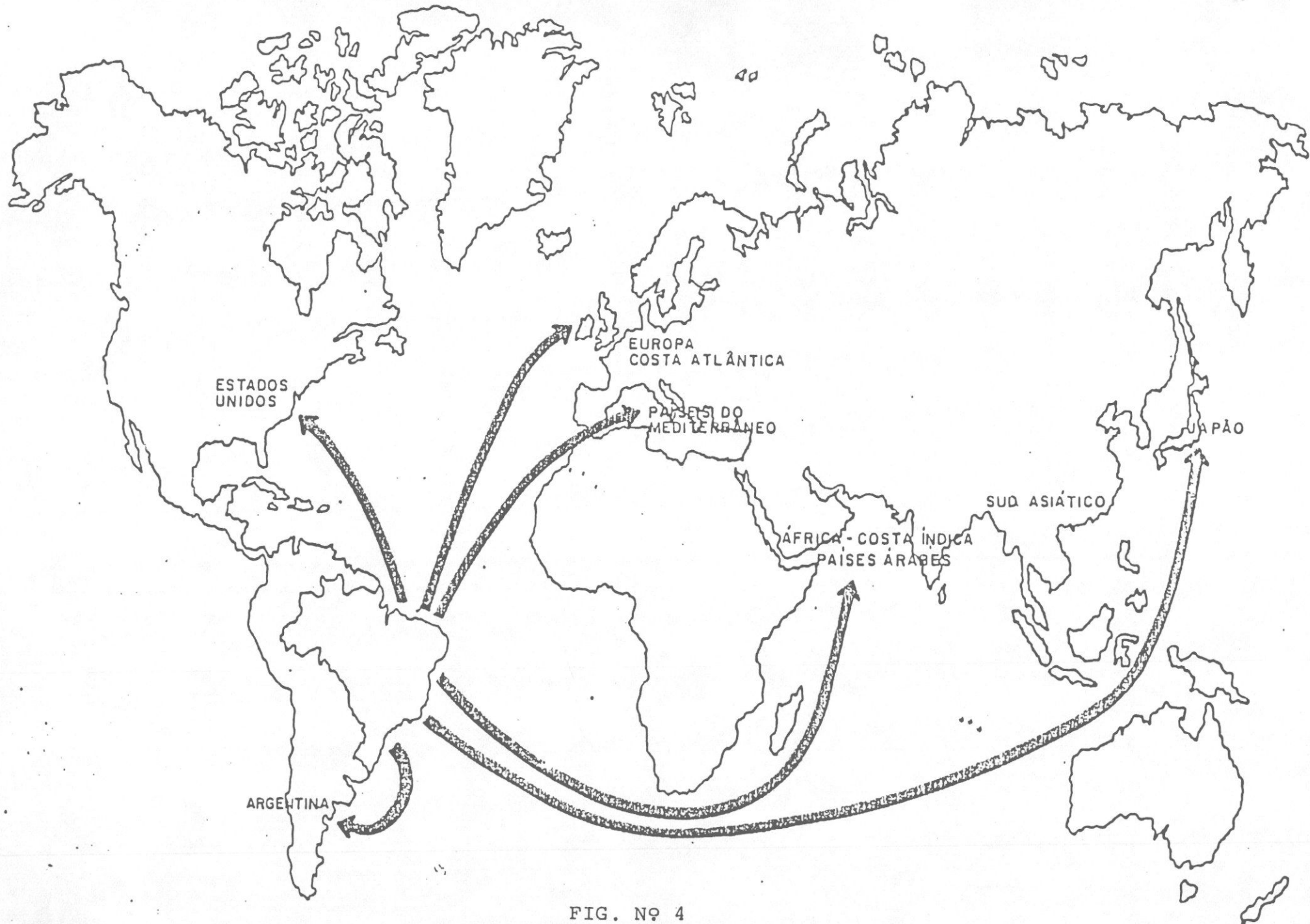


FIG. Nº 4

EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO - PRINCIPAIS FLUXOS

dos exclusivamente por navios de BE.

### Análise da disponibilidade da Frota

. A tonelagem disponível, em 1990, na faixa de 20.000 a 50.000 TPB acrescida dos navios em construção, proporcionarão uma oferta estática de 1.403.923 TPB.

. A produtividade média para este fluxo é de 0,5 ton/TPB.

A análise dos dados permite concluir que a Frota de NP estará em condições de transportar, aproximadamente, 1 milhão ton. (0,5 ton/TPB x 1.403.923 TPB).

Como a tonelagem prevista a ser exportada em 1990 é da ordem de 10.500.000 ton., (Tabela no. 8) conclui-se estar a Frota de NP em condições de concorrer para a exportação de 1 milhão ton. desses produtos.

As suas principais rotas são mostradas nas Figuras nos. 5 e 6.

As deduções efetuadas ao longo desse tópico levam a que se conclua pela adequabilidade da Frota, desde que os armadores privados limitem-se a operar nos fluxos de importação, em que sejam requisitados os graneleiros de porte médio e a estatal DOCENAVE naqueles em que se necessite de navios de grande porte. Parece, portanto, não haver justificativa para que, na atual situação do País, as empresas privadas participem de forma anti-econômica dos tráfegos de minério de ferro e carvão, em que pese a atuação da CVRD sugerir a prática de monopólio. A participação das privadas nesses fluxos condiciona-se apenas à construção de graneleiros de grande porte por esses armadores.

Os graneleiros da faixa de 20.000 a 36.000 TPB poderão ser, ainda, economicamente utilizados no transporte de produtos siderúrgicos e de celulose, em lotes acima de 15.000 ton. Neste caso, deixa-se de calcular os valores para os fretes das

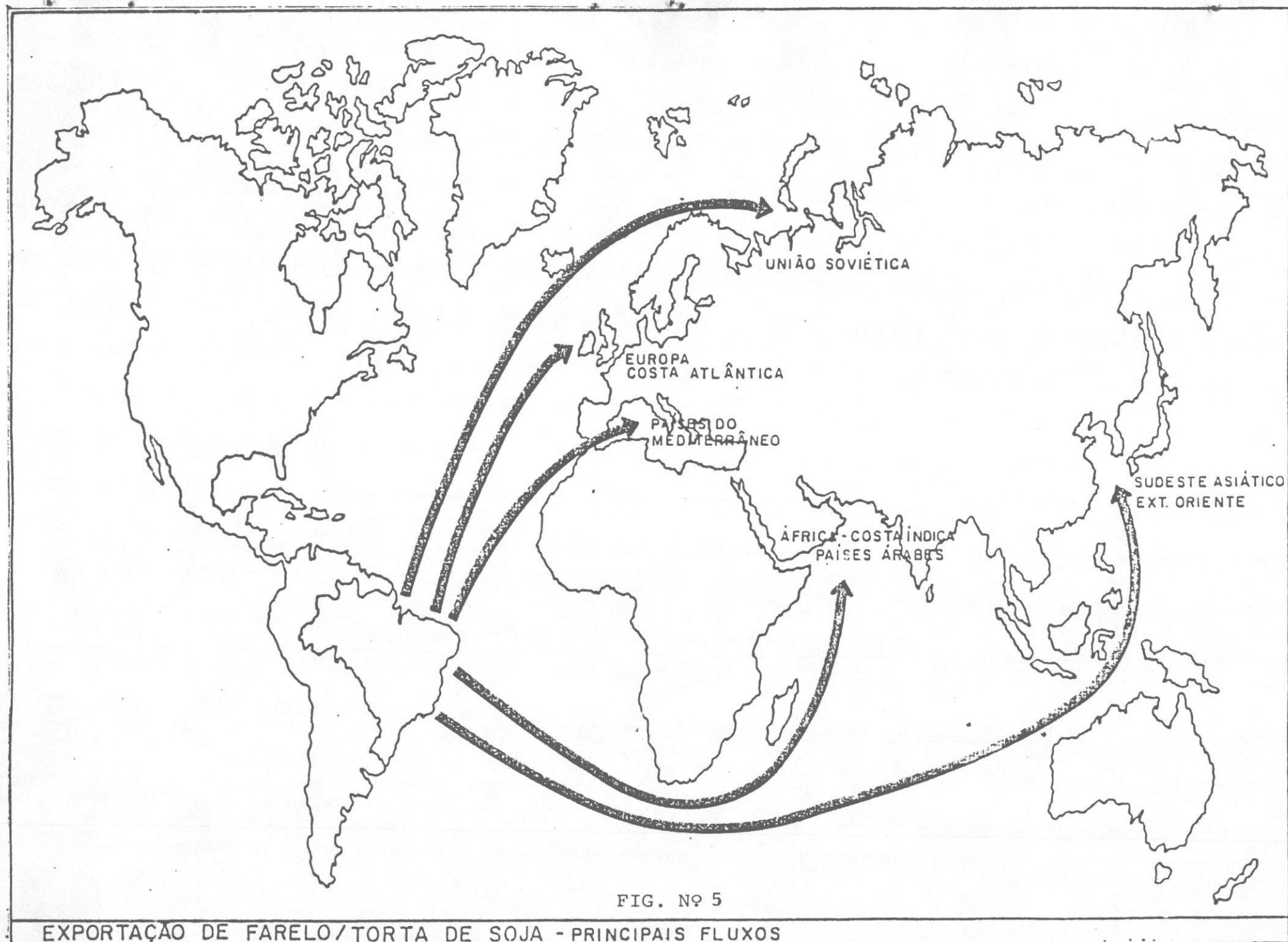


FIG. Nº 5

EXPORTAÇÃO DE FARELO/TORTA DE SOJA - PRINCIPAIS FLUXOS

FONTE: MT-STA

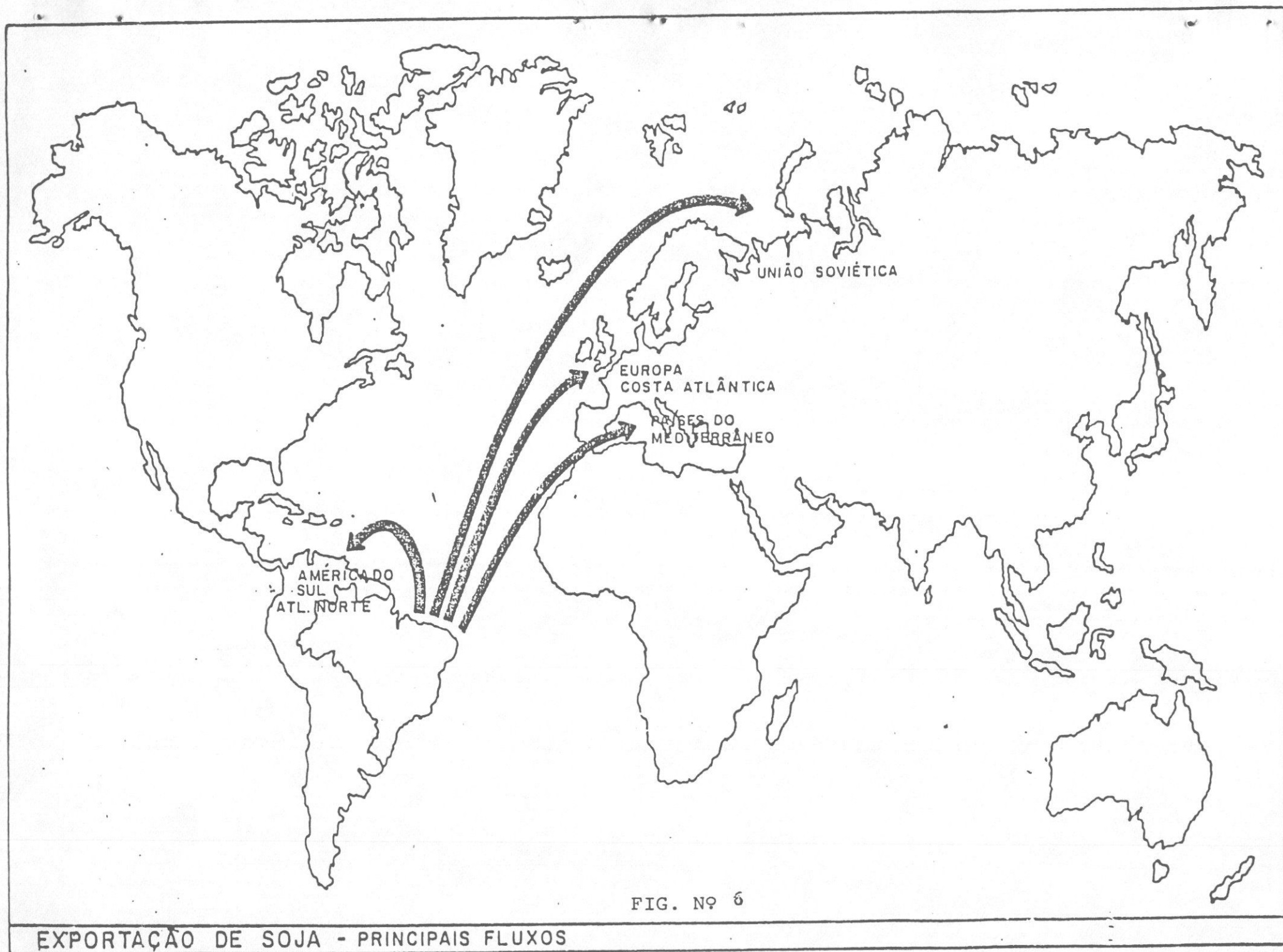


FIG. Nº 6

EXPORTAÇÃO DE SOJA - PRINCIPAIS FLUXOS

tabelas das Conferências de Fretes e Acordos, passando-se a considerá-lo como uma modalidade especial de granel.

A este movimento, que tem aumentado consideravelmente nos últimos anos, chama-se de néo-granéis.

Por outro lado, os dados levantados no estudo ora efetuado permitem, ainda, que se formulem uma série de conclusões e sugestões.

I - Necessidade de reforço da Frota - A Frota de graneleiros, constituída, em média por navios de pouca idade, necessita ser reforçada, já que há mercado para que se aumente nossa frota de NP. Isto não significa, entretanto, que se deva chegar a níveis de expectativa de transportar 100% de nossas importações, o que constituiria, decerto, um exagerado otimismo.

Ao longo do tempo, tanto os mercados internos mundiais, quanto as necessidades internas do País poderão mudar as suas configurações, alterando, conseqüentemente, o perfil da Frota e podendo até vir a determinar a inadimplência de empresas que se vejam obrigadas a imobilizar seus navios, por terem superdimensionado suas Frotas. É importante que se mantenha sempre um espaço destinado ao afretamento, que servirá como câmara de compressão e expansão de seus fluxos.

A variação do mercado de GRS exige uma análise corrente das necessidades de construção, de sucateamento e das particularidades envolvidas nos afretamentos.

Parece não restar a menor dúvida de que os níveis de afretamento, em 1988, que apresentou, na importação de 17.085.268 ton. de grãos, a concorrência de 60.46% de NA para 28.07% de BB e 11.47% de BE, mostram a necessidade de reforço da Frota.

É importante frisar-se que o navio afretado poderá até

gerar dólares, se empregado na exportação.

Se afretarmos um navio em substituição a um NP, que estivesse destinado a efetuar um transporte anti-econômico e, simultaneamente, utilizarmos este NP de modo a gerar melhores resultados em outra carga de exportação, a resultante final da operação será benéfica, desde que tal prática não seja generalizada.

Irrefutavelmente, tanto para a importação quanto para permitir o aumento da competitividade no transporte da exportação, há espaço para a construção de graneleiros de grande porte - mais de 50.000 TPB.

O FMM possui recursos suficientes que permitem o financiamento para a sugerida renovação.

Torna-se necessário que as autoridades econômicas resolvam os problemas da relação custo/condições de financiamentos do navio e da similaridade de componentes para que os armadores se sintam encorajados a pensar em contratação de novos navios.

A não utilização dos quantitativos crescentes existentes no FMM poderá fazer com que estes recursos sejam drenados para outras áreas, inviabilizando, assim, a possibilidade de novas encomendas e mantendo a construção naval do País estagnada.

Impõe-se que Governo e armadores cheguem a um denominador comum quanto ao montante das dívidas contestadas com o Fundo, bem como que se cancelem as ações em tramitação na Justiça contra as autoridades fazendárias.

II - Organização das empresas privadas - deve-se procurar estabelecer mecanismos com o propósito de contribuir para que as estruturas organizacionais de graneis sejam aprimoradas e permitam, aos armadores privados, obter custos operacionais compatíveis com a operação de suas frotas.

A STA, efetuando entendimentos com o Ministério de Minas



e Energia, deveria intermediar o acesso a esses armadores ao sistema comercial e gerencial da DOCENAVE.

Tal medida permitiria o fortalecimento dessas empresas através do repasse das experiências colhidas pela Estatal.

III - Adequação à proposta da PNNMM - Para atender ao contido na citada proposta, sugere-se que o LB seja retirado do transporte dos GRS, devendo seus navios de maior tonelagem ser, preferencialmente, absorvidos pelas empresas privadas e pela DOCENAVE, mediante ação de licitação pública. Quanto aos navios que não interessassem a essas empresas, seriam alienados ou vendidos ao exterior.

Esta medida, ao mesmo tempo em que viria permitir o fortalecimento das empresas privadas, adequaria a Política de transporte de GRS ao preconizado na proposta da PNNMM, que determina a existência de apenas uma empresa estatal em cada atividade marítima - CG, GRS e GRL.

A única exceção a ser concedida refere-se aos navios "ore-oil" que, por suas próprias características de construção e operação, destinam-se ao transporte de GRS e GRL.

IV - Fomento à construção - recomenda-se a inversão da preponderância de navios com tonelagem de 36.000 TPB por navios do porte dos PANAMAX, que se apresentam como sendo os de melhor performance para o transporte da maioria dos GRS.

Tal renovação necessita ser criteriosamente estudada em conjunto, pelo Governo e pelos armadores, a fim de que se obtenham, com os recursos gerados dos Decretos-Lei 2404/87 e 2414/88 (ANEXO DELTA), uma adequada revitalização da Frota.

A Oteinização das dívidas com o FMM deverá permitir que os armadores privados voltem a saldar seus déficits com o Governo e novamente venham a efetuar encomendas.

Os acréscimos advindos dos AFRMM determinados pelo Decreto-Lei 2404/87 gerados pelas empresas estatais DOCENAVE e

FRONAPE e distribuídos às empresas que operam unicamente na carga-geral, podem se consistir em importante incremento de subsídio à construção de navios graneleiros para as empresas que operam nas duas modalidades de transporte. Aliás, tal critério de distribuição tem gerado fortes protestos por parte de ambas as estatais - DOCENAVE e PETROBRAS.

V - Participação da estatal DOCENAVE - a revitalização da Frota Privada permitirá aos armadores apresentarem custos mais competitivos para o transporte do carvão e do minério, abrindo-se-lhes assim, esse comércio.

Compreende-se e apoia-se a Política do Governo de dar ênfase às atividades privadas, limitando a participação das empresas estatais.

Cabe colocar, entretanto, que a DOCENAVE encontra-se em tal situação de desenvolvimento que não parece justificável limitar-se-lhe a participação no comércio marítimo - ou seja, limitar, neste caso, a própria participação do Governo, intervir-se desnecessariamente, o que viria a desperdiçar recursos da Nação e, conseqüentemente, da sociedade, já que a empresa é lucrativa.

Todos os esforços deverão ser efetuados no sentido de propiciar-se ao País um saldo positivo em sua balança comercial.

Por outro lado, é de vital importância a conjugação adequada dos terminais, de altíssimo investimento, com os respectivos navios, a fim de proporcionar grande economia de escala no transporte, visando a redução de custos dos insumos básicos dos produtos nacionais.

Entende-se não estar, ainda, a armação privada, em condições de substituir uma empresa estatal, de dedicação exclusiva ao transporte de granéis, sem que elevados prejuízos sejam imputados à economia nacional.

Deve-se pois, somar os esforços de toda a Armação a fim de que se obtenham melhores resultados econômicos para o Brasil.

Até que se alcancem as condições de fazer-se prevalecer a tonelagem da Frota Privada sobre a Estatal, medidas poderão ser tomadas de modo a que essas empresas participem prioritariamente dos fluxos dos produtos que indiquem a utilização de navios com até 50.000 TPB, atenuando, assim, a conotação de monopolismo por parte das empresas do Governo.

Por outro lado, o exame da Tabela no. 3 mostra ter o resultado dos fretes gerados em 1988 em todas as cargas alcançado o valor de 142 milhões de dólares, superior ao da importação do carvão, que foi de 86 milhões de dólares. Tal resultado vem reforçar a sugestão apresentada de ater-se a DOCENAVE ao transporte do carvão, deixando às empresas privadas os demais fluxos de importação.

### SEÇÃO III - GRANEIS LIQUIDOS

Retrospectiva histórica - O transporte de graneis líquidos (GRL) em navios de BB data de 1949, tendo sido, o primeiro petroleiro, o "PRESIDENTE DUTRA", navio de 16.200 TPB.

Em 1950 foi criada a FRONAPE, com a aquisição de 22 navios, cuja tonelagem total era de 224.000 TPB.

Pela Lei no. 2004, de 3 de outubro de 1953, passou a PETROBRAS a deter o monopólio do transporte marítimo de petróleo de origem nacional e dos derivados produzidos no Brasil.

Os GRL podem ser agrupados em função da correlação existente entre suas características físicas e químicas, necessitando, na maioria das vezes, de navios especializados para o seu transporte.

Os grupos assim se constituem:

- petróleo e derivados,
- gases liquefeitos do petróleo,
- produtos de origem animal/vegetal,
- produtos químicos,
- álcool etílico.

O transporte de GRL, notadamente o do petróleo, é feito segundo um mercado influenciado não só pelas leis da oferta e procura de tonelagens, como em função da conjuntura econômica, sofrendo as conseqüências das recessões ou convulsões internacionais.

Em 1974, após a guerra árabe-israelense, com a vertiginosa subida do preço do óleo, seus fretes desabaram em função da grande oferta da tonelagem frente à demanda reprimida dos países.

Alguns armadores, para evitar a imobilização de seus navios, passaram, inclusive, a determinar a redução de sua velocidade nas longas travessias.

Em 1980, com a guerra Irã-Iraque, ocorreu um incremento nas taxas de fretes, em virtude do aumento da demanda de óleo cru. Países de economia expressiva passaram a elevar seus estoques pela incerteza do conflito.

Esse retrospecto indica o grau de dificuldade, no que tange ao dimensionamento de uma frota sujeita a tantas variáveis.

Situação brasileira - O transporte de óleo cru destinado ao Brasil é efetuado exclusivamente pela FRONAPE que, para isto, vale-se de seus NP e NA.

No ano de 1988 foram transportados para o Brasil 29.000.000 de ton. - sendo 52% em NP e 48% em Na. Observa-se, pois, um equilíbrio nestas tonelagens movimentadas, o que vem

demonstrar a adequabilidade da frota neste fluxo.

O Brasil depende de cerca de 40% do petróleo importado e tem, neste produto, importante ingrediente de sua atividade econômica.

Considerada a necessária regularidade de reabastecimento de seus estoques, bem como de sua utilização pelas refinarias, pode-se classificar tal tráfego como de Segurança Nacional. Por esta razão julga-se desaconselhável que venha a ser partilhado com as empresas privadas. As tonelagens e a sofisticação dos navios envolvidos nessa movimentação são outros argumentos que a conjuntura econômica do momento não recomenda.

Na importação dos derivados do petróleo, em que pese a pequena quantidade importada em 1988 - 35.145 ton. - utilizou-se o elevado percentual de afretamento de 91%, sendo apenas 2.9% transportado em NP. Neste caso julga-se haver necessidade de a PETROBRAS diminuir tal índice com a encomenda de novos navios.

Estudos efetuados pela própria PETROBRAS concluíram que, no atual estágio em que se encontra a economia nacional, a Empresa deverá considerar como aceitável o valor de afretamento de até 50% para o total da tonelagem a ser transportada de GRL.

GLP - Para o transporte deste produto conta a FRONAPE com três navios.

No fluxo de importação a Empresa tem participado com cerca de 73% de NA. Este valor indica a necessidade de construção de novos navios, mesmo porque os atuais podem ser considerados de idade avançada.

- Produtos de origem vegetal/animal - Estes produtos têm sido movimentados de modo irregular, não apresentando seus fluxos qualquer dado digno de interesse.

- Produtos químicos - Produtos de alta relevância para emprego no mundo moderno.

Por questões de segurança e até mesmo econômicas seu transporte faz-se, preferencialmente, por via marítima, em navios especiais e dotados de grande sofisticação no que tange ao armazenamento.

A FRONAPE divide com mais três empresas privadas os fluxos desse produto, não havendo qualquer incompatibilidade entre elas que necessite ser corrigida.

- Alcool etílico - Transportado unicamente pela FRONAPE, por razões de Segurança Nacional.

Como conclusão, somos levados a reconhecer que o monopólio efetuado pela PETROBRAS se exerce apenas sobre os produtos classificados como de Segurança Nacional não havendo, portanto, razões que justifiquem a alteração do atual "status quo".

Quanto aos produtos que não sejam classificados como de Segurança Nacional ou que, por força da Lei, não sejam monopólio da PETROBRAS, deverão ser preferencialmente transportados pelas empresas privadas.

Deve-se, entretanto, incentivar a PETROBRAS a realizar um programa de encomenda de novos navios, a fim de se revitalizar a Frota Petroleira do País, contribuindo para a diminuição do índice de afretamentos.

Finalizando este Capítulo pode-se constatar, do exame das Tabelas nos. 9 e 10, a correlação entre as três atividades do Longo Curso no ano de 1988, segundo a sua movimentação em função da participação da frota, da tonelagem e dos fretes gerados. A participação da BE nos diversos fluxos vem comprovar a real necessidade da construção de novos navios.

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

CARGA TRANSPORTADA NA IMPORTAÇÃO SEGUNDO BANDEIRA - FRETES GERADOS - ANO 1988

BANDEIRA DO NAVIO	G R L			G R S			CG		
	TONELADA	%	FRETE US\$ 1000	TONELADA	%	FRETE US\$ 1000	TONELADA	%	FRETE US\$ 1000
BRASILEIRA	31.435.044	97,69	553.973	15.126.236	88,53	167.333	823.163	43,12	158.916
NP	14.412.470	44,79	264.648	4.796.001	28,07	54.215	528.478	27,68	103.980
NA	17.022.574	52,90	289.325	10.330.235	60,46	113.118	294.685	15,44	54.936
ESTRANGEIRA	741.969	2,31	18.730	1.959.032	11,47	37.553	1.085.845	56,88	161.455
TOTAL	32.110.558	100	572.703	17.085.268	100	204.886	1.909.008	100	920.371

fonte: montagem de dados MT - STA

TABELA 9

**NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO**  
**CARGA TRANSPORTADA NA EXPORTAÇÃO SEGUNDO BANDEIRAS - FRETES GERADOS - ANO 1988**

BANDEIRA DO NAVIO	G R L			G R S			CG		
	TONELADA	%	FRETE US\$ 1000	TONELADA	%	FRETE US\$ 1000	TONELADA	%	FRETE US\$ 1000
BRASILEIRA	4.712.222	69,12	71.668	18.895.740	16,87	110.914	4.130.525	20,99	429.825
NP	581.744	8,53	12.364	9.351.758	8,35	54.995	1.528.182	7,77	184.304
NA	4.130.525	60,59	59.304	9.543.982	8,52	55.919	2.602.412	13,27	245.521
ESTRANGEIRA	2.104.791	30,88	83.672	93.123.767	83,13	802.746	15.545.033	79,01	1.201.562
TOTAL	6.817.090	100	155.340	112.019.507	100	913.390	19.675.627	100	1.631.387

fonte: montagem de dados MT STA

TABELA 10



## C A P I T U L O 2

### N A V E G A Ç Ã O D E C A B O T A G E M

Entende-se como Navegação de Cabotagem aquela que é realizada entre portos ou pontos do Território Nacional e destes aos portos da Argentina, Uruguai e Caribe, excetuando-se as Ilhas Virgens e Porto Rico, respectivamente denominados de Pequena Cabotagem ou Cabotagem Nacional e Grande Cabotagem ou Cabotagem Internacional.

Historicamente, a estrutura da Cabotagem passou por muitas transformações a partir da década de 50, quando o País, fruto do desenvolvimento da indústria automobilística e do fortalecimento de sua malha rodoviária, incrementou as trocas comerciais entre as diversas regiões.

Passou-se a sentir a necessidade do emprego de navios especializados, bem como do aperfeiçoamento de portos e terminais.

Apesar de todos os esforços desenvolvidos pelas autoridades governamentais marítimas, a Cabotagem Nacional, na modalidade de carga geral, defronta-se com o transporte rodoviário como seu grande concorrente. A utilização do caminhão em larga escala está a ponto de inviabilizar esta modalidade de transporte.

A exceção dos navios "ro-ro" em operação recente na Cabotagem, restringe-se, esta modalidade de navegação, ao transporte dos GRS e GRL.

Ultimamente tem sido observada uma acentuada ascensão no movimento aéreo de produtos específicos da carga geral, devido, sobretudo, aos problemas portuários.

Há, hoje, quarenta e duas empresas de navegação de cabotagem que, por força da legislação em vigor, são todas

nacionais, sendo suas frotas constituídas por navios de registro e de bandeira brasileira. (CONSTITUIÇÃO DO BRASIL - ART. 175 par. 3o.).

Esse número, considerando-se que algumas empresas possuem no máximo dois navios, parece ser elevado e prejudicial à atividade como um todo.

O Governo se faz presente à atividade com quatro empresas: LLOYD BRASILEIRO S.A., RIO DOCE NAVEGAÇÃO S.A., PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. e COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE (CODERN), as quais devem ser operadas de modo a não exercer concorrência predatória às empresas privadas.

No que diz respeito à inadimplência dos armadores para com o FMM o problema também é grave. O advento dos já citados Decretos-Lei 2404/87 e 2414/88 deverá contribuir de modo significativo para a sua solução e para a revitalização da Frota.

Observando-se a evolução da Frota ao longo dos últimos anos, constata-se a diminuição do número de seus navios, a par de significativo aumento em seus portes médios. Sua capacidade passou de 571.497 TPB para 1.633.839 TPB, com uma redução no número de embarcações de 318 para 117.

A partir do início da década de 80 os cargueiros comuns foram sendo substituídos por graneleiros e por navios "RO-RO" na carga geral.

A utilização desses navios, ainda que apresentem comprovada eficácia para competir com o transporte rodoviário, necessita ser adequadamente dimensionada pelos armadores. O seu elevado custo de capital poderá tornar o empreendimento economicamente inviável.

Embarcações convencionais transportando contêineres, têm sido utilizados no único fluxo regular e constante para a carga geral: tráfego Santos-Manaus.

Em 1978, foram incorporados à cabotagem os três primeiros navios-tanques químicos, hoje em número de sete, todos de empresas privadas.

Em 1980, surgiram os navios-tanques, de GLP, atualmente em número de dez unidades - três de companhias privadas e sete da FRONAPE.

Quanto às linhas, são as mesmas constituídas por um conjunto de quatro grupos:

- LC 1 - BRASIL/ARGENTINA/URUGUAI/BRASIL,
- LC 2 - BRASIL/CARIBE/BRASIL,
- LC 3 - RIO GRANDE DO SUL/BACIA AMAZÔNICA e
- LC 4 - APOIO MARÍTIMO.

Cabe ao armador solicitar a concessão da linha, indicar o trecho da mesma em que irá operar e o tipo de carga a ser transportado.

A STA compete analisar os pedidos e promover gestões de modo a que trechos da costa não deixem de ser atendidos em suas necessidades.

Por outro lado, verifica-se terem sido transportados em 1988 o percentual de 26.3% para os GRS, 72.4% para os GRL e 1.3% para a CG. (Tabela no. 11).

GRS - Os principais fluxos observados foram os de minério de ferro, carvão mineral, trigo, bauxita e sal, apoiados pelos diversos terminais existentes no País. Essa estrutura ressurte-se, entretanto, da disponibilidade de armazéns e silos, fazendo com que muitas embarcações se transformem em depósitos, acarretando custos extras pela demora nos portos.

E de se notar a expressiva prevalência na movimentação do trigo, importado, em sua totalidade, da Argentina, que contribuiu com 84% do fluxo total de grãos - 1.071.294 ton.

GRL - Até 1973, 99% do fluxo observado eram constituídos de petróleo e seus derivados. A partir daí, passaram a ser

ANO	CABOTAGEM TONELAGEM TRANSPORTADA EM TODAS AS CARGAS			PERCENTUAL SOBRE TODAS AS CARGAS (%)		
	CARGA GERAL	GRANEL LÍQUIDO	GRANEL SÓLIDO	CG	GRL	GRS
1978	1.136	13.991	4.325	5.84	71.93	22.23
1979	1.170	15.132	5.815	5.29	68.42	26.29
1980	1.417	16.600	6.743	5.72	67.04	27.24
1981	1.347	16.380	6.753	5.51	66.91	27.58
1982	1.445	19.609	7.085	5.13	69.69	25.18
1983	1.192	24.534	8.712	3.46	71.24	25.30
1984	1.299	35.214	9.086	2.85	77.22	19.93
1985	1.324	41.278	10.195	2.51	78.18	19.31
1986	1.068	39.599	11.444	2.05	75.99	21.96
1987	865	37.947	12.879	1.67	73.41	24.92
1988	677	37.507	14.074	1.31	72.40	26.29

fonte:compilação de dados - MT - STA - DEZ/88

TABELA 11

transportados também os produtos químicos e álcool.

CG - Nesta atividade pode-se observar uma variação do percentual de 62.8% em 1956 para 1.3% em 1988. Identifica-se como principais fatores responsáveis por essa variação o desigual desenvolvimento do nosso território, a competição rodoviária, que leva a carga de porta à porta e o surgimento de novos polos de produção e consumo.

Necessita, assim, o Governo, efetuar ações imediatas que permitam o fortalecimento da Cabotagem.

Compreende-se a interferência do Estado na Marinha Mercante dado o fato de que a construção de navios faz-se com grande participação de recursos públicos. Se o Estado participa do risco, parece ser perfeitamente aceitável sua ingerência nessa atividade.

Tal como o ocorrido com o Longo Curso, a Cabotagem também ressentiu-se, hoje, das consequências advindas dos planos de Construção Naval.

Do PPCN, cujo propósito deveria ser a redução do consumo de combustível nos transportes, dos sete "ro-ro" encomendados, quatro têm operado com certa dificuldade e três sequer foram entregues pelos estaleiros.

Quanto à política de fretes, como preconizado na proposta da PNNMM, deverá haver livre negociação entre as partes. A adoção de tal política parece ser a melhor solução para que a Cabotagem venha a competir com os seus concorrentes.

Como os fretes são estabelecidos em função do custo do navio nacional, há imperiosa necessidade de que o sistema de cabotagem seja adequadamente dimensionado no que se refere ao fluxo de carga e suas perspectivas, ao tamanho da frota, aos custos operacionais e financeiros.

Nos dias atuais os armadores procuram equilibrar as suas empresas através dos fretes obtidos na Cabotagem

Internacional. Caso essas linhas sejam transferidas para o Longo Curso, de acordo com preconizado na proposta da PNNMM, haverá uma grande perda para os armadores da Cabotagem.

Julga-se serem os navios que operam na Cabotagem Nacional também adequados às ligações com os atuais países da Cabotagem Internacional.

A operacionalidade da frota é agravada por uma série de dificuldades que devem ser solucionadas em conjunto por diversas áreas governamentais.

Principais problemas - A solução para os problemas, enumerados nos tópicos abaixo, contribuirá como um fator de grande peso para o fortalecimento de tão importante atividade Nacional.

Importação de sobressalentes - A legislação em vigor dá margem a que se façam grandes distorções na sistemática de importação de sobressalentes.

Para que um sobressalente seja importado, o armador é obrigado a apresentar à Carteira de Comércio Exterior (CACEX) documento comprobatório da não existência de similar nacional.

Tal operação não só traz grandes prejuízos à prontificação da Frota como, na maioria dos casos, as indústrias de NAVIPEÇAS, que se dizem em condições de fornecê-las, executam-nas a preços exorbitantes e a prazos inaceitáveis de entrega.

Sugere-se que os armadores de Cabotagem sejam autorizados a importar seus sobressalentes de modo dinâmico e compatível à prontificação de seus navios.

- Manutenção preventiva - É fator relevante para o desempenho operacional da frota. Torna-se de grande importância que as guarnições dos navios estejam aptas e sintam-se motivadas a executarem tais manutenções.

Cabe aos armadores as principais providências para que tal sistemática seja implementada e venha a contribuir para o consequente barateamento de seus custos operacionais.

- Custos portuários - O desempenho da frota é profundamente prejudicado pela excessiva morosidade das operações de embarque e desembarque causados pela deficiente infra-estrutura portuária e pelos problemas inflingidos pelas reivindicações dos trabalhadores da orla marítima.

Os portos necessitam ser modernizados, utilizando-se, realmente, os recursos recolhidos pela Empresa Brasileira de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS).

Chega-se, hoje, à distorção de os armadores terem que efetuar, antecipadamente, o pagamento pela atracação de seus navios, em função de dados estimados. Caso não se dispenda o que foi arbitrado, o retorno devido far-se-á em prazos de 45 a 60 dias, sem aplicação de qualquer correção.

Quanto à estiva, trata-se de um fato da maior gravidade. Trabalhadores que vivem em função de um poderoso sindicato, procuram, constantemente, auferir gigantescas vantagens salariais, fazendo com que a atividade da Navegação Nacional quase se inviabilize.

Sugere-se a criação de sistemática que venha a permitir aos armadores a livre negociação das condições de trabalho dos estivadores em seus navios. No presente momento as imposições criadas pela citada classe podem ser, mesmo, consideradas abusivas e ditatoriais e, sob essa atuação, tal como é hoje exercida, não se vislumbra solução para que o transporte marítimo consiga sequer oferecer fretes competitivos aos rodoviários.

A criação de empresas estivadoras poderá contribuir para a solução do problema.

- Atuação das Empresas Estatais - É necessário efetuar-se

alguns ajustes em sua atuação a fim de que não venham exercer concorrência as empresas privadas nessa atividade.

A da FRONAPE, por força da própria lei, se exerce de modo intenso. No momento, encontra-se esta empresa empenhada na construção de dezenove navios, que substituirão outros com mais de quinze anos de idade, visando, ainda, à eliminação dos afretamentos.

Quanto ao fluxo de GRS, tanto a Rio Doce Navegação como o LB, exercem forte concorrência aos privados.

Ambas as Companhias, possuidoras de excelentes frotas operando no Longo Curso, são detentoras de grande poder de negociação pelo fato de poderem desviar para a Cabotagem seus navios das linhas internacionais.

Como já enfocado anteriormente, sugere-se a alienação ou a venda mediante licitação dos graneleiros do LB, com a sua retirada desta atividade.

Quanto aos navios da Rio Doce Navegação, estes não deverão ser utilizados para fazer concorrência aos armadores privados, mas em complementação às suas frotas, quando necessário.

O fluxo da carga geral foi seriamente afetado pela introdução de navios "ro-ro", afretados a baixo custo. Com isto, não se possui, no momento, parâmetros que permitam aferir o custo operacional desses navios de BB.

O inexpressivo fluxo existente entre Santos e Manaus, sem perspectiva de inversão em curto espaço de tempo, indica a necessidade da presença do LB, a fim de que o transporte de CG, nessa rota e em todas aquelas em que se fizerem necessárias, permaneça à disposição dos usuários.

Somente poder-se-á pensar em revitalização dessa atividade após obter-se solução para todos os problemas enfocados nesse tópico.



De qualquer modo, é chegado o momento de começar a se pensar no desenvolvimento de projetos de navios específicos para a Cabotagem.

Tais estudos deverão ser conduzidos em conjunto pela Marinha do Brasil, armadores e estaleiros. Deve-se pensar em navios que permitam um baixo custo operacional, uma vez que deverão possuir características e requisitos próprios para o cumprimento de suas rotas, que serão feitas ao longo da costa.

Imagina-se a possibilidade de, sem comprometer-se os requisitos de segurança, construir-se navios menos sofisticados e com um cartão de lotação adequado às pequenas travessias.

Deve-se considerar, também, como medida estimulante à carga-geral na Cabotagem, a criação de um serviço que opere como alimentador do transporte de Longo Curso - Carga Geral, concentrando em portos prioritários as cargas a serem exportadas. Esta sistemática, ao mesmo tempo em que incentivaria a Cabotagem, viria a permitir que os navios de Longo Curso operassem apenas nos principais portos brasileiros detentores de maiores facilidades, contribuindo para a redução dos fretes de exportação.

## C A P I T U L O 3

### C O N C L U S A O

O desenvolvimento da Marinha Mercante Brasileira ocorreu, realmente, a partir de 1967, com a criação da Comissão de Marinha Mercante.

A entrada das empresas privadas no Longo Curso - carga geral - trouxe em seu bojo o embasamento necessário para que se organizasse esta modalidade de navegação em torno de Conferências de Fretes e Acordos, pilar que até hoje sustente, com sucesso, essa essencial atividade viabilizadora do Comércio Exterior Brasileiro.

Os três Planos de Construção Naval implantados no País, conquanto procurassem aperfeiçoar o desenvolvimento dessa atividade, malograram, em face, principalmente, das crises do petróleo que convulsionaram o mundo em 1974 e 1980.

E preciso rever a forte política protecionista aplicada à fabricação de peças essenciais à construção naval e que contribui decisivamente para o encarecimento dos custos do navio nacional.

E de importância vital que Governo, armadores e construtores caminhem lado a lado, proporcionando o desenvolvimento de programas de Construção ao longo da próxima década.

O estudo dos fluxos da carga geral indica estar esta atividade caminhando bem, em que pesem alguns problemas de ordem operacional. Sua Frota necessita ser revitalizada através de encomenda de novos e específicos navios, notadamente os do tipo "ro-ro" e "full-containers", o que permitirá a redução do índice de afretamento.

A retirada da estatal LB de algumas linhas ou áreas de atuação deverá abrir espaço para o fortalecimento das

empresas privadas, reduzindo a ação do Governo nessa atividade.

Quanto aos GRS, há mercado para todas as empresas, privadas e estatais, desde que sejam as respectivas frotas empregadas adequadamente e considerados os fatores de economia de escala predominantes nesta citada modalidade de transporte. Novos navios, de porte igual ou superior aos PANAMAX deverão ser incorporados às frotas privadas a fim de fortalecê-las e aumentar-se a competitividade da BB, reduzindo-se os níveis de afretamento.

O estudo dos fluxos dos GRL indica a necessidade da presença da PETROBRAS no transporte da maioria dos graneis, mesmo que se consubstancie uma ação de monopólio por parte desta estatal.

A encomenda de novas unidades por essa Empresa permitirá o reforço da frota de Cabotagem, ao mesmo tempo em que contribuirá para a redução do índice de afretamento.

Necessita-se equacionar, imediatamente, os problemas operacionais, que tantas dificuldades causam à Cabotagem, a fim de que se inicie uma política de soerguimento dessa importante atividade nacional.

Espera-se que o estabelecimento de fretes livres no Transporte Marítimo Nacional, como preconizado na proposta da PNNMM, se aprovada, venha a contribuir para o seu fortalecimento.

O Governo deve dar maior atenção ao problema advindo das altas taxas portuárias e dos serviços prestados pela categoria dos avulsos, já que os elevados encargos aumentam o custo dos fretes, impedindo que os navios de BB se tornem competitivos aos de BE.

O incentivo ao uso de containers e a adaptação do sistema portuário brasileiro para movimentá-los são fatores deter-

minante para uma Marinha Mercante moderna.

Há necessidade de implantação do sistema intermodal de carga geral, visando a reduzir o custo final de toda a cadeia transportadora, ainda que efetuando-se grandes investimentos iniciais para a sua viabilização.

A adoção de sistemas de informatização de controle e operação de carga, especialmente da carga unitizada, virá igualmente, a contribuir para a racionalização e eficácia do sistema portuário, não se podendo dispensar, obviamente, nessa atividade, a contribuição dos recursos da Informática, uma conquista dessa década.

Os Decretos-Lei 2404/87 e 2414/88 são um forte instrumento de fortalecimento da Marinha Mercante, já que os incentivos a serem distribuídos deverão permitir o reaquecimento da construção naval no País, através das encomendas a serem efetuadas pelos armadores privados.

As ações governamentais empreendidas desde a criação propriamente dita da Marinha Mercante, em 1958, até a data atual, com a constante distribuição de incentivos e uma política de baixos juros, têm favorecido as atividades do empresariado privado. A Armação Nacional beneficia-se, ainda, do recebimento do AFRMM, que é uma contribuição da sociedade às suas atividades.

O volume de recursos públicos alocados à área de navegação exige a presença vigilante do Governo Federal a fim de que sejam preservados os interesses do contribuinte, ainda que, em algumas ocasiões, possam até surgir conotações monopolistas.

A Política de Navegação deve ser conduzida de modo a não permitir que as estatais façam concorrência predatória às empresas privadas.

Deve haver a mais ampla garantia de retorno, por parte do

armador, quanto aos recursos aplicados na construção de navios.

Quando isso efetivamente vier a ocorrer, poderá haver maior liberdade na política de navegação e do estabelecimento de fretes.

Justifica-se a presença das empresas estatais de navegação em cada uma das atividades de CG, GRS e GRL como instrumento de acompanhamento e avaliação da Política de Governo - PNNMM - utilizando-se seus navios como parâmetro para aferição dos resultados e, se necessário, como instrumento de possíveis ajustes e intervenções.

Cabe ressaltar que todas as soluções propostas no decorrer da presente exposição ativeram-se ao preconizado na proposta da PNNMM, ora em tramitação no Poder Executivo.

As perspectivas para a navegação privada são bastante otimistas, segundo a abordagem pretendida no presente trabalho. Acredita-se que as medidas ora em andamento, aqui analisadas, e as sugestões apresentadas virão a contribuir efetivamente não só ao fortalecimento das empresas privadas frente às estatais como também ao da Armada Nacional como um todo, permitindo a gradual substituição dos navios afretados por navios próprios, com a conseqüente revitalização do Poder Marítimo e de expressiva parcela da economia nacional.

MINISTERIO DOS TRANSPORTES  
COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE

BOLETIM DE RESOLUÇÕES DA C.M.M. Nº 476

Publicado no Diário Oficial de \* 5 JUN 1967

A Comissão de Marinha Mercante usando das atribuições que lhe são conferidas pelos artigos 3º e 7º do Regulamento baixado com o Decreto nº 7030, de 11 de setembro de 1941,

Nº 2995 - DISPÕE SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO ENTRE O BRASIL  
E OS DEMAIS PAÍSES.

Considerando a necessidade de manter estabilidade nos acres dos de fretos entre o Brasil e os demais países, possibilitando cotações es táveis de mercadorias brasileiras;

Considerando que o Governo Brasileiro não pode permitir a de organização e a instabilidade no transporte de seus produtos e de suas car gas, devendo também evitar a oscilação contínua e imprevisível do frete;

Considerando o reconhecimento de direitos iguais dos aroadores nacionais do país de origem e do país de destino das mercadorias;

Considerando a necessidade de estimular a participação da bandeira brasileira nos tráfegos marítimos de exportação de mercadorias;

Considerando o excesso de tonelagem de bandeira estrangeira, que não seja do país importador ou exportador, nos tráfegos marítimos do Brasil aos seus mercados mais importantes;

R E S O L U Ç Ã O

- 1ª - Que o tráfego marítimo entre o Brasil e os demais países deverá ter a predominância de armadores nacionais do país exportador e importador das mercadorias;
- 2ª - Que na execução da política brasileira de transporte marítimo internacional, o objetivo eventual é a igualdade de participação entre os armadores nacionais do país exportador e importador;
- 3ª - Que na conformidade dessa mesma política, aos armadores de bandeiras estrangeiras, outras que não a do país importador ou exportador, nas operando em tráfego de exportação ou importação de mercadorias de e para os portos brasileiros, poderá ser reservada, em seu conjunto, uma participação em porcentagem a ser acordada;
- 4ª - Que, a fim de implantar essa participação em favor dos armadores de bandeiras outras que não as do país importador ou exportador, o armador de bandeira brasileira, devidamente autorizado pela C.H.H. a operar em um tráfego específico, convocará os demais armadores, sob os auspícios da Conferência de Fretes a que estiver filiado, para um Acôrde dentro do que estabelece este item. Os Acôrdos negociados só entrarão em vigor após serem aprovados pela C.H.H.;
- 5ª - Que serão respeitados todos os Acôrdos assinados entre o Armador ou Armadores de Bandeira Brasileira e de outras bandeiras e já aprovados pela C.H.H. Os que ainda não tiveram essa aprovação, estarão sujeitos a exame na forma desta Resolução.  
(Reunião da C.H.H. de 30-5-67)

Esta Resolução deverá entrar em vigor a partir de sua publicação.

Rio de Janeiro, 30 de maio de 1967

(a) JOSE CELSO DE MACEDO SOARES GUIMARÃES  
Presidente

DA-DSG  
JCIISG/IIAC

CONFERÊNCIA E ACORDOS DE FRETES COM A PARTICIPAÇÃO DO BRASIL

- CONFERÊNCIAS

- CONFERÊNCIA INTERAMERICANA DE FRETES - CIAF

Av. Rio Branco, 156 - 27º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 262.2693  
End. Teleg.: CONFRETE-RIO  
Telex: (021) 21575 SACF BR

ÁREA AMERICANA

Seção "A"

Esfera: Tráfego proveniente de portos americanos no Oceano Atlântico e no Golfo do México, com destino a portos do Brasil.

Sede: New York - NY

Seção "B"

Esfera: Tráfego proveniente de portos do Paraguai, Argentina e Uruguai, com destinos a portos americanos no Oceano Atlântico e no Golfo do México.

Sede: Buenos Aires - AR

Seção "C"

Esfera: Tráfego proveniente de portos do Brasil, com destino a portos americanos no Oceano Atlântico e no Golfo do México.

Sede: Rio de Janeiro - BR

Seção "D"

Esfera: Tráfego proveniente de portos americanos no Oceano Atlântico e no Golfo do México, com destino a portos na Argentina, Uruguai e Paraguai.

Sede: New York - NY

ÁREA CANADENSE

Seção "A"

Esfera: Tráfego proveniente de portos canadenses no Oceano Atlântico, no rio São Lourenço e nos seus tributários



rios, não a oeste de Montreal, com destino a portos no Brasil.

**Sede:** Montreal - CA

#### **Seção "B"**

**Esfera:** Tráfego proveniente de portos no Paraguai, Argentina e Uruguai, com destinos a portos canadenses no Oceano Atlântico, no rio São Lourenço e seus tributários e no Lago Ontário, não a oeste de Hamilton.

**Sede:** Buenos Aires - AR

#### **Seção "C"**

**Esfera:** Tráfego proveniente de portos no Brasil com destino a portos canadenses no Oceano Atlântico, rio São Lourenço e seus tributários, não a oeste de Montreal.

**Sede:** Rio de Janeiro - BR

#### **Seção "D"**

**Esfera:** Tráfego proveniente de portos canadenses no Oceano Atlântico, no rio São Lourenço e seus tributários e no Lago Ontário, não a oeste de Hamilton, com destino a portos do Paraguai, Argentina e Uruguai.

**Sede:** Montreal - CA

#### **ÁREA DE PORTO RICO E ILHAS VIRGENS DOS E.U.A.**

**Esfera:** Tráfego proveniente dos portos do Brasil com destino a portos de Porto Rico e Ilhas Virgens dos E.U.A e vice-versa.

#### **ÁREA DA COSTA DO PACÍFICO/PRATA/BRASIL**

##### **Seção "A"**

**Esfera:** Tráfego procedente de portos dos Estados Unidos da América e Canadá, situados na costa do Pacífico, e com destino a portos da Argentina, Uruguai, Paraguai e Brasil.

**Sede:** São Francisco - U.S.A.

##### **Seção "B"**

**Esfera:** Tráfego procedente de portos do Brasil com des-

tino a portos dos Estados Unidos da América e do Canadá, situados na costa do Pacífico.

Sede:

**Seção "C"**

**Esfera:** Tráfego procedente de portos da Argentina, Paraguai e Uruguai com destino a portos dos E.U.A. e do Canadá situados na costa do Pacífico.

Sede: Buenos Aires - AR

**- CONFERÊNCIA DE FRETES BRASIL/EXTREMO ORIENTE/BRASIL**

Av. Rio Branco, 156 - 27º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 262.2693  
End. Teleg.: CONFRETE-RIO  
Telex: (021) 21575 SACF BR

**Esfera:** Compreende o tráfego entre os portos do Brasil e portos no Japão, Coréia do Sul, Taiwan (Formosa), Hong-Kong, Filipinas, Singapura, Tailândia, Cambodja e Vietnam.

**Seções**

I- Japão; II- Coréia do Sul; III- Taiwan (Formosa); IV- Hong-Kong; V- Filipinas; VI- Cambodja, Vietnam e Tailândia; VII- Singapura, Malásia e Indonésia.

**- CONFERÊNCIA DE FRETES BRASIL/EUROPA/BRASIL**

Rua Teófilo Otoni, 82 - 13º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 253.9544  
End. Teleg.: CONLINES-RIO  
Telex: (021) 22695

**Esfera:** De Portos brasileiros compreendidos entre Rio Grande e Recife, inclusive ambos, para (com destino a) todos os portos da Europa no Atlântico, Mar do Norte, Báltico, Ilhas portuguesas e espanholas no Atlântico Norte.

**Seção "1" - Área Nórdica**

Embarque de e para os seguintes países: Dinamarca, Noruega, Suécia, Islândia e Finlândia.

**Seção "2" - Área do Báltico**

Embarque de e para portos da República Democrática Alemã, Polônia e U.R.S.S., situados no Mar Báltico.

**Seção "3" - Área Central**

Embarque de e para portos da República Federal da Alemanha, Holanda, Bélgica e França (Mar do Norte e Oceano Atlântico).

**Seção "4" - Área do Reino Unido e Irlanda (Eire)**

Embarque de e para portos do Reino Unido e Irlanda (Eire).

**Seção "5" - Área da Espanha**

Embarque de e para portos da costa atlântica da Espanha (situados ao norte do Rio Minho) e Ilhas Canárias.

**Seção "6" - Área de Portugal**

Embarque de e para portos de Portugal e Ilha da Madeira.

**- CONFERÊNCIA DE FRETES NORTE DO BRASIL E AMAZÔNIA/EUROPA/NORTE DO BRASIL E AMAZÔNIA**

Rua Teófilo Otoni, 82 - 17º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 253.2530  
End. Teleg.: BRAMEDCON-RIO  
Telex: (021) 22695 - CFBE

**Esfera:** Compreende os embarques de e para todos os portos marítimos e fluviais brasileiros, ao norte de Macau (Rio Grande do Norte), incluindo os portos do Rio Amazonas (toso) e, em transbordo da Colômbia e Peru, para e de portos europeus do norte do Oceano Atlântico, Mar do Norte e Mar Báltico, incluindo Ilhas portuguesas e espanholas do Atlântico Norte.

**BRASIL - SEÇÕES**

**Seção "A"**

Portos entre Macau e Itaqui (ambos, inclusive)

**Seção "B"**

Portos ao Norte de Itaqui (excluído) e todos os portos brasileiros da área da Amazônia.

**EUROPA - ÁREAS E SEÇÕES**

**Seção "1" - Área Nórdica**

Embarque de e para os seguintes países: Dinamarca, No-

ruega, Suécia, Islândia e Finlândia.

**Seção "2" - Área do Báltico**

Embarque de e para portos da República Democrática Alemã, Polônia e U.R.S.S., situados no Mar Báltico.

**Seção "3" - Área Central**

Embarque de e para portos da República Federal da Alemanha, Holanda, Bélgica e França (Mar do Norte e Oceano Atlântico).

**Seção "4" - Área do Reino Unido e Irlanda (Eire)**

Embarque de e para portos do Reino Unido e Irlanda (Eire).

**Seção "5" - Área da Espanha**

Embarque de e para portos da costa atlântica da Espanha (situados ao Norte do Rio Minho) e Ilhas Canárias.

**Seção "6" - Área de Portugal**

Embarque de e para portos de Portugal e Ilha da Madeira.

**- CONFERÊNCIA DE FRETES BRASIL/MEDITERRÂNEO/BRASIL**

Rua Teófilo Otoni, 82 - 17º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 253.2730  
End. Teleg.: BRAMEDCON-RIO  
Telex: (021) 22695 (CFBE)

**Esfera:** De todos os portos brasileiros entre Rio Grande, Fortaleza, inclusive ambos (com destino) portos no Mediterrâneo da Espanha (inclusive Huelva, Servilha, Cádiz, Ilhas Canárias, Ceuta e Melilla), França (Mediterrâneo), Itália, Iugoslávia, Albânia, Grécia, Oriente Médio, Mar Negro e da África (Marrocos, Tunísia, Líbia e Malta).

**SEÇÕES E ÁREAS**

**Seção "1" - Área da Espanha**

De e para os portos da Espanha incluindo Huelva, Servilha, Cádiz e Ilhas Canárias, Ceuta e Melilla.

**Seção "2" - Área da França**

De e para os portos franceses no Mediterrâneo.

**Seção "3" - Área da Itália**

De e para portos da Itália

**Seção "4" - Área do Adriático**

"4-A" - De e para os portos da Iugoslávia.

"4-B" - De e para os portos da Albânia.

**Seção "5" - Área da Grécia**

De e para os portos gregos e a ilha de Chipre.

**Seção "6" - Área do Oriente Médio**

De e para os portos do Oriente Médio

Turquia (Portos no Mediterrâneo e no Mar Negro), Síria, Líbano, Egito e Israel.

**Seção "7" - Área do Mar Negro**

De e para os portos do Mar Negro (exclusive os portos turcos), Bulgária, Romênia e URSS.

**Seção "8" - Área da África do Norte**

De e para os portos de Marrocos, Tunísia, Líbia e Malta.

**- CONFERÊNCIA DE FRETES BRASIL/NIGÉRIA/BRASIL**

Av. Rio Brando, 156 - 27º andar

Rio de Janeiro - RJ

Tel.: 262.2693

End. Teleg.: CONFRETE-RIO

Telex: (021) 21575 SACF BR

**Esfera:** De todos os portos brasileiros (de Porto Alegre/Rio Grande até Belém) para todos os portos de República da Nigéria e vice-versa.

**ACORDOS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO COM DIVISÃO DE CARGAS 50/50%**

**- ACORDO DE TARIFAS E SERVIÇOS BRASIL/PERU/BRASIL**

Rua Beneditinos, 16 - 9º andar

Rio de Janeiro - RJ

Tel.: 263.3689

Telex: (021) 32425 - LOLI

**Esfera:** De todos os portos brasileiros com destino a todos os portos peruanos e vice-versa.

**- ACORDOS DE TARIFAS E SERVIÇOS BRASIL/CHILE/BRASIL**

Rua Beneditinos, 16 - 9º andar

Rio de Janeiro - RJ

Tel.: 263.3689

Telex: (021) 21325

**Esfera:** De todos os portos brasileiros com destino a todos os portos chilenos e vice-versa.

- ACORDOS DE TARIFAS E SERVIÇOS BRASIL/URUGUAI/BRASIL

Rua Beneditinos, 16 - 9º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 233.5230  
Telex: (021) 21325

**Esfera:** De todos os portos e terminais brasileiros para os portos e terminais uruguaiois e vice-versa.

- ACORDOS DE TARIFAS E SERVIÇOS BRASIL/EQUADOR/BRASIL

Rua São Bento, 8 - 9º andar - Centro  
Rio de Janeiro - RJ

**Esfera:** De todos os portos brasileiros com destino a todos os portos equatorianos e vice-versa.

- ACORDOS DE TARIFAS E SERVIÇOS BRASIL/MÉXICO/BRASIL

Av. Rio Branco, 156 - 27º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 262.2693 - 262.3523  
End. Teleg.: CONFRETE-RIO  
Telex: (021) 21575 SACF BR

**Esfera:** De portos brasileiros (Rio Grande/Belém) para portos mexicanos e vice-versa.

- CONFERÊNCIA MARÍTIMA DE FRETES ARGENTINA/BRASIL (CABOTAGEM INTERNACIONAL)

Rua Beneditinos, 16 - 9º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 233.5230  
Telex: (021) 21325 CFAB

**Esfera:** Compreende todos os portos marítimos e fluviais, argentinos e brasileiros

- ACORDO DE FRETES BRASIL/ARGÉLIA/BRASIL

Não tem secretaria, o Lloyd Brasileira e a Companhia Paulista de Navegação coordenam.

**Esfera:** De todos os Portos brasileiros para portos argelinos e vice-versa.

- ACORDOS ARMATORIAIS

GENTLEMEN AGREEMENT CABEDELO/NATAL

Rua Teófilo Otoni, 82 - 17º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
End. Teleg.: BRAMEDCON-RIO  
Telex: (021) 22695 - CF BE

**Esfera:** Abrange os embarques dos portos compreendidos entre CABEDELO/NATAL, inclusive, com destino aos portos eu-

ropeus e vice-versa.

- ACORDO DE FRETES BRASIL/ÁFRICA DO SUL E ORIENTAL/BRASIL

Sede: África do Sul - DURBAN  
Av. Rio Branco, 156 - 27º andar  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: 262.2693  
End. Teleg.: CONFRETE-RIO  
Telex: (021) 21575 SACF BR

**Esfera:** Compreende os embarques de portos brasileiros de Rio Grande a Recife (ambos incluídos) com destino a portos da África do Sul e Oriental (até Moçambique e Madagascar e vice-versa.

ANEXO C

LONGO CURSO - CABOTAGEM - INTERIOR (FLUVIAL E LACUSTRE)

FROTA MERCANTE SEGUNDO O TIPO DE EMBARCAÇÃO

POSIÇÃO: 31 DEZ 88

TIPO DE EMBARCAÇÃO	LONGO CURSO (1)		CABOTAGEM (1)		APOIO MARÍTIMO (1)		FLUVIAL E LACUSTRE (2)		TOTAL (3)	
	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb
BALSA	-	-	-	-	16	97 052	-	-	16	97 052
CARGUEIRO	35	478 742	40	348 511	-	-	119	51 103	194	878 356
CHATA-CARGUEIRA	-	-	-	-	-	-	730	294 907	730	294 907
CHATA-GRANELEIRA	-	-	-	-	-	-	221	169 833	221	169 833
CHATA-MISTA	-	-	-	-	-	-	32	5 959	32	5 959
CHATA-PETROLEIRA	-	-	-	-	-	-	170	109 692	170	109 692
CURRAL	-	-	-	-	-	-	13	2 637	13	2 637
EMPURRADOR	-	-	-	-	-	-	338	-	338	-
ESTIMULAÇÃO	-	-	-	-	03	3 404	-	-	03	3 404
FLOTEL	-	-	-	-	01	2 721	-	-	01	2 721
FRIGORÍFICO	02	15 700	-	-	-	-	-	-	02	15 700
GRANELEIRO	56	3 008 621	31	673 253	-	-	68	82 780	155	3 764 654
GLP	-	-	9	57 855	-	-	04	2 131	13	59 596
MANUSEIO DE ESPIAS	-	-	-	-	16	639	-	-	16	639
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>93</b>	<b>3 503 063</b>	<b>80</b>	<b>1 079 619</b>	<b>36</b>	<b>103 816</b>	<b>1 695</b>	<b>719 042</b>	<b>1904</b>	<b>5 405 150</b>



FROTA MERCANTE SEGUNDO O TIPO DE EMBARCAÇÃO

Continuação - 1

TIPO DE EMBARCAÇÃO	LONGO CURSO (1)		CABOTAGEM (1)		APOIO MARÍTIMO (1)		FLUVIAL E LACUSTRE (2)		TOTAL (3)	
	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb
MÍNERO-PETROLEIRO	14	1 994 251	-	-	-	-	-	-	14	1 994 251
MISTO	-	-	-	-	-	-	122	19 429	122	19 429
PASSAGEIRO	-	-	-	-	-	-	09	1 443	09	1 443
PETROLEIRO	12	2 190 120	33	977 899	-	-	14	20 098	59	3 188 117
PETROQUÍMICO	09	205 271	-	-	-	-	03	5 466	12	210 737
PORTA-CONTEINER	11	215 061	-	-	-	-	-	-	11	215 061
QUÍMICO	-	-	07	79 684	-	-	-	-	07	79 684
REBOCADOR	-	-	-	-	-	-	361	-	361	-
REBOQUE	-	-	-	-	35	34 506	-	-	35	34 506
ROLL-ON/ROLL-OFF	03	19 440	10	37 940	-	-	-	-	13	57 380
SUPRIMENTO	-	-	-	-	41	27 508	-	-	41	27 508
TRANSP.DE PESSOAL	-	-	-	-	20	633	-	-	20	633
NAVIO-TANQUE AVALIADOR	-	-	-	-	01	1 100	-	-	01	1 100
T O T A L	142	8 127 206	130 (3)	2 175 142 (3)	133	167 563	2 204	765 478	2609	11 234 999

FONTE: (Coordenadorias de Navegação)

OBS.: (1) Consideradas as embarcações com um mínimo de 100tpb.

(2) Consideradas as embarcações com um mínimo de 50 tpb exceto rebocadores e empurradores  
Não inclui embarcações de Navegação Interior (Porto e Travessia)

(3) Não foram consideradas 8 embarcações com mais de 100 tpb cada (Total 4.877 tpb) que operam em trechos específicos da Costa.

## 6. FROTA MERCANTE

## 6.4 BRASILEIRA

## 6.4.1. PRÓPRIA

## 6.4.1.2. NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

## 6.4.1.2.2. DISTRIBUIÇÃO POR IDADE E CAPACIDADE - IDADE E CAPACIDADE MÉDIAS DA FROTA

POSICÃO: 31 DEZ 88

DISTRIBUIÇÃO POR tpb	- DISTRIBUIÇÃO POR IDADE (ANOS) -											
	0 - 5		5 - 10		10 - 15		15 - 20		20 - 25		TOTAL	
	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb	Nº	tpb
100 - 499	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
500 - 999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.000 - 1.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.000 - 2.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.000 - 3.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.000 - 4.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.000 - 5.999	-	-	1	5.600	-	-	-	-	-	-	1	5.600
6.000 - 6.999	-	-	1	6.906	-	-	-	-	-	-	1	6.906
7.000 - 7.999	1	7.450	-	-	-	-	2	15.700	-	-	3	23.150
8.000 - 8.999	-	-	-	-	2	16.600	-	-	-	-	2	16.600
9.000 - 9.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10.000 - 14.999	-	-	21	299.497	3	43.885	12	161.699	1	10.960	37	516.041
15.000 - 19.999	1	15.089	2	35.737	1	15.200	2	34.124	-	-	6	100.050
20.000 - 29.999	6	159.524	16	411.187	2	46.940	-	-	-	-	24	617.651
30.000 - 39.999	2	77.520	13	494.890	3	115.731	-	-	-	-	18	688.141
40.000 - 49.999	4	185.126	1	47.314	1	45.580	1	45.522	-	-	7	323.542
50.000 - 59.999	3	157.411	-	-	-	-	-	-	-	-	3	157.411
60.000 - 69.999	1	63.479	-	-	-	-	-	-	-	-	1	63.479
70.000 - 79.999	3	226.706	6	453.066	-	-	-	-	-	-	9	679.772
80.000 - 89.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90.000 - 99.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
100.000 - 109.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
110.000 - 119.999	-	-	-	-	1	116.649	3	352.708	-	-	4	469.357
120.000 - 129.999	-	-	-	-	6	789.958	1	131.423	-	-	13	1.723.893
130.000 - 139.999	-	-	6	802.512	-	-	-	-	-	-	-	-
140.000 - 149.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
150.000 - 199.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
200.000 - 249.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
250.000 - 299.999	-	-	3	839.704	4	1.115.680	-	-	-	-	7	1.955.384
<b>T O T A L</b>	<b>21</b>	<b>892.305</b>	<b>70</b>	<b>3.396.413</b>	<b>23</b>	<b>2.306.123</b>	<b>21</b>	<b>741.176</b>	<b>1</b>	<b>10.960</b>	<b>136</b>	<b>7.346.977</b>

FONTE: Coordenadoria de Transporte Internacional - STA

OBS.: Idade média da frota = 9 anos e 2 meses

Capacidade média da frota = 53.007 tpb

A maior concentração de navios, quanto à idade, ocorreu na faixa de 5 a 10 anos e quanto à tpb, na faixa de 10.000 a 14.999.

**DECRETO-LEI Nº 2.404, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1987**

*Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante, e dá outras providências.*

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 55, item II, da Constituição,

**DECRETA:**

**CAPÍTULO I**

***Do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante — AFRMM***

**Disposições Preliminares**

**Art. 1º** O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) destina-se a atender aos encargos da intervenção da União nas atividades de navegação mercante nos termos deste decreto-lei.

**Parágrafo único.** A intervenção de que trata este artigo consiste no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante Brasileira e da indústria de construção naval.

**Art. 2º** O AFRMM é um adicional ao frete cobrado pelas empresas brasileiras e estrangeiras de navegação que operem em porto brasileiro, de acordo com o conhecimento de embarque e o manifesto de carga, pelo transporte de carga de qualquer natureza.

**§ 1º** O AFRMM é devido na entrada no porto de descarga.

**§ 2º** Para os efeitos deste decreto-lei, considera-se, também, empresa brasileira de navegação o órgão ou entidade que integre a administração estatal direta ou indireta ou esteja sob controle de qualquer entidade estatal, autorizada a executar as atividades de navegação mercante.

***Seção I***

**Da Base de Cálculo**

**Art. 3º** O AFRMM será calculado sobre o frete, à razão de:

- I** — cinquenta por cento, na navegação de longo curso;
- II** — vinte por cento, na navegação de cabotagem;
- III** — dez por cento, na navegação fluvial e lacustre.

**Parágrafo único.** Para os efeitos deste decreto-lei, entende-se por cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

***Seção II***

**Do Frete**

**Art. 4º** Considera-se frete a remuneração do transporte mercante porto a porto, incluídas as despesas portuárias com a manipulação de carga constantes do conhecimento de embarque, anteriores e posteriores.

res a este transporte, e outras despesas de qualquer natureza, pertinentes ao transporte.

§ 1º Para efeito de cálculo do AFRMM, o valor do frete será determinado de acordo com normas gerais, uniformes e públicas, a serem estabelecidas pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante — Sunamam, quando:

- a) não houver cobrança de frete;
- b) não constar o seu valor no conhecimento de embarque;
- c) estiver liberado o seu valor.

§ 2º Procedimento igual ao previsto no parágrafo anterior será adotado quando se tratar de mercadoria transferida, por via marítima, fluvial ou lacustre, a outro departamento da mesma empresa, utilizando embarcação própria ou não.

§ 3º Na navegação de longo curso, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, a conversão será feita à taxa de compra da moeda correspondente, fixada pelas autoridades monetárias brasileiras, vigente na data da entrada da embarcação no porto de descarga.

### *Seção III* Das Isenções

Art. 5º Ficam isentas do pagamento do AFRMM as cargas:

- I — definidas como bagagem, na legislação específica;
- II — de livros, jornais e periódicos, bem como o papel destinado a sua impressão;
- III — transportadas:
  - a) por embarcações de arqueação bruta até quinhentas, operadas isoladamente ou agrupadas em comboio;
  - b) por belonaves, nacionais ou estrangeiras, quando não empregadas em viagem de caráter comercial;
  - c) nas atividades de apoio para a exploração de hidrocarbonetos e outros minerais sob água;
- IV — que consistam em bens:
  - a) sem interesse comercial, doados a entidades filantrópicas, desde que a donatária os destine, total e exclusivamente, a obras sociais e assistenciais gratuitamente prestadas;
  - b) que ingressem no País especificamente para participar de eventos culturais ou artísticos, promovidos por entidades que se dediquem com exclusividade ao desenvolvimento da cultura e da arte, sem objetivo comercial;

**V — de mercadorias:**

a) importadas para uso próprio das missões diplomáticas e das repartições consulares de caráter permanente e de seus membros;

b) importadas para uso próprio das representações de organismos internacionais, de caráter permanente, de que o Brasil seja membro, e de seus integrantes;

c) importadas em decorrência de atos internacionais firmados pelo Brasil;

d) que sejam objeto das operações previstas nos regimes estabelecidos no art. 78 do Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, ficando a isenção condicionada à exportação para o exterior das mercadorias submetidas aos referidos regimes aduaneiros especiais;

e) nacionais, transportadas para a Zona Franca de Manaus;

f) destinadas à exportação, embarcadas em portos brasileiros, sob o regime de trânsito aduaneiro, cobertas por conhecimento de embarque único, desde que dele conste o nome do porto estrangeiro ao qual se destine a mercadoria, bem como daqueles nacionais onde ocorrerão operações de transbordo ou baldeação.

**Seção IV****Da Arrecadação**

**Art. 6º** O AFRMM será recolhido pelas empresas de navegação ou seus agentes, até dez dias após a entrada da embarcação no porto de descarga, em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

**§ 1º** Dentro desse prazo, as empresas de navegação ou seus agentes deverão apresentar à Delegacia ou Agência local da Sunamam o comprovante do recolhimento do AFRMM.

**§ 2º** A Sunamam poderá, a seu critério, alterar o local para o recolhimento do AFRMM, referido neste artigo.

**§ 3º** Aquele que receber o AFRMM será seu fiel depositário até o efetivo recolhimento ao Banco do Brasil S.A. ou a representante autorizado deste, com a responsabilidade civil e criminal decorrente dessa qualidade.

**§ 4º** O atraso no recolhimento do AFRMM importará na inscrição do débito em dívida ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 5º Na cobrança executiva, a dívida fica sujeita a correção monetária, juros de mora de um por cento ao mês, multa de vinte por cento sobre a importância devida, além do encargo de que trata o Decreto-lei nº 1.025, de 21 de outubro de 1969, e alterações posteriores.

§ 6º A empresa de navegação, ou seu agente, que liberar conhecimento de embarque sem efetuar a cobrança do AFRMM, responderá pelo seu pagamento.

§ 7º Os órgãos regionais da Secretaria da Receita Federal não darão seguimento a pedidos de despacho de mercadorias de qualquer natureza, sem que dos conhecimentos de embarque conste o recibo de pagamento do AFRMM ou a competente declaração de isenção, de acordo com o art. 5º

Art. 7º Não se aplicam ao AFRMM as disposições do Decreto-lei nº 1.755, de 31 de dezembro de 1979.

#### Seção V

#### Da Destinação do Produto da Arrecadação

Art. 8º O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I — ao Fundo da Marinha Mercante — FMM:

a) cem por cento do AFRMM arrecadado por empresa estrangeira de navegação;

b) cem por cento do AFRMM arrecadado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro;

c) cinquenta por cento do AFRMM arrecadado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso;

II — a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada de registro brasileiro:

a) catorze por cento do AFRMM, que tenha gerado na navegação de longo curso;

b) cem por cento do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;

III — a uma conta especial:

a) trinta e seis por cento do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro.

§ 1º O AFRMM arrecadado na forma do item I, alínea b, poderá ter a destinação prevista nos itens I, alínea c, II, alínea a e III, alínea

a, desde que a empresa de navegação tenha contrato, em eficácia, para a construção de uma embarcação do mesmo tipo em estaleiro brasileiro, até o limite da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção.

§ 2º A destinação de que trata o parágrafo anterior far-se-á por prazo não superior a trinta e seis meses, contados da data da assinatura do contrato de construção da embarcação.

§ 3º O afretamento de espaço, ou subafretamento, fica enquadrado nas regras deste artigo.

Art. 9º As parcelas recolhidas à conta a que se refere o item III do art. 8º serão rateadas entre as empresas brasileiras de navegação, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado nos tráfegos de importação e exportação do comércio exterior brasileiro, obtido quando operando embarcações próprias ou afretadas de registro brasileiro.

§ 1º A participação de órgão ou entidade estatal será calculada com base, exclusivamente, no total de fretes por ele gerado no transporte de carga geral.

§ 2º O produto do rateio a que se refere este artigo será depositado, conforme se dispuser em regulamento na conta vinculada mencionada no art. 10 e terá a mesma destinação ali determinada.

Art. 10. O produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de navegação será depositado no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em seu nome, a qual será movimentada por solicitação da interessada, por intermédio do agente financeiro do FMM, somente:

I — para compra de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros;

II — para o pagamento das prestações de principal e encargos de empréstimos contraídos, junto ao FMM, para a aquisição de embarcações construídas em estaleiros brasileiros; no caso de embarcações para navegação de longo curso, a utilização será limitada a oitenta por cento do valor da prestação;

III — para a manutenção ou modernização de embarcações de sua propriedade, inclusive a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por empresas brasileiras.

Parágrafo único. Se existirem dívidas vencidas de empréstimos contraídos junto ao FMM, o saldo da conta de que trata este artigo será compulsoriamente utilizado para sua liquidação.

Art. 11. Os valores depositados na conta vinculada (art. 10) poderão ser aplicados pelo agente financeiro em operações de mercado aberto, com títulos públicos federais, em nome e ordem do titular, conforme se dispuser em regulamento.

Art. 12. O Ministro dos Transportes baixará normas relativas à extinção do direito da empresa brasileira de navegação ao produto do AFRMM e sua transferência para o FMM, no caso de sua não-utilização no prazo de três anos.

Art. 13. Caberá à Sunamam exercer a coordenação e o controle da arrecadação do AFRMM e da partilha de seu produto, na forma que se dispuser em regulamento.

## CAPÍTULO II

### Do Fundo da Marinha Mercante

#### Disposição Preliminar

Art. 14. O Fundo da Marinha Mercante — FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante Brasileira.

#### Seção I

##### Da Constituição

Art. 15. São recursos do FMM:

I — a parte que lhe cabe no produto da arrecadação do AFRMM, segundo o disposto neste decreto-lei;

II — as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;

III — os valores e importâncias que lhe forem destinados em lei;

IV — o produto do retorno dos financiamentos concedidos, bem como o de juros, comissões, multas e outras receitas resultantes da aplicação em empréstimos e operações financeiras;

V — os provenientes de empréstimos contraídos no País e no exterior, para as finalidades previstas neste decreto-lei;

VI — as receitas provenientes de multas aplicadas por infrações a leis, normas, regulamentos e resoluções referentes à navegação e à Marinha Mercante, excetuando-se as previstas no Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM);

VII — a reversão dos saldos anuais não aplicados;

VIII — os de outras fontes.

Parágrafo único. Todos os recursos disponíveis no FMM serão recolhidos ao Banco do Brasil S.A., em conta especial, em nome e ordem do agente financeiro.



**Seção II****Das Aplicações do Fundo da Marinha Mercante**

**Art. 16.** Os recursos do FMM poderão ser aplicados:

I — em apoio financeiro reembolsável, mediante a concessão de empréstimos ou para honrar garantias concedidas;

II — a fundo perdido.

**Art. 17.** O apoio financeiro reembolsável classifica-se, segundo os níveis de prioridade, em:

I — aplicações principais;

II — aplicações complementares.

**Parágrafo único.** A parcela destinada às aplicações complementares será fixada, a cada ano, pelo Ministro dos Transportes, até o limite de vinte por cento do total das aplicações do FMM no exercício.

**Art. 18** São aplicações principais os financiamentos concedidos:

I — a empresas brasileiras de navegação, até noventa por cento do valor do projeto aprovado:

a) para construção de embarcações em estaleiros brasileiros;

b) para o reparo de embarcações próprias, quando realizado por empresas brasileiras;

c) para a manutenção ou modernização de embarcações próprias, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários quando realizadas por empresas brasileiras;

II — a empresas brasileiras de navegação, estaleiros brasileiros e outras empresas ou entidades brasileiras, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação de recursos humanos voltado para os setores de Marinha Mercante, construção ou reparo naval.

**Art. 19.** São aplicações complementares os financiamentos concedidos:

I — a estaleiros brasileiros, para financiamento à produção de embarcações destinadas à exportação, até oitenta por cento do seu preço de venda;

II — à Marinha do Brasil, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas em estaleiros brasileiros;

III — para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante Brasileira.

**Art. 20.** Os recursos do FMM poderão ser aplicados a fundo perdido:

I — como parte do preço de construção de embarcação em estaleiro brasileiro, contratada por empresas brasileiras de navegação, em percentuais prefixados pelo Ministro dos Transportes, por recomendação do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante — CDFMM, objetivando viabilizar sua aquisição no País;

II — nos casos mencionados no item II do art. 18, desde que os resultados previstos nos projetos sejam relevantes e de interesse geral, devendo ser amplamente divulgados em seminários, congressos, palestras e eventos afins realizados no Brasil, bem como em publicações editadas no País, tornando, assim, de domínio público esses resultados;

III — em programas de transporte sobre água, de elevado interesse social, visando ao atendimento de populações carentes.

§ 1º A aplicação prevista no item I terá o limite máximo de vinte e cinco por cento do valor do apoio financeiro concedido pelo FMM, tendo em vista o índice de nacionalização da embarcação e a compensação de tributos.

§ 2º As aplicações previstas no item II não poderão exceder, anualmente, à receita correspondente aos juros dos empréstimos concedidos, bem como ao resultado de aplicações em outras transações financeiras.

**Art. 21.** Os recursos disponíveis do FMM poderão ser aplicados na aquisição de títulos públicos federais.

**Art. 22.** O apoio financeiro reembolsável será garantido pela constituição de primeira e especial hipoteca ou outra garantia real e, subsidiariamente, por outras garantias, segundo disposto pelo Conselho Monetário Nacional.

**Parágrafo único.** Os bens dados em garantia deverão ser segurados em favor do FMM até a final liquidação do empréstimo.

**Art. 23.** Dependerão de prévia autorização do Ministro dos Transportes, sob pena de nulidade, as seguintes operações sobre embarcações que, para construção, reparo ou melhoria, tenham sido objeto de financiamento do FMM:

I — a constituição de hipoteca a favor de terceiros;

II — a alienação de embarcações.

**Art. 24.** O FMM terá como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social — BNDES ou outro banco oficial federal, indicado em regulamento.

**Parágrafo único.** Mediante condições dispostas em regulamento, o Ministro dos Transportes poderá habilitar bancos de desenvolvimento e de investimento nacionais para atuarem como subagentes financeiros para aplicações específicas do FMM.

**Art. 25.** Os riscos resultantes das operações com recursos do FMM serão suportados pelo agente ou subagente financeiro, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro dos Transportes.

**Art. 26.** O Conselho Monetário Nacional, também por proposta do Ministro dos Transportes, baixará normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FMM, no que concerne a encargos financeiros, prazos e garantias.

### **Seção III**

#### **Da Administração do Fundo da Marinha Mercante**

**Art. 27.** O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante — CDFMM.

**Art. 28.** O CDFMM terá sua composição estabelecida em decreto.

#### **Disposições Finais**

**Art. 29.** Os programas anuais de aplicação dos recursos do FMM serão aprovados pelo Ministro dos Transportes, sem prejuízo do disposto no art. 4º, § 1º, do Decreto-lei nº 1.754, de 31 de dezembro de 1979.

**Art. 30.** Serão respeitadas as condições de aplicação do AFRMM, nos contratos assinados com o FMM até a entrada em vigor deste decreto-lei.

**Art. 31.** As empresas brasileiras de navegação e órgãos ou entidades estatais poderão propor ao CDFMM a repactuação dos contratos de financiamento referentes a embarcações em construção visando ajustá-los às normas previstas no presente decreto-lei.

**Art. 32.** Este decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 1988.

**Art. 33.** Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 23 de dezembro de 1987; 166º da Independência e 99º da República.

**JOSE SARNEY**

*José Reinaldo Carneiro Tavares*

**DECRETO-LEI Nº 2.414, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1988**

*Altera o Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante e o Fundo da Marinha Mercante.*

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 55, item II, da Constituição,

**D E C R E T A :**

Art. 1º As disposições adiante indicadas do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, passam a vigorar com as seguintes alterações:

«Art. 1º .....

Parágrafo único. A intervenção de que trata este artigo consiste no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.» .....

«Art. 3º .....

Parágrafo único. Para os efeitos deste decreto-lei, entende-se:

a) por navegação de cabotagem aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores; e

b) por navegação de longo curso aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres.»

«Art. 4º .....

§ 3º Na navegação de longo curso, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, a conversão será feita à taxa de abertura para sua compra, fixada pelas autoridades monetárias brasileiras e vigente na data de início efetivo da operação de descarregamento da embarcação.»

«Art. 5º .....  
.....

V — de mercadorias:

- a) .....
- b) .....
- c) importadas em decorrência de atos internacionais firmados pelo Brasil, sendo, neste caso, o pedido de isenção encaminhado através do Ministério das Relações Exteriores;
- d) .....
- e) submetidas a transbordo ou baldeação em portos brasileiros, quando destinadas à exportação e provenientes de outro porto brasileiro;
- f) que estejam expressamente definidas em lei como isentas do AFRMM.

Parágrafo único. Sobre as mercadorias em trânsito de passagem, que venham a ser descarregadas uma ou mais vezes em portos brasileiros, o AFRMM incidirá uma única vez, no porto onde se efetuar a primeira descarga.»

«Art. 6º O AFRMM será recolhido pelas empresas de navegação ou seus agentes, até dez dias após a data de início efetivo da operação de descarregamento da embarcação, em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º .....

§ 2º .....

§ 3º .....

§ 4º O atraso no recolhimento do AFRMM importará na cobrança administrativa ou executiva da dívida, ficando o valor originário do débito acrescido de correção monetária, multa de vinte por cento e juros de mora de um por cento ao mês.

§ 5º Esgotados os meios administrativos para a cobrança do AFRMM, o débito será inscrito na dívida ativa da União Federal, para cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor, incidindo sobre ele os encargos financeiros mencionados no parágrafo anterior, além do previsto no art. 1º do Decreto-lei nº 1.025, de 21 de outubro de 1969, e alterações posteriores.»  
.....

«Art. 8º .....

III — a uma conta especial, trinta e seis por cento do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro.

§ 1º O AFRMM gerado por embarcação de registro estrangeiro, afretada por empresa brasileira de navegação, poderá ter a destinação prevista no item I, alínea c, e nos itens II e III, desde que tal embarcação esteja substituindo outra em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, de tipo semelhante e porte bruto equivalente àquela afretada.

§ 2º .....

§ 3º O afretamento ou subafretamento de espaço, assim como a ocupação de espaços por empresas brasileiras de navegação em embarcações de registro estrangeiro, integradas a acordos de associação homologados pela SUNAMAM, ficam enquadrados nas regras deste artigo, conforme se dispuser em regulamento.»

«Art. 9º As parcelas recolhidas à conta a que se refere o item III do art. 8º serão rateadas entre as empresas brasileiras de navegação, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado nos tráfegos de importação e exportação do comércio exterior brasileiro, obtido quando operando embarcações próprias ou afretadas de registro brasileiro, bem como embarcações afretadas de registro estrangeiro no regime de que trata o § 1º do art. 8º.

.....»

«Art. 10. O produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de navegação será depositado no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em nome da empresa, a qual será movimentada por intermédio do agente financeiro do FMM, nos seguintes casos:

- I — por solicitação da interessada:
- a) para a aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros;
  - b) para o reparo de embarcações próprias, quando realizado por empresas brasileiras;
  - c) para a manutenção ou modernização de embarcações próprias, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por empresas brasileiras;
  - d) para o pagamento de prestações de principal e encargos de empréstimos concedidos com recursos do FMM;

II — compulsoriamente, na amortização de dívidas vencidas de empréstimos concedidos com recursos do FMM.

Parágrafo único. A conta vinculada não poderá ser utilizada para o pagamento de prestações de principal e encargos dos empréstimos referidos no item II do art. 18; e, no caso da alínea d do item I deste artigo, a utilização será limitada a oitenta por cento do valor da prestação, quando o pagamento se referir a embarcação empregada na navegação de longo curso.»

«Art. 11. Os valores depositados na conta vinculada (art. 10) poderão ser aplicados pelo agente financeiro em operações de mercado aberto, com títulos públicos federais, em nome do titular, conforme se dispuser em regulamento.»

.....  
 «Art. 13. Compete à SUNAMAM, sob supervisão do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante — CDFMM, exercer a coordenação e o controle da arrecadação do AFRMM e da partilha de seu produto, na forma que se dispuser em regulamento.»

.....  
 «Art. 15. ....»

- .....  
 I — .....  
 II — .....  
 III — .....  
 IV — o produto do retorno das aplicações em empréstimos concedidos e outras receitas resultantes de operações financeiras;  
 V — .....  
 VI — .....  
 VII — .....  
 VIII — .....

Parágrafo único. Todos os recursos disponíveis no FMM serão recolhidos ao Banco do Brasil S.A., em conta especial, em nome e à ordem do agente financeiro.»

«Art. 19. ....»

- .....  
 I — .....  
 II — .....

III — a empresas brasileiras, para a construção de diques flutuantes, dragas e câbreas, no interesse da marinha mercante brasileira, em estaleiros brasileiros; e

IV — para outras aplicações em investimentos, no interesse da marinha mercante brasileira.»

«Art. 20. ....

§ 1º A aplicação prevista no item I terá o limite máximo de vinte e cinco por cento do valor do projeto aprovado, tendo em vista o índice de nacionalização da embarcação e a compensação de tributos.

«Art. 21. Os recursos disponíveis do FMM poderão ser aplicados na aquisição de títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro dos Transportes.»

«Art. 22. As embarcações que, para construção, reparo ou melhoria, tenham sido objeto de financiamento com recursos do FMM, ficam sujeitas a hipoteca legal, em favor da União Federal, e sua inscrição e especialização serão feitas *ex officio* no registro competente.»

«Art. 23. Dependerá de prévia autorização do Ministro dos Transportes a alienação das embarcações de que trata o artigo anterior.»

«Art. 25. ....

Parágrafo único. Continuarão suportados pelo próprio FMM, até final liquidação, os riscos das operações aprovadas pelo Ministro dos Transportes com base no § 5º do art. 12 do Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, ou contratadas até 31 de dezembro de 1987.»

«Art. 26. O Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro dos Transportes, baixará normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FMM, no que concerne a encargos financeiros e prazos.»

«Art. 29. ....

Parágrafo único. O orçamento anual do FMM poderá conter dotações para despesas de custeio que se refiram ao paga-



mento do serviço da dívida, de estudos e projetos do interesse da marinha mercante e dos serviços administrativos de arrecadação e do agente financeiro.»

«Art. 30. O saldo devedor dos empréstimos concedidos com recursos do FMM, de origem interna, será corrigido pela variação nominal da Obrigação do Tesouro Nacional, sofrendo, ainda, a incidência de juros e multas contratualmente previstas.»

§ 1º A requerimento do mutuário, o CDFMM poderá autorizar a repactuação de contratos ainda não liquidados, para o fim de fazer retroagir, em seus efeitos, o disposto neste artigo.

§ 2º Na hipótese de os valores já pagos com observância de outras formas de atualização monetária previstas em lei ou contrato resultarem superiores àqueles devidos segundo o disposto neste artigo, a diferença será imputada à liquidação das dívidas vencidas de empréstimos concedidos com recursos do FMM e o eventual excedente será depositado na conta vinculada (art. 10) e terá a mesma destinação ali determinada.

§ 3º O Ministro dos Transportes regulará, por portaria, a aplicação do disposto neste artigo.»

«Art. 31. As empresas brasileiras de navegação poderão propor ao CDFMM a repactuação dos contratos de financiamento de embarcações que tenham firmado com base no disposto no § 2º do art. 12 do Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, visando ajustá-los às normas previstas neste decreto-lei.»

.....  
Art. 2º O Poder Executivo fará republicar no *Diário Oficial da União* o texto do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, com as alterações decorrentes deste decreto-lei.

Art. 3º Este decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 12 de fevereiro de 1988; 167º da Independência e 100º da República.

JOSÉ SARNEY

*José Reinaldo Carneiro Tavares*

#### DECRETO-LEI Nº 2.415, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1988

*Prorroga o prazo da isenção de impostos aos bens destinados à execução do Programa Nacional de Comunicações Domésticas por Satélite.*

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item II da Constituição,

## BIBLIOGRAFIA

1. ABOIM, João Roberto Lessa de. Diagnóstico do Transporte Marítimo Mundial. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 318 (2/12): 18-20, fev. 1986.
2. ABOIM, João Roberto Lessa de. O Transporte Marítimo e a Marinha Mercante. Rio de Janeiro, 1984, Palestra proferida na Escola de Guerra Naval para o Curso de Comando e Estado-Maior.
3. AGUIAR, Humberto Teixeira de. A Importância do Transporte Marítimo para o Comércio Exterior Brasileiro, Revista Marítima Brasileira, 109 (4-6) 45-50. 1988.
4. ALVES, Hélio Carlos Machado. A Navegação de Longo Curso e seus reflexos na Construção Naval. Rio de Janeiro, EGN, Manografia apresentada no Curso de Política e Estratégia Marítimas.
5. A virada dos granéis sólidos. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 354 (3/12): 22-24, mar. 1989.
6. BRASIL. Constituição. Constituição da República Federativa do Brasil de 8 de outubro de 1988.
7. BRASIL. Leis, decretos, etc. Decreto nº 89. 331 de 25 de janeiro de 1984. Diário Oficial, Brasília, 26 jan 1984. Aprova a Política Marítima Nacional.
8. \_\_\_\_\_ Decreto nº 47 225 de 12 de novembro de 1959. Diário Oficial, Rio de Janeiro, 13 de nov 1959. Cria a reserva de mercado para a Bandeira Nacional.
9. \_\_\_\_\_ Decreto Lei nº 666 de 3 de julho de 1969. Diário Oficial, Brasília, 4 de julho de 1969. Protege as cargas de importação.
10. \_\_\_\_\_ Decreto Lei nº 687 de 18 de julho de 1969. Diário Oficial, Brasília, 19 de julho de 1969. Protege as cargas de importação.
11. \_\_\_\_\_ Decreto nº 64 125 de 19 de janeiro de 1969. Diário Oficial, Brasília, 20 de janeiro de 1969. Cria a SUNAMAM.
12. \_\_\_\_\_ Decreto nº 97 455 de 15 de janeiro de 1989. Diário Oficial, Brasília, 16 de janeiro de 1989. Extingue a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.
13. \_\_\_\_\_ Lei nº 2004 de 3 de outubro de 1953. Diário Oficial, Rio de Janeiro, 3 de outubro de 1953. Cria a PETROBRÁS.
14. BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Aspectos do Poder Marítimo Brasileiro e seu reordenamento para o estabelecimento de uma mentalidade marítima. Simpósio realizado na DPC, Rio de Janeiro em 1985. 107 p.
15. \_\_\_\_\_ Diretoria de Portos e Costas. Subsídios para a formulação de uma Política Marítima Nacional. Rio de Janeiro, 1972.
16. BRASIL. Escola de Guerra Naval. Aspectos Econômicos do Po-

der Marítimo. Simpósio, realizado na EGN, Rio de Janeiro de 13-17 de agosto de 1984.

17. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A - Guia para elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.
18. \_\_\_\_\_ FI-219 - Guia para a elaboração de referência bibliográficas. Rio de Janeiro, 1981.
19. BRASIL. Ministério dos Transportes. Política Nacional de Navegação e Marinha Mercante, (Proposta). Brasília, nov 1986.
20. \_\_\_\_\_ Ministério dos Transportes. Proposta do Setor de Transportes para o IPND da Nova República. 1986 a 1989. Brasília, julho 1985.
21. \_\_\_\_\_ Ministério dos Transportes. Secretaria dos Transportes Aquaviários. Boletim Estatístico de 1988. Rio de Janeiro, abril 1988.
22. BRASIL. PETROBRÁS. Frota Nacional de Petroleiros. Boletim Estatístico 1988. Rio de Janeiro. 1989.
23. BRASIL. PETROBRÁS. Relatório Anual Consolidado das Atividades da Petrobrás - 1988. Rio de Janeiro 1989.
24. \_\_\_\_\_ Superintendência Nacional de Marinha Mercante. Navegação de Cabotagem. Estudo para a identificação de áreas prioritárias para investimentos no Transporte da Carga Geral. Rio de Janeiro, 1988.
25. BRASIL. Superintendência Nacional de Marinha Mercante. Navegação de Longo Curso. Estudo para a identificação de áreas prioritárias para investimentos em 1988 no Transporte de graneis sólidos. Rio de Janeiro, 1988.
26. \_\_\_\_\_ Superintendência Nacional de Marinha Mercante. Navegação de Longo Curso. Estudo para a identificação de áreas prioritárias para investimentos no Transporte de Graneis Líquidos. Rio de Janeiro, 1988.
27. \_\_\_\_\_ Superintendência Nacional de Marinha Mercante. Navegação de Longo Curso. Estudo para a identificação de áreas prioritárias para investimentos no Transporte da Carga Geral. Rio de Janeiro, 1988.
28. \_\_\_\_\_ Superintendência Nacional de Marinha Mercante. Estudo para identificação de áreas prioritárias para investimentos no Transporte de Produtos Químicos. Rio de Janeiro, 1988.
29. \_\_\_\_\_ Superintendência Nacional de Marinha Mercante e Diretoria de Portos e Costas. O presente e o futuro do transporte dos graneis sólidos no Longo Curso. Simpósio realizado no CIAGA, Rio de Janeiro, 1985.
30. \_\_\_\_\_ Superintendência Nacional de Marinha Mercante. Relatório Final do Grupo de Trabalho que estudou a participação da iniciativa privada nos estudos realizados pelo Governo, relativos a Marinha Mercante. Rio de Janeiro, 1987.
31. BRASIL. Superintendência Nacional de Marinha Mercante. Re-

latório do Grupo de Trabalho que estudou as propostas de privatização da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.  
Rio de Janeiro, 1988.

32. BREITINGER, Jaqueline. "Docfjord" o maior do mundo. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 327 (11/12): 12-16, nov. 1986.
33. \_\_\_\_\_ Jaqueline. Lloyd. A eterna luta contra a crise. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 330 (2/12): 6-12, fev. 1987.
34. BRITO, Eduardo. Relatório da CPI pode afetar o setor naval. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro 349 (10/12): 15-16, out. 1988.
35. CALS, Waldemir Barros. A conjuntura econômica e o Poder Marítimo Brasileiro. Rio de Janeiro, EGN, 1985. Monografia apresentada no Curso de Política e Estratégia Marítimas.
36. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Delineamento da Estratégia. Florianópolis, 1980. 598 p.
37. CELIDÔNIO, Hélio Pereira. A navegação de longo curso como instrumento do comércio exterior e seus reflexos na construção naval brasileira. Rio de Janeiro, EGN, 1988. Monografia apresentada no Curso de Política e Estratégia Marítimas.
38. Empregados querem ficar com o Lloyd Brasileiro. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 341 (1/12): 26-27, jan 1989.
39. FERREIRA, Soraya Venegas. Armadores quem ganha a guerra dos fretes. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 330 (2/12): 16-19, fev. 1987.
40. FIGUEIREDO, Hugo. Diretor Superintendente da Companhia de Navegação Norsul. entrevista concedida no Rio de Janeiro em 23 de maio de 1989.
41. FLORES, Mário Cesar. Panorama do Poder Marítimo Brasileiro. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército. 1972.
42. Fundo de Marinha Mercante pode ser desviado ou extinto. Estado de São Paulo, São Paulo, 25 abr 1989. p. 25.
43. GALLI, Roberto. Não temos o monopólio dos graneis sólidos. Revista Navegação, Rio de Janeiro, 14: 1-3, mar 1987.
44. Graneis Líquidos, renovar é o que importa. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 346 (7/12): 36-42, jul 1988.
45. MACEDO SOARES, José Celso Guimarães de. A navegação e a Constituição. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 339 (11/12): 2-4, nov 1987.
46. \_\_\_\_\_ José Celso Guimarães de. Marinha Mercante no Brasil (Uma opinião). Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1968. 101 p.
47. \_\_\_\_\_ José Celso Guimarães de. Transportes no Brasil, suas grandes metas. Rio de Janeiro, Art. Com. Visual,

Arquitetura Ltda. 1976.

48. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. Redução de tripulação, análise e sugestões. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 108 (10/12): 111-129, 1988.
49. MAIA, Murillo Rubens Habbema de. Ex-Superintendente da SUNAMAM, atualmente assessor especial da DOCENAVE, entrevistas concedidas no Rio de Janeiro em 20 de abril e 15 de maio de 1989.
50. MAIA, Murillo Rubens Habbema de. Evitar os erros do passado. Revista Navegação, Rio de Janeiro, 1-3, nov 1987.
51. Marinha Mercante. Editorial. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 347 (8/12): 9 ago 1988.
52. Marinha Mercante, mudança de mentalidade para superar a crise. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 337 (9/12) 19-22, set 1987.
53. Marinha Mercante, navegação a proposta da nova República. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 324, (9/12) 8-20, ago 1986.
54. MORAES, Tiago de. Secretário da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, entrevista concedida no Rio de Janeiro em 5 de julho de 1989.
55. OLIVEIRA, Carlos Tavares. Indústria Naval e Afretamentos. O GLOBO, Rio de Janeiro, 21 abr 1989. p.21.
56. OLIVEIRA, Luiz Lima. As empresas de navegação estatais versus as empresas privadas no transporte de graneis. Rio de Janeiro, DPC. 1986. Monografia apresentada no Curso de Administração de Transporte Marítimo.
57. Para onde navega o granel sólido. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 345, (7/12): 14-18, jul 1988.
58. PETROBRÁS quer incentivar estaleiros. O GLOBO, Rio de Janeiro, 27 de abr 1989. p.24.
59. PETROBRÁS reduz afretamento em 17%. O GLOBO, Rio de Janeiro, 23 de mar 1989. p. 22.
60. SABOIA, Henrique. O tráfego marítimo e a Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro, s. ed., 1980. Conferência realizada na Escola de Guerra Naval em 15 jul 1980.
61. SANTANA, Fernando Mário. Secretário executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, entrevista concedida no Rio de Janeiro em 10 de abril de 1989.
62. SANTOS, João Carlos Palhares dos. A Marinha Mercante do Brasil e seus problemas. Rio de Janeiro, s. ed., 1980. Conferência na Escola de Guerra Naval em 12 set 1980.
63. SEVERO, Cloraldino. Política de Transporte e Conjuntura atual. Rio de Janeiro, s. ed. 1983. Conferência realizada na Escola Superior de Guerra em 7 out 1983.
64. SILVA, Sérgio Costa e. Uma nova política de Marinha Mercante. Revista Navegação, Rio de Janeiro, 4: 24 a 25 mai

1986.

65. SYNDARNA quer as empresas estivadoras. O Estado de São Paulo, São Paulo, 11 abr 1989. p.31.
66. Terminais, a modernização na busca dos dólares. Revista Portos e Navios, Rio de Janeiro, 322 (6/12): 36-39, jun 1986.
67. VALENTE, Murillo Gurgel. A política de transportes marítimos no Brasil. (Crônica de uma batalha). Rio de Janeiro, Ministério dos Transportes. Serviço de Documentação. Rio de Janeiro, 1971. p. 114.
68. VEIGA, Luiz da Motta. O que realmente são as Conferências de Fretes. Rio de Janeiro, 1972.
69. VIEIRA, Rosângela. Marinha Mercante. Balanço 1988. Revista Portos e Navios. Rio de Janeiro, 351 (12/12) 8-35, dez 1988.



ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

20 OUT			
24 ABR 91			
08 JUL 91			
05 SET 91			
18 ABR 92			
02 MAI 92			
02 DEZ 92			
23 MAR 1995			
22 SET 1995			
* 1 MAR 1996			



00051840002079

As perspectivas da navegação privada  
5-D-2

MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
Biblioteca

Souza, Luiz Francisco Nunes de

As perspectivas da navegação privada nacional em face da atuação das empresas estatais  
5-D-2

(2079/90)

Souza, Luiz Francis o Nunes de

As perspectivas da navegação p  
rivada nacional em face da atu  
ação das empresas estatais

5-D-2

DEVOLVER NOME LEIT. (2079/90)

20 OUT

Ryl CTR MGH

24 ABR 91

CFR DE

03 MAI 91

RENOVADO SI APRES

23 MAI 91

||

18 JUL 91

Marivaldo - GPEP

05 SET 91

CMG(IM) ELCIO

18 ABR 92

Maria Lucas

02 MAI 92

CMG(IM) MIRANDA

22 MAI 92

reservado SI APRES

02 DEZ 92

CMG(IM) MIRANDA

23 MAR 1995

Alfonso Kusel

22 SET 1995

CMG ATHAYDE



DEVOLVER EM

NOME DO LEITOR

\* 1<sup>o</sup> MAI 1955 CT. L. U. N. E. Instituto

23 MAI 1944 Renovado