

ESCOLA DE GUERRA NAVAL
CLC EDGAR SPEZAPRIA DIAS

MARINHA MERCANTE: A IMPORTÂNCIA DOS FRETES NA COMPOSIÇÃO DA
CONTA DE BALANÇO DE PAGAMENTOS

Rio de Janeiro

2014

CLC EDGAR SPPEZAPRIA DIAS

MARINHA MERCANTE: A IMPORTÂNCIA DOS FRETES NA COMPOSIÇÃO DA
CONTA DE BALANÇO DE PAGAMENTOS

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval
como requisito parcial para a conclusão do
Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) José Henrique Sá G.
Cardoso

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

Agosto de 2014

AGRADECIMENTOS

À minha querida e amada esposa Lourdes e ao meu adorado e amado filho Hugo por serem especialmente compreensivos comigo e pelo amor que me dispensam sempre, em todos os dias, desde que passaram a fazer parte da minha vida.

Aos meus pais, que foram os instrumentos para que eu recebesse o dom precioso da vida.

Ao meu Orientador, CMG (RM1) José Henrique Sá G. Cardoso , pela sua dedicação, pelo inestimável apoio, pela serenidade e paciência ao me ensinar e auxiliar no decorrer deste trabalho.

À Escola de Guerra Naval e a todo o seu efetivo por sua dedicação, seu carinho, profissionalismo e grande respeito passado a este profissional do mar.

Ao Centro dos Capitães da Marinha Mercante e à Transpetro pela oportunidade e confiança de representá-los nesta academia do saber, onde muito aprendi e continuo aprendendo.

Aos meus companheiros do CPEM-2014 pela generosa acolhida com que me receberam, pelo respeito, pela amizade e pelos prazerosos momentos que me proporcionam.

Ao Arquiteto do Universo, que tem me norteado tanto em terra quanto no mar, fazendo-me sempre alcançar um porto seguro.

Recebam todos o meu maior respeito e admiração!

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar como se apresenta o modal marítimo nos dias atuais em seus vários aspectos: suas regulamentações e a real importância da Marinha Mercante no quadro econômico brasileiro, em especial no tocante à conta de balanço de pagamento e à legitimação do transporte como via condutora das riquezas nacionais. É importante, assim, o estímulo e o incentivo governamental para a modificação da matriz de transporte nacional, diferenciando e aproveitando a navegação com o uso e as vantagens advindo do modal marítimo. Como a principal temática apresentada se relaciona à questão de equilíbrio na conta de balanço de pagamentos nacional pelo uso mais eficaz da Marinha Mercante brasileira, alguns arcabouços teóricos para este trabalho são o pressuposto defendido pelo liberal Adam Smith (1996), por destacar a importância do comércio por via fluvial e marítima, e o trabalho de Hayek (2010), por sua abordagem da livre concorrência econômica.

ABSTRACT

The aim of this work is to analyze how the maritime mode is presented in the current days in its various aspects: their regulation and the real importance of the Merchant Marine in the Brazilian economic picture, especially in regard to the account of balance of payments and the legitimization of transport as conductive pathway of national wealth. It is important, therefore, the government stimulus and incentive for modification of the national transportation network, differentiating and leveraging navigation with the use and advantages arising from maritime shipping. As the main issue at hand relates to the question of balance in the account balance national payments by more effective use of the Brazilian Merchant Marine, the main theoretical frameworks for this work are the assumption advocated by liberal Adam Smith (1996), by highlighting the importance of trade by river and sea, and the work of Hayek (2010) for his approach to free economic competition.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRMM -	Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante
ANTAQ -	Agência Nacional do Transporte Aquaviário
BCP -	Bare Boat Charter Party
BDC -	Bandeira de Conveniêncial
BIRD -	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNDES -	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CDFMM -	Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante
CEF -	Caixa Econômica Federal
CIDE -	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
CFR -	Code Federal Regulation
CLC -	Civil Liability Convention
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COFINS -	Contribuição para FinanciamentoSeguridade Social
DHL -	Dalsey, Hillblom and Lynn
DMM -	Departamento de Marinha Mercante
DP -	Departamento de Portos
DPC -	Diretoria de Portos e Costa
EUA -	Estados Unidos da América
FMI -	Fundo Monetário Internacional
FMM -	Fundo de Marinha Mercante
IBPT -	Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário
IAL -	International Auto Logistic
ICMS -	Imposto sobre Circulação de Mercadorias
ICS -	International Chamber of Shipping
IMO -	International Maritime Organization

IPCA -	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
LESTA -	Lei da Segurança do Transporte Aquaviário
MARPOL -	Maritime Pollution Convention
MLC -	Maritime Labour Convention
NOR -	Notice of Readiness
NVOCC -	Non Vessel Operating Common Carrier
OMC -	Organização Mundial do Comércio
ONU -	Organização das Nações Unidas
PIS -	Plano de Integração Social
REB -	Registro Especial Brasileiro
SEP -	Secretaria Especial de Portos da Presidência da República
SOF -	Statement of Facts
SOLAS -	Safety of Life at Sea
STA -	Secretaria de Transporte Aquaviário
SYNDARMA -	Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima
TCP -	Time Charter Party
TEU -	Twenty Equivalent Unit
TM -	Tribunal Marítimo
TPB -	Tonelagem de Porte Bruto
ULCC -	Ultra Large Crude Carrier
UPS -	United Parcel Service
UNCTAD -	United Nations Conference on Trade and Development
USC -	United State Code
VCP -	Voyage Charter Party
VLCC -	Very Large Crude Carrier

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
1.1	Definição do problema.....	11
1.2	Definição dos objetivos, pressuposto teóricos e metodologia.....	12
2	O TRANSPORTE MARÍTIMO	14
2.1	Principais tipos de navios.....	17
2.1.1	Navios de carga geral.....	17
2.1.2	Navios porta-contêineres.....	18
2.1.3	Navios <i>roll-on/roll-off</i>	18
2.1.4	Navios multi-propósito.....	19
2.1.5	Navios graneleiros (granel seco).....	19
2.1.6	Navios-tanque (granel líquido).....	20
3.	O MERCADO DE FRETE MARÍTIMO NO BRASIL.....	21
3.1	Conceituação e breve panorama do mercado de frete no Brasil.....	21
3.1.1	Custos	23
3.1.2	Contrato de fretamento ou afretamento.....	25
3.1.3	O movimento de produtos transportados pela cabotagem brasileira.....	27
3.1.4	Conferência de fretes	29
3.1.5	Frete morto (<i>dead freight</i>).....	30
3.2	Participação no mercado de frete do transporte marítimo brasileiro.....	31
4	O PAPEL DOS FRETES NA COMPOSIÇÃO DA CONTA DE BALANÇO DE PAGAMENTOS.....	33
4.1	O custo dos fretes no serviço não-fatores.....	34
4.2	A perda de reservas internacionais decorrente do pagamento de fretes.....	36

4.3	O oligopólio dos armadores internacionais.....	37
5	ÓRGÃOS, CONVENÇÕES E REGRAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS QUE REGULAMENTAM O TRANSPORTE MARÍTIMO NO BRASIL.....	39
5.1	Órgãos regras e convenções internacionais	41
5.1.1.	Convenções que regulam o transporte marítimo de mercadorias.....	43
5.1.2	Bandeiras de conveniência (BDC) e suas incongruências.....	44
5.1.3	NVOCC - <i>Non-vessel operating common carrier</i> (Transportador comum não operador de navio.....	46
5.2	Órgãos, leis e tributos nacionais.....	47
5.2.1	Órgãos	48
5.2.2	Leis e tributos nacionais.....	50
5.2.3	Tributos e incentivos.....	50
5.3	As perspectivas futuras de um mercado regulado.....	53
6	A CABOTAGEM BRASILEIRA COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO.....	55
6.1	Vantagens no uso da navegação de cabotagem.....	56
6.1.1	Fatores que restringem o desenvolvimento da cabotagem.....	57
6.1.2	O estímulo necessário à cabotagem.....	59
6.2	O custo da tripulação no transporte aquaviário.....	61
7	CONCLUSÃO.....	64
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	70

INTRODUÇÃO

O mar, desde a mais longínqua antiguidade, sempre fascinou o homem pela sua vasta imensidão de águas, que o levava a imaginar as terras, riquezas e mistérios que ali poderiam existir. Assim, pela curiosidade e pelo fascínio que o mar exercia o homem se lançou a desbravá-lo.

Sem conhecimentos técnicos suficientes, a navegação começou com rudimentares embarcações. Logo, as viagens foram consideradas verdadeiras aventuras marítimas por carecerem de um conhecimento que se desenvolveu com a prática, os usos e os costumes marinheiros. Esse início se baseou, sobretudo, na intuição dos primeiros navegadores de que se tem notícias, como vikings, gregos, fenícios e romanos na Antiguidade e também Portugal e Espanha na Idade Moderna, os quais deixaram na história humana o seu legado.

Com o passar dos tempos, o homem veio a descobrir novos povos e terras e a estreitar as distâncias com o surgimento de aparelhos que auxiliavam a navegação: a bússola, o sextante e o desenvolvimento de cartas náuticas, por exemplo, promoveram a implementação do comércio marítimo entre povos distantes. A evolução desse comércio levou à criação de frotas mercantes e ao estabelecimento de rotas marítimas.

Com a necessidade de financiamento das expedições, entretanto, surgiram os primeiros contratos comerciais marítimos com o intuito de salvaguardar o credor daquelas empreitadas, que só seria restituído no caso de sucesso devido aos riscos que envolviam as viagens por mar.

Cabe ressaltar, contudo, que desde a Antiguidade já haviam sido criadas algumas legislações como o Código de Manu e o Código de Hamurábi, sendo que este estabelecia regras sobre construção naval, fretamento de navios a vela e a remo, responsabilidade do fretador, abalroação e indenização em caso de danos.

Porém, no período medieval os institutos chamados de “Consulado do Mar” e “Os Rolos de Óleron” começaram a delinear uma legislação mais aperfeiçoada e abrangente para

regular quase todos os casos do direito marítimo: construção, compra e venda de navios, relações entre o armador, o capitão e a equipagem, direitos e obrigações da tripulação, contratos de fretamento, avarias, alijamento e outros.

Já no início da era Moderna, com o advento dos grandes descobrimentos, quando Portugal, Espanha e Holanda tornam-se grandes potências navais e comerciais, aumentou consideravelmente o comércio por via marítima fazendo com que as relações econômicas decorrentes da exploração mercantil da navegação fomentassem o aperfeiçoamento das legislações. Estas compreendiam a armação e expedição dos navios, o seguro, os fretamentos, os riscos e os contratos relativos ao comércio marítimo.

Assim foi-se estabelecendo o comércio mundial por via marítima, aumentando a interdependência econômica entre cidades e estados. Este tipo de comércio teve, portanto, um desenvolvimento natural em face das demandas mundiais de consumo de matérias-primas e produtos. Além disso, os estados sentiram a necessidade de investir em suas frotas mercantes com o alavancamento do poderio comercial marítimo.

O propósito deste trabalho é analisar, já nos dias de hoje, como se apresenta o modal marítimo em seus vários aspectos, a saber: suas regulamentações e a real importância da Marinha Mercante no quadro econômico brasileiro, em especial no tocante a conta de balanço de pagamento e a legitimação do transporte como via condutora das riquezas nacionais, tanto no contexto da cabotagem quanto também no de longo curso.

Sendo assim, serão feitas algumas considerações a respeito da Marinha Mercante com relação a sua posição no atual cenário econômico brasileiro, já que o gasto com fretes afeta diretamente a conta de balanço de pagamentos.

Alguns autores já têm abordado a realidade das Marinhas Mercantes dos países desenvolvidos em comparação à Marinha Mercante brasileira. Tais modelos internacionais, para esses autores, seriam bons parâmetros a serem implementados na realidade nacional para maior desenvolvimento do setor marítimo em relação a este modelo de transporte. Contudo, tal comparação não será objeto de estudo deste trabalho.

Entretanto, é importante que a frota mercante seja fortalecida em seus vários segmentos para que o Brasil não seja totalmente dependente de frotas estrangeiras e gerar condições que contribuam para o equilíbrio de sua conta do balanço de pagamentos.

Para Castro Junior (2011, p.87), “sem política pública eficaz, as empresas brasileiras de navegação sofrem concorrência desleal das empresas de navegação cujos navios são registrados em bandeiras de conveniência”.

1. 1. Definição do problema

A falta de participação da frota mercante brasileira no comércio de longo curso e no de cabotagem contribui para que haja um constante desequilíbrio na conta de balanço de pagamentos¹ com o custo dos fretes. Tal fator também contribui para o aumento do deficit externo devido ao pagamento de fretes aos armadores internacionais já que 95% do comércio brasileiro depende da área marítima, apesar de somente 3% desse comércio ser feito por navios nacionais.

Dessa forma, fica o Brasil à mercê do pagamento de valores de fretes estipulados pelos armadores internacionais, fato decorrente de não se ter como negociar preços melhores em consequência da falta de uma frota própria.

Diferentemente da sua condição nas décadas de setenta e oitenta do século passado, o país não tem como participar das conferências de frete porque a Marinha Mercante brasileira não possui uma frota adequadamente composta no seu quantitativo e na diversidade de suas embarcações.

Sendo assim, o país, como já citado, é levado a continuar dependente de uma frota fretada para realizar o seu comércio marítimo. Além disso, a contínua perda de divisas em caso

¹Entenda-se como conta de balanço de pagamentos o registro realizado pelo Banco Central do valor de todas as transações entre os residentes e os não residentes no país, durante um determinado período de tempo, normalmente de um ano, mas que pode ser semestral, trimestral, mensal, semanal, ou, até mesmo, diário (Cf. Silva, p.2008).

de redução ou da extinção da frota mercante nacional levaria o país a uma total dependência dos armadores internacionais, fato já apontado em Castro Junior (2011).

Portanto, pretende-se, ainda, mostrar neste trabalho a necessidade da valorização do papel da Marinha Mercante brasileira em um cenário cada vez mais globalizado no que se trata das relações econômicas internacionais do transporte marítimo.

1.2. Definição dos objetivos, pressupostos teóricos e metodologia

O principal objetivo desta pesquisa é avaliar a importância da Marinha Mercante brasileira como um instrumento capaz de contribuir para o equilíbrio da conta de balanço de pagamentos no tocante aos fretes.

Para que tal objetivo seja alcançado, estabeleceram-se os seguintes objetivos secundários: (i) rever a necessidade de órgãos que regulam o setor marítimo serem mais atuantes na proteção da frota nacional, evitando as falhas de mercado² neste modal; (ii) propor a quebra de paradigmas que ainda existem no setor, como é o caso, por exemplo, do custo trabalhista de cada marítimo brasileiro em relação ao mesmo custo do profissional estrangeiro para o armador e (iii) analisar a necessidade de se constituir uma frota mercante adequada de forma a compor um poder marítimo com vistas ao interesse nacional neste meio de transporte para não ficar o país à mercê e dependente dos mais variados interesses econômicos dos armadores transnacionais.

Dado que a principal temática aqui apresentada se relaciona à questão de equilíbrio na conta de balanço de pagamentos nacional pelo uso mais eficaz da Marinha Mercante brasileira, um dos arcabouços teóricos para este trabalho será o pressuposto defendido pelo liberal Adam Smith, autor que estimula e mostra a importância do comércio por via fluvial e

²Definida como a situação em que a alocação de bens e serviços por mercado livre não é eficiente. Ela ocorre como o mercado deixa de cumprir sua obrigação as falhas mais comuns envolvem casos de concorrência inadequada, informações inadequadas, imobilidade recursos, bens públicos e concorrência imperfeita. Disponível em: <http://www.cursomba.com/economia-nas-empresas/o-que-e-falha-de-mercado>. Acessado em: 23/08/2014.

marítima em sua obra *A Riqueza das Nações* (1996, p.78).

Outro teórico a ser considerado nesta pesquisa será o neoliberal Joseph Hayek, que ressalta o fato do equilíbrio de mercado, no qual é necessário serem feitos estímulos direcionados e não a intervenção governamental (segundo Ganem, 2012). Além disso, serão analisadas fontes como anuários e artigos da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), revistas como a *Portos e Navios* e a *Mundo Logística*, bem como alguns autores que abordam o Direito Marítimo e o Direito Comercial Marítimo, como Castro Junior (2011 e 2012), Gilbertoni (2005), Anjos & Gomes (1992) e Martins (2008). Ainda pela abordagem que fazem do comércio exterior brasileiro, suas regras e peculiaridades, serão considerados autores como Pires (2013) e Lopez & Gama (2004).

A seleção desses pressupostos teóricos complementares se dá pelo fato de esses autores defenderem a importância de uma política de estímulo às empresas brasileiras de navegação e que estas sejam protegidas dos problemas de mercados, exemplificados pelos cartéis e monopólios. Outro fato importante para tal escolha é a análise que fazem os autores quanto à necessidade de uma Marinha Mercante que arvore a bandeira brasileira a fim de manter o saldo positivo da conta de balanço de pagamentos em relação ao custo frete.

Na tentativa de se responder à hipótese e às questões aqui levantadas, optou-se pelo método dedutivo, em que se parte de algumas premissas para que se chegue a uma conclusão. Pretende-se, portanto, percorrer o caminho explicitado a seguir.

i) Primeiro, analisar a história do desenvolvimento do comércio mundial ressaltando, em especial, a importância do transporte marítimo ao longo da história.

ii) Após este primeiro momento, avaliar legislações e contratos comerciais que envolvam a Marinha Mercante brasileira, em especial no tocante aos fretes.

iii) Por fim, analisar propostas quanto ao papel da Marinha Mercante frente a independência financeira brasileira, bem como aquelas concernentes à implementação de uma política de proteção e estímulo a este setor.

2. O TRANSPORTE MARÍTIMO

A história do desenvolvimento do comércio mundial mostra a interdependência econômica das cidades e nações. Os fenícios, por exemplo, já utilizavam o comércio marítimo há mais de dez séculos antes de Cristo. Dessa forma, o comércio por via marítima sofreu um desenvolvimento natural diante das demandas mundiais de consumo de matérias-primas e produtos. Assim, logo as nações sentiram a necessidade de investir em suas frotas mercantes.

O globo terrestre apresenta 73% de espaços marítimos, o que torna o transporte de mercadorias e de passageiros por essa via um modal de transporte que, estima-se, é utilizado em mais de 90% das operações de comércio mundial. Sendo assim, pode-se afirmar que o transporte marítimo é um importante elemento de desenvolvimento para um país. Uma de suas características principais é a maior capacidade de transporte de carga, que chega a atingir milhares de toneladas.

Ainda em sua obra *A Riqueza das Nações*, Adam Smith destaca a importância e vantagem deste meio de transporte:

O transporte fluvial ou marítimo abre um mercado mais vasto para qualquer tipo de trabalho do que unicamente o transporte terrestre, é na costa marítima e ao longo dos rios navegáveis que, naturalmente, todo tipo de trabalho ou ocupação começa a subdividir-se e aprimorar-se, e somente depois de muito tempo esses aperfeiçoamentos se estendem ao interior de um país. Uma carroça de rodas largas, servida por dois homens e puxada por oito cavalos, leva aproximadamente seis semanas para transportar de Londres a Edimburgo — ida e volta — mais ou menos 4 toneladas de mercadoria. Mais ou menos no mesmo tempo um barco ou navio tripulado por seis ou oito homens, e navegando entre os portos de Londres e Leith, muitas vezes transporta — ida e volta — 200 toneladas de mercadoria. Portanto, seis ou oito homens, por transporte aquático, podem levar e trazer, no mesmo tempo, a mesma quantidade de mercadoria entre Londres e Edimburgo que cinquenta carroças de rodas largas, servidas por 100 homens e puxadas por 400 cavalos. Para 200 toneladas de mercadorias, portanto, transportadas por terra de Londres para Edimburgo, é necessário pagar a manutenção de 100 homens durante três semanas, e o desgaste e a mobilização de 400 cavalos, mais o de 50 carroças de rodas largas. Ao contrário, essa mesma quantidade de mercadorias, se transportada por hidrovía, será onerada apenas pela manutenção de 6 ou 8 homens, e pelo desgaste e movimentação de um navio ou barco com carga de 200 toneladas, além do valor do risco maior, ou seja, a diferença de seguro entre esses dois sistemas de transporte (SMITH, 1996, p.78).

É possível destacar ainda o baixo custo de deslocamento para grandes distâncias e a diversidade de cargas que as operações por via marítima englobam. Logo, o transporte

marítimo se destaca de forma absoluta no comércio mundial, sendo ideal para mercadorias de baixo e médio valor agregado, o que lhe confere um papel de suma importância no cenário internacional. Além disso, divide-se em transporte marítimo, fluvial e lacustre, que são as navegações em mares, rios e lagos, respectivamente, podendo ser nacional e internacional (KEEDI, 2004, p.124).

Vale ressaltar que dos dez principais países marítimos que controlam 68% da frota mundial a Grécia conta com a maior frota mercante do mundo, seguida de Hong Kong (antiga colônia inglesa e atual província chinesa) e Coreia, que aparecem na sexta e na oitava posição, respectivamente. Japão, EUA, Noruega, Inglaterra e Alemanha são os países desenvolvidos que integram o grupo dos 10 maiores (segundo, terceiro, quarto, sétimo e décimo lugares respectivamente), além de China (quinto) e Rússia (nono). Embora os países em desenvolvimento respondam por 39% do comércio mundial, estes controlam apenas 19% da frota mercante.

Hoje, decorrente da complexidade, importância e aceleração do comércio internacional, pode-se afirmar que as cinco maiores potências marítimas são nações ricas e desenvolvidas, já que juntas controlam mais de 50% do total da frota mundial de embarcações mercantes, ou seja, a navegação marítima é a grande responsável pelo atual modelo globalizado de negócios, e os portos são o ponto de encontro de determinado país com o mercado internacional.

Como o principal meio de transporte utilizado no Brasil para a exportação de mercadorias é feito por via marítima, destaca-se que em 2012 a tonelagem exportada representou 96% do total do comércio brasileiro e a importada alcançou 89%, com desempenho semelhante ao do ano anterior. Nos dois últimos anos, a participação do transporte marítimo no cenário comercial se manteve estável, sendo que 84% do montante exportado e 75% do importado utilizaram esse meio de transporte em 2012.

Segundo a ANTAQ (Agência Nacional do Transporte Aquaviário), em 2012 o fluxo comercial brasileiro com o exterior totalizou 670,3 milhões de toneladas, sendo embarcadas

525,4 milhões de toneladas de mercadorias e desembarcadas 144,8 milhões de toneladas provenientes de outros países. O aumento de 1,9% no fluxo total foi sustentado pelo desempenho positivo dos granéis sólidos e líquidos.

Cabe destacar que o principal destino das exportações brasileiras em 2012 foram os países do Índico e do Extremo Oriente, com 58,9% do peso das exportações brasileiras sendo feitas por via marítima. A maior parte dessa carga foi granel sólido (91%), principalmente minério de ferro embarcado para a China. Os países dessa rota também foram os principais destinos das cargas de outras naturezas: 44,3% do granel líquido, 25,9% da carga geral solta e 24,3% da carga geral containerizada.

O segundo principal destino das cargas embarcadas no Brasil foi a Europa Ocidental e a Setentrional, com 80,1 milhões de toneladas (15,2% do total exportado). Em seguida, veio o Mediterrâneo/Mar Negro, com 40,7 milhões de toneladas (7,7% do total), e o Oriente Médio, com 29,9 milhões de toneladas (5,7% do total).

Para a Costa Leste dos EUA e o Canadá foram transportados 24,4 milhões de toneladas (4,6% do total). Os demais destinos totalizaram 41 milhões de toneladas, representando 7,8% do peso das exportações brasileiras por via marítima.

Ainda segundo a ANTAQ, 144,8 milhões de toneladas de cargas desembarcadas no Brasil possuem origem mais dispersa e são distribuídas de maneira mais uniforme entre as rotas oceânicas. Mesmo assim, a rota Índico/Extremo Oriente revelou-se também como de maior relevância (19,9% do total importado), seguida pela Costa Leste dos EUA e pelo Canadá (17,9%) e pela Europa Setentrional e Ocidental (15,0%).

Pode-se então constatar que a natureza das cargas desembarcadas por rota oceânica evidencia que o Índico e o Extremo Oriente foram as principais procedências da carga geral solta, com 2,3 milhões de toneladas (41,8% do total), e da carga geral containerizada, com 14,3 milhões de toneladas (41,6% do total). O granel sólido teve como principal origem a Costa Leste dos EUA e o Canadá, com 14,2 milhões de toneladas que representam 22,7% do total. Já o granel líquido teve como principal origem a África Ocidental (Golfo da Guiné) com 10,8

milhões de toneladas, representando 25,4% das cargas dessa natureza que desembarcaram no Brasil.

Considerando tal realidade, autores como Castro Junior (2011 e 2012) e Gilbertoni (2005), têm abordado a realidade das Marinhas Mercantes dos países desenvolvidos em comparação à Marinha Mercante brasileira. Tais modelos internacionais, para esses autores, seriam bons parâmetros a serem postos em prática na realidade nacional para maior desenvolvimento do setor marítimo.

Hoje, a frota mercante mundial se apresenta rica e diversa em tipos e modelos de embarcações para atender a uma vasta gama de demandas.

2.1. Principais Tipos de Navios

Os navios utilizados no comércio marítimo têm características peculiares que os diferenciam em sua tipologia e utilidade, a saber.

2.1.1. Navios de Carga Geral

São navios convencionais dotados de porões ou cobertas que transportam carga geral. Nestas embarcações, a quantidade de porões ou cobertas determina o número de compartimentos que, dependendo da quantidade, podem comportar diferentes tamanhos de carga. São navios que se classificam também pelo tipo de carga que transportam, a qual pode ser classificada como carga seca ou como aquela que necessita de controle de temperatura.

Assim, as embarcações de carga seca podem transportar uma grande variedade de mercadorias que, embora geralmente acondicionadas em embalagens, podem ser transportadas sem embalagem, como máquinas, equipamentos etc. Já os navios que transportam mercadorias que precisam de controle de temperatura para manter a integridade das mesmas – como carnes, laticínios, frutas, verduras – são conhecidos como navios refrigerados.

As modernas técnicas de unitização de cargas, em particular o contêiner, tem levado grande parte da frota de cargueiros a obsolescência, com sua conseqüente substituição pelos porta-contêineres, *Roll-on/Roll-off* ou multi-propósitos. Atualmente o uso dos navios convencionais restringe-se aos serviços regulares apenas de alguns tráfegos, por exemplo, Brasil-África (Cf. RODRIGUES, 2001, p.88).

2.1.2. Navios Porta-Contêineres

Os navios denominados porta-contêineres são especializados no transporte de contêineres e seus porões são dispostos em células, com guias verticais para a estivagem de contêineres. O sistema empregado na movimentação da carga é o *lift-on / lift-of* (sistema de movimentação vertical). Na atualidade, este tipo de navio não possui meios próprios de carga e descarga, fazendo com que tal processo seja realizado com equipamentos pertencentes a portos altamente especializados chamados “Portêineres”. Estes são portos muito seguros e com excelente nível de produtividade (Cf. RODRIGUES, 2001, p.88-90).

Uma das principais vantagens deste tipo de navio é com relação ao custo do frete e ao gasto portuário reduzido, além do fluxo regular e rápido de contêineres. Tornando-o mais vantajoso e de baixo custo decorrente do menor número de avarias nas cargas, como a facilitação do transporte multimodal porta a porta (Cf. VIEIRA, 2002, p.35).

2.1.3. Navios *Roll-on/Roll-off*

São navios que são utilizados para o transporte de veículos, carretas e *trailers*, ou seja, cargas rolantes. Estas embarcações utilizam rampas móveis situadas na proa, na popa ou nos costados dos navios que se conectam ao cais. As cargas, então, deslocam-se rodando para embarque ou desembarque com ou sem força motriz própria. No seu interior, estes navios possuem diversas garagens para carga com rampas ou elevadores de acesso interligando os seus

diversos níveis. Eles foram planejados para tornar vantajoso o transporte de cargas heterogêneas e para tornar o transporte das mesmas de porta a porta mais rápido, otimizando as operações portuárias. O produto não precisa ser separada por meio de transporte terrestre ou dos meios convencionais dos portos de movimentação de carga tanto no embarque quanto no desembarque ajudando a diminuir os custos do armador (Cf. VIEIRA, 2002, p.35).

2.1.4. Navios Multi-Propósito

São navios denominados de polivalentes já que podem oferecer flexibilidade em diversos tipos de serviços, como o transporte de granéis, neo-granéis e/ou contêineres, ou seja, podem transportar cargas de mais de um tipo de navio objetivando a demanda de tráfego em que a movimentação de carga pode ser feita verticalmente ou por rampas e elevadores. Embora disponham de meios próprios de carga e descarga, suas operações e seu manuseio são lentos e caros, e as cargas soltas ficam altamente expostas a roubos e avarias, aumentando assim os custos das embalagens e os prêmios de seguro (Cf. RODRIGUES, 2001, p.89-90).

2.1.5. Navios Graneleiros (Granel Seco)

São navios especializados e ideais para o transporte de granéis sólidos como produtos agrícolas, minérios e fertilizantes, cujo custo operacional é baixo e sua velocidade reduzida. Os porões apresentam formas abauladas e sem divisões. Uma vez que os mercados de granéis são extremamente voláteis, dependendo em grande parte de safras, políticas governamentais entre outros fatores, geralmente não possuem linhas regulares, operando na forma *tramp*³ (Cf. RODRIGUES, 2001, p.90).

³Navio mercante de carga que não tem itinerário fixo, podendo destinar-se em cada viagem a qualquer porto onde haja carga a embarcar. http://www.sobena.org.br/downloads/diciona_naval/Tipos%20de%20Navios.pdf Acesso em: 17/08/2014.

2.1.6. Navios-Tanque (Granel Líquido)

Também conhecidos como navios petroleiros, são construídos para o transporte de graneis líquidos como petróleo e seus derivados, produtos químicos e óleos vegetais. Possuem bombas para descarga e sistema de aquecimento para a carga, geralmente para manter a temperatura da carga embarcada em caso de necessidade. Estas embarcações têm como característica o transporte de grandes quantidades de produtos em fluxos contínuos entre as áreas de extração, as unidades de refino e os mercados consumidores.

A fim de reduzir os custos operacionais, principalmente com o fechamento do canal de Suez, na década de 70, decorrente do aumento da distância para o transporte do petróleo, decidiu-se pelo aumento do porte dos petroleiros, gerando assim os VLCC (*Very Large Crude Carrier*), navios petroleiros com porte bruto maior que 200.000 TPB⁴ e menor que 320.000 TPB, e os ULCC (*Ultra Large Crude Carrier*), navios petroleiros com porte bruto maior do que 320.000TPB.

Entretanto, com as novas descobertas de petróleo no Golfo do México, no Mar do Norte e no Golfo da Guiné, os navios-tanque se tornaram antieconômicos, o que fez com que se optasse por frotas mais ágeis, na faixa de 50.000 a 150.000 TPB. Isso levou os maiores petroleiros a serem transformados, hoje em dia, em tanques flutuantes.

Como o Brasil carece de uma frota diversificada em quantitativo, sua dependência de armadores internacionais apenas cresce. Para melhor entender o que o uso mais eficaz da Marinha Mercante brasileira representa para o equilíbrio na conta de balanço de pagamentos nacional, é preciso compreender como funciona o mercado de frete marítimo no Brasil.

⁴ É o peso que o navio é capaz de embarcar, ou seja, é o somatório do peso da carga, do óleo combustível, dos passageiros e sua bagagem, dos tripulantes e seus pertences, sobressalentes, etc. (Cf. RAPHAEL, 2003, p.45).

3. O MERCADO DE FRETE MARÍTIMO NO BRASIL

Neste capítulo, serão apresentados um breve histórico do mercado brasileiro de frete e sua conceituação. Além disso, será abordada a importância da visão econômica no fretamento marítimo, sua relevância para o equilíbrio da conta de balanço de pagamentos, e a sua importância direta em contribuir para o superávit da balança comercial nacional. Esta última resulta da agregação da balança de bens e serviços, decorrentes das importações e exportações do comércio nacional.

3.1. Conceituação e breve panorama do mercado de frete no Brasil

Segundo Raphael (2003, p.51), “o frete marítimo é o montante recebido pelo armador de uma embarcação pelo transporte da carga, pelo preço do transporte ou ainda pela remuneração do aluguel do navio ou pelo transporte de mercadorias”. Fretar significa, então ofertar um navio a frete e afretar é tomá-lo sob frete, sendo que o fretador é quem aluga o navio e o afretador é quem pagará este aluguel. O fretamento ou afretamento é firmado contratualmente por escrito, por um documento denominado carta partida ou carta de fretamento.

Em todo contrato de transporte marítimo, o proprietário do navio (*owner*) ou transportador (*carrier*), que é o fretador, pode ceder todo o navio ou parte dele para cobrar o frete a quem for utilizar os serviços. Isso gera de um lado a obrigatoriedade do transporte e, do outro, a obrigação do aluguel ou frete, condicionando o contrato a uma locação.

Com relação ao fretamento por transporte de mercadorias, a tarifa de frete é denominada Frete Básico, isto é, o valor cobrado segundo o peso ou volume da mercadoria (cubagem de uma tonelada para um metro cúbico), prevalecendo sempre o que propiciar maior receita ao armador. Há outras cobranças que costumam ser adicionalmente aplicadas nos contratos de fretamento, sendo as mais comuns a *Ad Valorem*; a Sobretaxa de Combustível

(*Bunker Surcharge*); a Taxa para Volumes Pesados (*Heavy Lifty Charge*); a Taxa para Volume de Grandes Dimensões (*Extra Length Charge*); o Adicional do Porto; o Fator de Ajuste Cambial (*Currency Adjustment Factor*); e a Sobretaxa de Congestionamento (*Port Congestion Surcharge*). No Brasil, a cobrança pelo armador somente é possível com autorização do Ministério dos Transportes (LOPEZ & GAMA, 2004, p.355).

Essas taxas extras em média encarecem o frete em torno de 17% a 20,4% dependendo da carga a ser transportada e da variação da taxa cambial do período em que foi fechado o contrato de transporte.

Visto isso, será exposto a seguir o significado das cobranças extras adicionadas ao frete de mercadorias (Cf. LOPEZ & GAMA, 2004, p.355).

1) *Ad Valorem*: percentual que incide sobre o valor no local de embarque da mercadoria. Aplicado normalmente quando esse valor corresponder a mais de US\$ 1 mil por tonelada. Pode substituir o frete básico ou complementar o seu valor.

2) Sobretaxa de Combustível (*Bunker Surcharge*): percentual aplicado sobre o frete básico destinado a cobrir os custos de combustível.

3) Taxa para Volumes Pesados (*Heavy Lift Charge*): atribuídas às cargas cujos volumes individuais excessivamente pesados (normalmente acima de 1.500kg) exijam condições especiais para embarque/desembarque ou acomodação no navio.

4) Taxa para Volumes com Grandes Dimensões (*Extra Length Charge*): aplicada geralmente a mercadorias com comprimento superior a 12 metros.

5) Adicional de Porto: taxa cobrada quando a mercadoria tem como origem ou destino algum porto secundário ou fora da rota.

6) Fator de Ajuste Cambial – CAF (*Currency Adjustment Factor*): utilizado para moedas que desvalorizam sistematicamente em relação ao dólar americano, dependendo da apreciação ou depreciação cambial em função da política econômica de câmbio flutuante, sendo conjuntural que depende da conjuntura internacional.

7) Sobretaxa de Congestionamento (*Port Congestion Surcharge*): incide sobre o frete básico para portos onde existe demora para atracação dos navios.

3.1.1. Custos

Alguns outros fatores podem influenciar na base do custo do frete, como é o caso de fatores inerentes à mercadoria; fatores geográficos como a distância dos portos; fatores legais, onde se destacam os acordos bilaterais que estabelecem cotas de participação que controlam o fluxo de mercadorias e tendem a elevar as taxas de frete, fatores políticos, sociais e econômicos como epidemias, revoltas, comoções civis, guerras, greves etc.

Existe, ainda, o argumento dos armadores de que o aumento do custo do frete no Brasil é bastante influenciado pelo custo do serviço da praticagem brasileira, afirmação contestada por estas associações prestadoras de serviço.

As empresas de navegação afirmam que o custo da praticagem brasileira estaria entre os mais altos do mundo, reduzindo a competitividade do país. Segundo a armação nacional, o serviço de praticagem é tarifado e regulado por órgãos do governo na maior parte dos portos mundiais. Ademais, não há variação de cobrança entre as companhias – ainda que os navios tenham o mesmo tamanho e façam manobras similares – o que acontece no Brasil.

Entretanto, as associações de praticagem nacionais informam que os números relativos aos ganhos e reajustes dos preços do serviço prestado por elas impactam diretamente no frete marítimo somente entre 0,4% e 0,59% e entre 0,12% e 0,18% no custo logístico total das importações. O Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBTP), em estudo publicado em 2013, atesta que a praticagem representa 2,48% dos custos portuários totais.

A própria justiça nacional em março de 2014, aceitou os argumentos das associações quanto ao fato de ser a praticagem uma atividade privada, de relação entre profissionais e armadores e, como tal, não pode estar suscetível a sofrer interferência do

governo a não ser em caso de abusos.

Logo, é possível pressupor que todas as referidas taxas e cobranças vão incidir, independente do valor, diretamente no preço do frete, na elevação do custo do transporte da carga, assim como no preço final da mercadoria para o consumidor, conforme assinala o IBTP.

No Brasil, os tão propalados custos do transporte marítimo têm como principais fatores diretos os gargalos logísticos (congestionamento dos portos), os impostos cobrados nos portos e o preço do combustível que abastece os navios. Tais fatores têm influência direta no aumento dos preços da mercadoria ao consumidor final.

Contudo, os fatores que influenciam os valores do frete não são muito claros, pois dependem em grande parte da economia global. Assim, se houver um pico decorrente da necessidade do transporte marítimo e este for limitado, os fretadores podem aproveitar tal carência e cobrar fretes altos, considerando a demanda inelástica por fretes em curto prazo. Por sua vez, os afretadores dificilmente deixarão de contratar o transporte por conta de um frete elevado, o que ocorre inversamente quando a economia está em baixa.

Historicamente, a variação de mercado não afetava o Brasil diretamente, já que do final da década de 70 até o início dos anos 90 a flutuação do mercado de fretes não causava grandes transtornos uma vez que a frota mercante brasileira tinha um grau de estabilidade de crescimento. Além disso, era possível angariar melhores preços no mercado internacional principalmente porque o país contava com apoio governamental, com financiamentos diferenciados e com subsídios diretos e indiretos na atividade de transporte marítimo.

Com o advento da globalização e a abertura ocorrida no setor, além do reduzido número de empresas de navegação de atuação mundial, a falta de uma política efetiva que estimule a sustentação de uma frota mercante brasileira competitiva, contribui para que a armação nacional venha perdendo espaço anualmente. Um dos segmentos mais atingidos é o de carga geral, setor que concentra cargas industriais de maior valor agregado, o que limita o ganho em fretes e restringe a rentabilidade.

Conforme observaram Filgueira e Gonçalves:

As fragilidades reaparecerão com toda a força evidenciando, mais uma vez os limites estruturais do Modelo Liberal Periférico e da sua política macroeconômica. Os efeitos sobre a economia brasileira e a resposta das autoridades econômicas são conhecidos. A desaceleração do comércio mundial terá um impacto imediato sobre o valor das exportações, com a redução das quantidades exportadas e a queda dos preços as commodities agrícolas e industriais. A redução dos saldos da balança comercial e, em consequência, da conta de transações correntes do balanço de pagamentos implicará aumento da dependência em relação aos fluxos de capitais internacionais – necessário para equilíbrio do balanço de pagamentos. Como essa situação será a regra dos países periféricos, as taxas de juros exigidas pelos capitais de curto prazo – e com tendência de buscar proteção nos títulos do governo americano – tenderão a se elevar, provocando em cadeia, a elevação das taxas de juros domésticas. Em resumo: reaparecerá a vulnerabilidade externa estrutural da economia brasileira (Filgueira e Gonçalves, 2007 *apud* GONÇALVES, 2013).

Como forma de reger as relações entre fretador e afretador, normatizou-se o mercado marítimo com contratos que abarcam as singularidades deste setor.

3.1.2. O contrato de fretamento ou afretamento

Quanto ao contrato de fretamento por via marítima, que tem o navio como protagonista, este pode ser denominado de carta-partida (*Charter Party*) ou apólice de fretamento (*contract of affreightment*). Em caso de o contrato se referir especificamente ao fretamento parcial do navio, quando será transportada uma pequena parcela de mercadoria, este ficará limitado ao conhecimento de embarque (*bill of lading*).

Ainda conforme RAPHAEL (2003, p.57-58), existem outros tipos de contrato de fretamento de navios, a saber: (i) a casco nu, conhecido também como *Bare Boat Charter Party* (BCP), quando o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação de sua preferência; (ii) por tempo, *Time Charter Party* (TCP), quando o afretador recebe a embarcação, ou parte dela, armada e tripulada para operá-la por tempo determinado; (iii) por viagem, *Voyage Charter Party* (VCP), quando o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação com tripulação à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens; (iv) fretamento parcial, quando o espaço de um navio é dividido em partes para um grande número de embarcadores.

Depois de fechada a contratação, o navio tem um tempo estipulado durante as negociações para chegar ao porto de carregamento. Tal período de tempo é chamado de *laydays*. Quando da chegada da embarcação ao porto de carga, o agente do navio entrega ao afretador um documento chamado de *Notice of Readiness* (NOR), no qual o transportador notifica ao afretador que o meio está pronto para operar tanto a carga quanto a descarga da mercadoria. Logo que se concretiza a aceitação da NOR pelo afretador, inicia-se a contagem do *laytime*, isto é, do tempo acordado entre o afretador e o transportador para que o navio fique disponível para o carregamento e o descarregamento.

Caso haja atraso no prazo estipulado para *laytime*, também chamado estadia, o afretador paga ao armador uma multa chamada *demurrage*, ou sobrestadia, que está diretamente vinculada ao tempo de atraso na operação. Se o carregamento e/ou descarregamento for realizado em um tempo inferior ao *laytime*, o afretador recebe do armador um “prêmio” chamado *despatch*, que é proporcional ao tempo de adiantamento. O *laytime* é calculado conforme o total de carga a ser carregado e a forma de carregamento (quantidade de carga a ser embarcada em um determinado período).

Ao final do embarque/desembarque da carga, o comandante do navio apresenta um documento denominado *Statement of Facts* (SOF), conjunto de fatos que inclui um histórico completo sobre a chegada do navio no porto, sua estadia e saída.

A correlação do preço do navio usado com taxa de frete é obtida pelo método de ganho bruto. Quando os fretes possuem taxas altas, o valor de um navio com cinco anos de uso é da ordem de seis vezes o valor do ganho anual com fretes. Quando o mercado está em recessão, esse valor cai para três vezes o valor do ganho anual.

Além disso, no Brasil existe também o AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante), um percentual cobrado do destinatário sobre o frete pela empresa de navegação. O AFRMM é devido somente no porto brasileiro de descarga e na data da operação. Na navegação de longo curso sua percentagem é de 25%, incidindo sobre a importação.

Segundo dados da ANTAQ (Agência Nacional de Transporte Aquaviário), os gastos com afretamentos para a navegação de cabotagem subiram 82,67% em 2013. A modalidade por viagem apresentou o maior aumento de gastos, 127% em relação ao ano anterior. Foi observada também uma mudança na distribuição dos gastos por tipo de acondicionamento das cargas em comparação com os anos anteriores.

No Brasil as embarcações afretadas para transporte de graneis líquidos representavam os maiores gastos em 2008, 2009, 2011 e 2012 em relação aos demais acondicionamentos, os afretamentos de embarcações para transporte de graneis sólidos totalizaram a maioria dos gastos na cabotagem. Isso se refletiu na distribuição dos gastos por tipo de embarcação, pois os percentuais dos gastos com afretamentos com petroleiros e quimiqueiros somaram 44% em 2012, diminuindo, foram considerados os 51% dos gastos que representavam em 2009 (Cf. Panorama da Navegação Marítima e Apoio, ANTAQ,2012).

A distribuição dos gastos com afretamentos por empresa em 2012 ajuda a explicar as alterações nas distribuições por tipo de acondicionamento e tipo de embarcação. Empresas que tradicionalmente afretam embarcações para o transporte de graneis sólidos mantiveram estável seus gastos com afretamentos em relação a 2011. Esse foi o caso das empresas H. Dantas Comércio, Navegação e Indústrias e da Companhia de Navegação Norsul, que diminuíram consideravelmente os seus gastos com afretamento. A Petrobras continua sendo a empresa que mais gastou com afretamentos nos últimos cinco anos, sendo superada somente em 2010, pela Companhia de Navegação Norsul (Cf. Panorama da Navegação Marítima e Apoio, ANTAQ,2012).

3.1.3. O movimento de produtos transportados pela cabotagem brasileira

Apesar dos altos e baixos da economia brasileira desde o governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso e o Plano Real, a cabotagem, avançou 7,7% nos primeiros nove meses de 2013 em relação ao mesmo período de 2012, tendo por destaque os produtos

transportados por contêineres, nos quais está o maior valor agregado. Em 2013, a taxa de expansão deste segmento foi de 28%. Provavelmente, tal crescimento tende a ser de cerca de 10% ao ano até 2020 a fim de reduzir os custos com logística que chegam a 15%. Isso só corrobora o que já previra Adam Smith ao se referir às vantagens do uso do transporte fluvial ou marítimo (Cf. SMITH, 1996).

Destacam-se atualmente na cabotagem brasileira o transporte de petróleo e seus derivados com a Transpetro, Petrobrás Transporte, sendo, atualmente a maior armadora nacional. A Transpetro transportou 59 454 000 toneladas em 2013. Sendo que a soma transportada com a Petrobras, alcançou algo em torno de 130.000.000 de toneladas em 2013 utilizando-se de embarcações próprias e afretadas, o que corresponde a algo em torno de 68% do total transportado pelo país. Quase que a totalidade transportada pela Petrobrás está relacionada à movimentação de combustíveis, óleos minerais e seus derivados.

Também o transporte de contêineres, que tem a Aliança Navegação, a MercoSul Liners e a Log in como seus expoentes, movimenta em torno de 9 milhões de toneladas transportadas. Já o transporte de granéis sólidos gira em torno de 16 milhões de toneladas transportadas. Entretanto, a maior parte dessas embarcações não é própria, o que leva a um gasto com fretes em torno de US\$ 4,4 bilhões.

O apoio marítimo, que é o segmento da navegação em que embarcações de apoio logístico prestam serviços a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, têm sua parcela no aumento do gasto com fretes. Isto se deve à importância que esse modal adquiriu no final do século passado e na década passada com a descoberta do pré-sal⁵, quando cresceu a necessidade de uma maior quantidade dessas embarcações no apoio ao setor de petróleo, já que

⁵O termo pré-sal refere-se a um conjunto de rochas localizadas nas porções marinhas de grande parte do litoral brasileiro, com potencial para a geração e acúmulo de petróleo. Convencionou-se chamar de pré-sal porque forma um intervalo de rochas que se estende por baixo de uma extensa camada de sal, que em certas áreas da costa atinge espessuras de até 2.000m. O termo pré é utilizado porque, ao longo do tempo, essas rochas foram sendo depositadas antes da camada de sal. A profundidade total dessas rochas, que é a distância entre a superfície do mar e os reservatórios de petróleo abaixo da camada de sal, pode chegar a mais de 7 mil metros. Disponível em: <http://www.sites.petrobras.com.br/minisite/presal/perguntas-respostas/index.asp>. Acesso em: 23/08/2014.

as jazidas se encontram em alto-mar. Segundo a ANTAQ, em 2013 a Petrobras foi autorizada a afretar 295 embarcações.

Sendo assim, pode-se constatar que, em linhas gerais, o Brasil está cada vez mais dependente dos gastos com afretamentos de embarcações para o transporte de riquezas tanto no aspecto interno como externo. Tal fato reflete a falta de se ter uma política voltada a estimular os armadores nacionais a investirem na construção naval para que se possa reduzir os custos diretos que afetam a nossa conta de balanço de pagamentos.

3.1.4. Conferência de Fretes

São organizações formadas pelas próprias empresas de navegação, com apoio governamental, que têm por objetivo limitar a competição entre seus membros e protegê-los da competição externa. Normalmente os armadores dividem o tráfego de determinado *trade*⁶, entre os participantes da conferência. No Brasil, quando as conferências eram amparadas por uma legislação que protegia a presença da bandeira brasileira, o sistema tomou grande impulso. Porém, a partir do momento em que foi se desregulamentando a atividade e os *outsiders*⁷ acirraram a concorrência, o sistema entrou em franco declínio (Cf. GILBERTONI, 2005, p.188).

Decorrente das variantes de mercado, pode-se ainda afirmar que as conferências seriam resultados de um acordo informal ou uma organização com secretariado permanente. De uma forma mais direta, poder-se-ia dizer que a conferência é um sindicato de classe com certas peculiaridades, já que reúne armadores que visam elevar o lucro e manter a estabilização dos preços dos fretes.

As empresas conferenciadas coordenam os fretes e as condições de transporte.

⁶ Comércio, em português.

⁷ Transporte marítimo que prestam serviços regulares, mas não participam das Conferências de fretes. Disponível em: <http://www.ebah.com.br/content/ABAAAF60AG/transportes-logistica?part=11>. Acesso em: 23/08/2014

Entretanto, é possível afirmar que, em outras condições, tal fato seria visto como uma forma ilegal decorrente das leis de defesa da concorrência, tais como a Lei 12.529, que estrutura o assunto. Isso, porém, não ocorre, pois existe a justificativa do suposto papel de estabilização de mercado, o que pode levar o setor a um desenvolvimento técnico e à oferta de melhores serviços aos que usam o transporte marítimo. No mundo atual, existem cerca de uma centena de conferências de frete.

Afora a desregulamentação das conferências de fretes, pode-se tipificá-las como fechadas, visto que o ingresso de um novo membro está condicionado à aprovação das linhas associadas. Estas as quais levam em consideração aspectos como rota, capacidade de transporte já ofertada pela conferência, cota de mercado do membro novato e cobranças advindas dos possíveis reflexos da falta de eficiência e qualidade dos serviços que seus membros se propõem a prestar.

Já nas conferências abertas, o ingresso de um novo membro depende somente do que estabelece a própria conferência, fazendo com que esta tenha uma grande vantagem que é a livre concorrência.

3.1.5. Frete Morto (*Dead Freight*)

No contrato de fretamento, quando a quantidade mínima a se carregar é estipulada e a carga carregada é inferior a esse mínimo, tendo em contrato sido limitada a porcentagem da variação para mais ou para menos da carga embarcada, a diferença detectada denomina-se “frete morto”. Paga-se, em forma de indenização, a diferença de carga não transportada ao transportador; no caso, o frete da carga.

Para evitar que o navio deixe o porto com algum espaço contratado tendo sido cancelado, as partes firmam entre si um acordo que contemple tal situação. Isso deve ser feito com antecedência suficiente a permitir que o armador tenha tempo de recolocar tal espaço para outros embarcadores e não seja obrigado a cobrar do embarcador que cancelou a reserva. O

armador tem o direito de cobrar o frete morto do afretador pela não utilização do espaço colocado à sua disposição.

3.2. Participação no Mercado de Frete do Transporte Marítimo Brasileiro

O transporte marítimo apresenta-se como a alternativa mais econômica para o transporte de grandes volumes, tais como granéis sólidos e líquidos. Isso acontece, principalmente, porque o Brasil tem taxas de frete relativamente baixas na sua cabotagem, decorrente da concorrência com o modal rodoviário e pela necessidade de uma política nacional de diversificação da matriz de transporte.

Por ser o país um grande exportador de grãos e, provavelmente, num futuro bem próximo, um exportador significativo de petróleo, os armadores brasileiros já têm uma excelente justificativa para que invistam na construção de navios. Visto que o transporte marítimo se caracteriza como bem econômico⁸, fica garantido o acesso a matérias-primas geograficamente dispersas, colocando-as a preços competitivos decorrente de um frete razoável, o que possibilita preços mais atraentes em mercados cada vez mais distantes.

O mercado de frete marítimo está ligado diretamente às perspectivas dos armadores em relação à demanda de transporte, visto que sua influência pode suscitar a compra de novos navios, o que está diretamente associado ao nível de atividade do comércio mundial. Sempre que a economia se aquece de maneira global, o comércio internacional se intensifica e os fretes sobem, ficando o Brasil dependente dessa variação.

Diante do que foi até o presente momento conceituado neste trabalho pode-se considerar a importância que o mercado de frete marítimo apresenta na conta de balanço de pagamentos nacional, assim como as variáveis que tornam esse modal de transporte essencial

⁸ É qualquer objeto, serviço ou direito que aumenta a utilidade, direta ou indiretamente. Disponível em: <http://www.thinkfn.com/wikibolsa/Bem>. Acesso em: 17/08/2014.

para o efetivo comércio realizado pelas empresas brasileiras em um mundo globalizado que cada vez mais se mostra extremamente competitivo.

4. O PAPEL DOS FRETES NA COMPOSIÇÃO DA CONTA DE BALANÇO DE PAGAMENTOS

O Brasil tem apresentado, desde 1947, deficit na conta de serviços de seu balanço de pagamentos. Em 2013, o deficit de serviços foi de US\$ 47,5 bilhões e o deficit de serviços de não fatores que inclui os fretes foi de US\$ 9,8 bilhões. Já o deficit de transportes aquaviários foi de US\$ 7,7 bilhões (sendo 2/3 relativos a fretes marítimos, 1/3 relativos a afretamentos de embarcações estrangeiras e uma diminuta parcela relativos ao *cross-trade*⁹), segundo dados do Ministério da Fazenda.

Segundo Silva:

O balanço de pagamentos é o registro realizado pelo Banco Central do valor de todas as transações entre os residentes e os não-residentes no país (residente em outro país) durante um determinado período de tempo, normalmente de um ano, mas que pode ser semestral, trimestral, mensal, semanal, ou, até mesmo diário.

O balanço de pagamentos representa, portanto, um conjunto de fluxos – as transações –, sendo tradicionalmente dividido em duas grandes contas: as contas correntes e de capital.

Começamos pela conta corrente, que pode ser subdividida em:

- (i) balança comercial, em que são registrados os valores das exportações e importações de bens (mercadorias);
- (ii) serviços não-fatores, tais como fretes, seguros, turismo e serviços diplomáticos, pagos ou recebidos do exterior;
- (iii) serviços de fatores, como salários, aluguéis, juros, lucros e dividendos, remetidos ou recebidos do exterior; e
- (iv) transferências unilaterais, como as doações entre países (ou seus residentes) e as remessas ou recebimentos de migrantes.

A soma algébrica dos saldos das quatro contas descritas acima é o saldo da conta corrente do balanço de pagamentos (SILVA, 2008, p.24).

Portanto, os fretes têm importância direta na conta de balanço de pagamentos e se bem administrados, são um dos fatores que favorecem que a mesma se mantenha equilibrada. Torna-se então preponderante que se tenha uma frota mercante que arvore a bandeira brasileira a fim de ajudar a reverter a saída de capital. Como afirma KEEDI (2004, p.68), “havendo mais entradas do que saídas financeiras esta sobra constituirá um reforço nas reservas do país.”

⁹Uma prática onde comprar e vender pedidos para o mesmo estoque são compensados sem registrar o comércio na bolsa, o que é ilegal na maioria das principais bolsas de valores. Isso também ocorre quando um corretor executa tanto uma compra e uma venda para uma conta de um cliente para outro, onde ambas as contas são gerenciadas pelo mesmo gestor da carteira. Disponível em: <http://www.investopedia.com/terms/c/crosstrade.asp>. Acesso em: 17/08/2014.

4.1. O Custo dos Fretes no Serviço Não-Fatores

A geração total de fretes no comércio exterior brasileiro é a soma dos fretes gerados tanto na importação quanto na exportação por navios de bandeira brasileira e de bandeira estrangeira. A geração de fretes é, portanto, uma medida do tamanho do mercado de transporte marítimo entre o Brasil e seus parceiros comerciais.

Pode-se afirmar que o Brasil hoje tem pequena participação no mercado internacional de serviços de transporte marítimo, com uma frota mercante de registro brasileiro que corresponde a 0,85% da frota mundial.

No Brasil, 96% do comércio é realizado por via marítima, o que torna a Marinha Mercante um fator estratégico para a economia nacional tanto no que se refere ao transporte de mercadorias quanto para equilibrar a evasão de divisas.

A frota brasileira de longo curso praticamente desapareceu, o que está causando o desbalanceamento da conta de serviços de não fatores contida na conta de transações correntes do país. Tal desequilíbrio é decorrente do fato do país estar sujeito aos quatro principais armadores internacionais, os chamados *megacarriers*¹⁰, que operam no Brasil e aumentaram o frete em 40%.

A alegação dos armadores internacionais para o aumento do frete é a crise na Europa e o aumento do preço do combustível em âmbito internacional. Constata-se, então, que tais armadores compensam suas perdas no Brasil, uma vez que com a recente crise econômica internacional (2008) houve uma diminuição nos preços dos fretes nos Estados Unidos e na Europa, e o fluxo de importação no Brasil aumentou.

Tudo isso, além de sua extrema importância, é preocupante, pois a nação brasileira não dispõe de uma frota própria para competir por melhores fretes, ficando à mercê dos *megacarriers* devido à falta de controle sobre os preços do frete definidos pelos que ocupam

¹⁰O termo *megacarrier* foi utilizado inicialmente pela UNCTAD no início dos anos 90 para definir as empresas que operavam mais de 100 navios e tinham faturamento acima de US\$ 1 bilhão por ano. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/marina.pdf. Acesso em: 17/08/2014.

uma posição privilegiada, sem concorrência com armadores nacionais.

Na década passada, o mercado internacional de transporte marítimo assistiu a um grande aumento nos valores dos fretes decorrente da pujança do comércio da China. Caso continue esse crescimento, provavelmente os valores devem sofrer nova elevação, ou seja, o Brasil continuará a evadir suas reservas cambiais ao precisar recorrer ao mercado internacional para fretar navios. Isso é fruto do comércio exterior brasileiro ter a China como um dos principais importadores de suas *commodities*¹¹.

No ano de 2012, só no longo curso foram transportados 670 milhões de toneladas de carga. Os navios de bandeira nacional tiveram participação irrelevante nessa quantidade, com certeza perdendo mais divisas com fretamento de navios pelos exportadores.

A Petrobras, fechou contratos milionários de frete em 2012, sendo que nesse ano as empresas do mesmo segmento gastaram em torno de US\$ 258 milhões em nível mundial. No mesmo período a Petrobras gastou em afretamento em torno de US\$ 4,7 bilhões, conforme informação da ANTAQ no seu anuário de 2013 .

Pode-se afirmar, com certeza, que todos os armadores brasileiros têm navios afretados que não arvoram a bandeira do país. É o caso da Vale, com gasto de US\$ 12 milhões; a Aliança, em torno de US\$ 172 milhões; e a Flumar, em torno de US\$ 219 milhões, conforme informação da ANTAQ em seu anuário de 2013. A legislação brasileira permite que todo armador possa ter o mesmo porte bruto de embarcações fretadas na mesma proporção ao porte bruto de embarcações que possui como própria.

Apesar de haver muita especulação em relação aos custos portuários e de transporte marítimo, no Brasil estes custos atingem valores acima do nível internacional, constatando a dependência direta de armadores internacionais, que receberam quase US\$ 3 bilhões de fretes

¹¹São produtos "in natura", cultivados ou de extração mineral, que podem ser estocados por certo tempo sem perda sensível de suas qualidade. Disponível em: http://www.economiabr.net/economia/5_commodities.html. Acesso em: 17/08/2014.

em 2013 para realizar 95% do comércio exterior em navios na sua maioria (70% da tpb¹²) registrados em bandeiras de conveniência, o que deixa a economia interna vulnerável a esse mercado, conforme o anuário da ANTAQ de 2013.

4.2. A perda de reservas internacionais decorrentes do pagamento de fretes.

Conforme expõe SILVA:

O balanço de pagamentos contabiliza todas as transações entre os residentes no país e no resto do mundo, ele é, também, o registro de todas as entradas e saídas de divisas do país, que são as moedas aceitas nas trocas internacionais estima-se já para o ano de 2014, que o valor total pago em fretes associados ao transporte marítimo de mercadorias comercializadas com o Brasil fique acima de US\$ 12 bilhões ao ano. A estimativa considera os cálculos do balanço de pagamentos nos seis primeiros meses deste ano (US\$ 6,5 bilhões) (SILVA, 2008, p.25).

Hoje, a frota brasileira de navios mercantes resume-se a 4.000.000 de toneladas de porte bruto e se rende às práticas abusivas de preços do transporte marítimo. Os países desenvolvidos se beneficiam do aumento desses preços abusivos em fretes, já que as cinco maiores potência marítimas controlam 51 % da frota mundial possuindo mais de 18 mil navios girando em torno de 850 milhões de tpb. Levando em consideração que nos 15 maiores países marítimos o número chega a 80% da frota, totalizando mais de 20 mil embarcações, o Brasil aparece na 21ª posição com 172 navios. (UNCTAD, El Transporte Marítimo, 2012, p.46)

A dependência de transporte marítimo deixa o país vulnerável. Recente estudo do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT) apontou que, entre janeiro de 2009 e abril de 2013, o valor médio do frete marítimo por tonelada importada passou de US\$ 42,33 para US\$ 77,09, uma alta de 82,11%. O aumento afeta diretamente o preço dos produtos importados uma vez que o frete marítimo, ao lado do valor das mercadorias, do seguro e dos gastos com carga e descarga, compõe o valor aduaneiro, que é a base de cálculo dos tributos

¹²Tonelada por Porte Bruto, Diferença entre o peso do navio com o máximo de carga autorizado e o peso do navio leve. Disponível em http://www.ine.pt/bddXplorer/htdocs/minfo.jsp?var_cd=0000763&lingua. Acesso em: 17/08/2014.

sobre importação.

Alguns impostos brasileiros, como o de Importação, o IPI¹³ Importação, o PIS¹⁴ e o COFINS¹⁵ Importação, o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante e o ICMS¹⁶ dependem do frete. Como 95% das importações ocorrem por via marítima, os produtos e os insumos importados representam cerca de 15% dos orçamentos familiares, conforme IBPT.

Ainda segundo o IBPT, o reajuste também afeta os índices inflacionários, pois “o aumento do custo das importações impacta diretamente o orçamento do brasileiro, a medida que acarreta o aumento do preço de mercadorias e serviços sobre os quais são calculados os índices de inflação”. Somente no ano de 2012, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) teve impacto de 0,75 ponto percentual resultante do encarecimento do frete marítimo. Já no período de janeiro de 2009 a abril de 2013, o IPCA teve elevação de 1,82 ponto percentual decorrente do aumento do custo do transporte marítimo sobre importações, o que geraria a perda do poder aquisitivo do real.

4.3 O oligopólio dos armadores internacionais

Hoje em dia, existem apenas dezesseis empresas armadoras operando em portos ao redor do globo, e essas empresas têm o controle sobre os preços do frete. Assim, por falta de uma frota mercante em uma multimodalidade expressiva, praticamente inexistente para longo curso, o Brasil fica sem condições de negociar um preço adequado neste mercado.

Apesar da previsão de que a partir de 2010 os preços de frete poderiam se estabilizar ou até cair, não é isso que vem ocorrendo. O Brasil continua a acompanhar o mercado e a

¹³Imposto sobre produtos industrializados incide sobre produtos industrializados, nacionais e estrangeiros. Disponível em <http://www.portaltributario.com.br/guia/ipi>. Acesso em: 17/08/2014.

¹⁴Sigla do Programa de Integração Social, contribuição social, devida pelas empresas. Disponível em: http://www.portaltributario.com.br/guia/pis_cofins. Acesso em: 17/08/2014.

¹⁵Contribuição para Financiamento da Seguridade Social. Disponível em: http://www.portaltributario.com.br/guia/pis_cofins. Acesso em: 17/08/2014.

¹⁶Imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação. Disponível em: Disponível em: <http://www.portaltributario.com.br/guia/icms>. Acesso em: 17/08/2014

verificar que os gastos com frete vêm crescendo desde a crise econômica mundial de 2008.

A elevação do frete é decorrente principalmente da limitação de transporte devido à oferta limitada, sendo o transporte marítimo muito sensível às variações da economia mundial.

A enorme dependência do transporte marítimo, principalmente dos contêineres, deixa a economia brasileira exposta, pois 80% dos contêineres são controlados por apenas quatro grupos transnacionais, conforme já citado neste trabalho. Isso faz com que o preço do frete seja duas vezes maior no Brasil do que na Europa, já que grande parte do comércio internacional é transportado por via marítima. O transporte marítimo de carga geral ainda movimenta bens de maior valor agregado, geralmente produtos industrializados, e absorve 2/3 dos dispêndios com fretes internacionais.

O mercado de frete não tende a se estabilizar em âmbito mundial, principalmente com o aumento do comércio globalizado e, em especial, das *commodities* agrícolas. O mais relevante a se destacar é que os preços elevados dos fretes marítimos afetam diretamente os preços dos insumos importados pelo Brasil, como fertilizantes, sementes e agrotóxicos, também máquinas e implementos, redundando em aumento do custo de produção e, além disso, no aumento do custo de transporte entre o país exportador e o importador. Pode-se também levar em consideração direta a desvalorização do real (depreciação cambial).

Desse modo, o Brasil é afetado nas duas pontas por sua dependência de fretes: (i) na importação de insumos de longas distâncias e (ii) na colocação de seus produtos nos mercados importadores, especialmente nos asiáticos de distância mais longa.

Por ser o país grande produtor e exportador de grãos, fica na dependência de escoamento da produção agrícola por navios graneleiros, sendo que houve uma ascensão vertiginosa do frete desde o ano de 2003, quando os preços aumentaram em 900% o custo diário e em 620% o custo por tonelada transportada, o que penaliza o Brasil ao ter que contratar navios de armadores internacionais, que se aproveitam da sua falta de uma frota própria e, logo, da sua impossibilidade de regularizar o preço nesse nicho de mercado.

5. ÓRGÃOS, CONVENÇÕES E REGRAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS QUE REGULAMENTAM O TRANSPORTE MARÍTIMO NO BRASIL

O Brasil, conforme citado anteriormente, depende do transporte marítimo por ser um grande exportador e importador no cenário do comércio mundial. Sendo assim, há grande necessidade de uma estratégia regulatória. Para CASTRO JUNIOR:

A regulação assume papel relevante tanto no plano interno com uma política de incentivos para tornar, por exemplo, as vantagens ambientais do transporte aquaviário em vantagens econômicas ou para propor uma mudança na matriz de transporte brasileiro, quanto no plano internacional por meio de uma política para minimizar a influência dos cartéis internacionais e as bandeiras de conveniência (CASTRO JUNIOR, 2011, p.95).

Portanto, a atividade marítima tem na navegação um fator que se relaciona a situações jurídicas diversas. Nisso se inclui a regulamentação do conteúdo econômico da atividade de navegação nos contratos comerciais, nos seguros, na relação de emprego, no regime jurídico da propriedade de embarcações, além das questões de direito internacional público e privado e de direito penal.

Dessa forma, Governo brasileiro precisa apresentar medidas eficazes para que em conjunto com a redução dos custos internos, principalmente no que tange aos seus gargalos logísticos, possa haver uma estratégia para que os usuários do modal marítimo e os armadores tenham segurança jurídica e risco reduzido no uso do transporte marítimo de mercadorias. A regulação tem papel fundamental na diminuição de riscos em qualquer aspecto da atividade econômica.

É possível perceber o quanto a legislação que regula a atividade de transporte marítimo no Brasil está defasada, pois o principal código comercial brasileiro ainda vigente data de 1850. Evidentemente superadas pelo tempo, as normas contidas em tal código precisam ser atualizadas pelo legislador, que tem a obrigação de observar os textos de Convenções, Tratados e Acordos internacionais ratificados pelo Brasil como membro e signatário. Somente assim, o Brasil terá como se igualar aos modelos internacionais no mundo globalizado de hoje, principalmente no que se refere às normas sobre o comércio marítimo internacional.

Ainda de acordo com CASTRO JUNIOR (2011, p.95), “é necessário que haja uma estratégia regulatória para a inserção soberana do país no transporte marítimo internacional”. Conceitua-se inserção soberana como participação dos usuários brasileiros numa relação de equidade com os transportes marítimos internacionais, dominados pelas bandeiras de conveniência. Portanto, significa uma ordem pública mais justa que, enfim, defenda os interesses dos usuários de serviços deste setor.

Somando-se a tudo isso uma histórica falta de investimentos na navegação de cabotagem em águas nacionais, o resultado é a pouca influência do direito marítimo e da sua regulamentação sobre o modal marítimo brasileiro nos dias atuais.

Assim como a navegação de cabotagem está em desvantagem comparada ao setor rodoviário brasileiro devido à matriz de transporte, também as empresas brasileiras de navegação estão em relação aos seus concorrentes internacionais. Por isso, urge a necessidade de uma legislação que equipare a realidade brasileira com as empresas internacionais, que se encontram em condição de vantagem. Como essa não é a realidade brasileira, tais desvantagens afetam diretamente a navegação de cabotagem e de longo curso.

Além da falta de regulação no setor, existe a necessidade de se aperfeiçoar os termos mínimos de segurança jurídica. É fundamental para a redução de risco que haja uma estratégia regulamentadora a fim de que os usuários de transporte marítimo e os armadores tenham maior previsibilidade e menor risco em relação ao transporte marítimo de mercadorias, o que reflete na diminuição do custo dos seguros.

Dentro do escopo jurídico que abarca o transporte marítimo mundial, pode-se observar que o Brasil, assim como a maioria dos países em desenvolvimento, tende a defender o interesse legal dos proprietários da carga. Por outro lado, isso não ocorre com os países desenvolvidos, que tendem a valorizar a proteção dos interesses de transportadores ou armadores.

Para que se possa melhor entender a complexidade deste assunto, tanto no aspecto econômico - que legitima juridicamente o risco do transporte marítimo de mercadorias - quanto

nas suas diferenças quanto às proteções jurídicas que envolvem diretamente os seus atores. Será apresentado a seguir um breve histórico das convenções internacionais que regulam o transporte de mercadorias por mar. Entretanto, em sua grande maioria estas convenções não são ratificadas pelo Brasil nem no aspecto econômico nem no político.

5.1 Órgãos, regras e convenções internacionais

Os órgãos e convenções aqui destacados atuam para regulamentar ou ordenar o transporte marítimo tanto no âmbito nacional quanto no internacional. Tal regulamentação torna o modal dinâmico, além de caracterizá-lo como um vetor de desenvolvimento econômico, dado ser este o principal meio de transporte na cadeia do comércio mundial.

Entretanto, como se trata de um contexto de grande complexidade, cabe ressaltar que em relação ao transporte multimodal, principalmente o marítimo, não existe uma uniformidade em nível internacional decorrente de um regime que cobre qualquer responsabilidade civil para a reparação de perdas no setor. Sendo assim, tal responsabilidade é regulada por convenções, e por uma diversidade de leis nacionais regionais e sub-regionais, bem como por contratos individuais entre as partes envolvidas.

Logo, a seguir serão relacionados os principais órgãos, regras e convenções que regulamentam o aspecto econômico do transporte marítimo internacional, atividade de suma importância para o comércio mundial e alavancadora de desenvolvimento transnacional:

- a) IMO - *International Maritime Organization* (Organização Marítima Internacional): entidade ligada à ONU (Organização das Nações Unidas), cuja função é promover a segurança no mar e a eficiência da navegação. Além disso, determina medidas preventivas para evitar qualquer poluição marítima que possa ser causada por acidentes ou má condição de conservação dos navios, entre outras coisas. O Brasil é signatário de grande parte das convenções da IMO, principalmente as que tratam dos aspectos ambientais, da segurança da vida humana

no mar e das normas mínimas do trabalho e da formação profissional dos marítimos.

b) OMC (Organização Mundial de Comércio): lida com a regulamentação do comércio entre os seus países-membros e tem como funções administrar e aplicar os acordos comerciais multilaterais e plurilaterais que em conjunto configuram o novo sistema de comércio. Também serve de foro para as negociações multilaterais entre os Estados-Membros; administra o entendimento relativo às normas e aos procedimentos que regulam as soluções de controvérsias; supervisiona as políticas comerciais nacionais, apontando os temas em desacordo com as regras negociadas e coopera com as demais instituições internacionais que participam do fomento de políticas econômicas em nível mundial, a exemplo do FMI¹⁷ e do BIRD¹⁸ (Cf. LOPEZ & GAMA, 2002, p.98). A principal finalidade desta organização é a liberalização do comércio internacional.

c) UNCTAD - *United Nations Conference on Trade and Development* (Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento): tem como principal finalidade dinamizar e aumentar o comércio internacional para acelerar o desenvolvimento econômico, coordenando as políticas relacionadas a países subdesenvolvidos. Objetiva, principalmente, revisar os aspectos econômicos e comerciais da legislação internacional e as práticas do contrato de fretamento do transporte marítimo a fim de adequá-los às necessidades do desenvolvimento econômico dos países em desenvolvimento.

d) ICS - *International Chamber of Shipping* (Câmara Internacional dos Transportadores Marítimos): é a principal associação internacional que reúne os principais transportadores marítimos, ou seja, associações nacionais de armadores que representam 66% da tonelagem da frota mercante mundial. Ressalta-se que Brasil, Panamá, China e Inglaterra não fazem parte desta organização, por que esses

¹⁷Fundo Monetário Internacional

¹⁸Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento

países não ratificaram as convenções que regulamentam o transporte marítimo, já que limitam a responsabilidade do transportador marítimo de carga. A ICS foi criada com a finalidade de dirimir os problemas do transporte marítimo em relação a questões técnicas, jurídicas e políticas que o impactam (Cf. CASTRO JUNIOR (2011, p.56).

5.1.1. Convenções que regulam o transporte marítimo de mercadorias.

As Regras de Roterdã, as Regras de Haia, as Regras Haia-Visby e as Regras de Hamburgo, são as convenções que regulam o transporte de mercadoria pelo mar e tentam harmonizar os interesses dos armadores e dos proprietários da carga, pois norteiam a responsabilidade dos transportadores, dos embarcadores e dos donos das mercadorias.

Porém, tais Convenções estabelecem uma responsabilidade mínima ao transportador. Segundo CASTRO JUNIOR (2011, p.97), essas mesmas convenções, com abordagens textuais e estilos legislativos diferentes, “têm se tornado o principal obstáculo para a uniformização do transporte marítimo de mercadorias, com diversos países aplicando diferentes regimes, o que se verifica inclusive na legislação interna de alguns Estados que as ratificaram”.

Ainda para CASTRO JUNIOR (2011, p.97-98), o Brasil não as ratificou por aplicar indistintamente o Código Civil, o Código Comercial e a Lei de Introdução ao Código Civil. Mais recentemente, ganha força a aplicação do Código de Defesa do Consumidor na tentativa de regular o mercado de frete marítimo. Logo, instaura-se certa insegurança jurídica no setor, especialmente porque as greves sazonais, as dificuldades logístico-portuárias e as enchentes provocam, entre outros problemas, *demurrages*¹⁹ com valores exorbitantes e o abandono de

¹⁹ É a indenização paga pelo afretador num fretamento por viagem, pelo tempo que exceder das estadias nas operações de carga e descarga de um navio, conforme estiver estipulado na carta partida (Cf. RAPHAEL, 2003, p.62).

contêineres deixados em outros portos.

Todavia, já que a lei brasileira não admite a submissão de um contrato de transporte celebrado no Brasil a uma lei estrangeira, é possível compreender porque o Brasil não ratificou as referidas convenções.

De acordo com o artigo 9º da Lei de Introdução ao Código Civil, para reger as obrigações contratuais "aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem", um Conhecimento de Embarque²⁰ emitido no Brasil, por exemplo, estará sempre sujeito à legislação brasileira já que a doutrina do país não admite a autonomia da vontade das partes para escolher a lei aplicável em um contrato.

Sendo assim, em Conhecimentos de Embarque emitidos no Brasil, qualquer cláusula que remeta a uma lei estrangeira ou a uma Convenção Internacional não ratificada não terá validade. Por outro lado, poderá ser aplicada uma das Convenções Internacionais ou a legislação de um país estrangeiro em Conhecimentos de Embarque desde que firmados fora do país.

5.1.2 Bandeiras de conveniência (BDC) e suas incongruências

O termo Bandeira de Conveniência (BDC) se aplica quando não existe nenhum vínculo entre o armador, o proprietário e o pavilhão da embarcação, ou seja, quando a propriedade beneficiária e o controle do navio estão sediados em um país, ou em países, diferentes ao da bandeira que o navio pertence.

Na realidade, pode-se constatar que muitas empresas de navegação (leia-se armadores) preferem registrar seus navios sob bandeiras de conveniência porque as legislações - especialmente a tributária, a trabalhista e a ambiental - dos países de registro lhe são altamente favoráveis ou praticamente não existem. Por outro lado, os países que oferecem tais benefícios

²⁰ É o documento emitido pelo qual se identificam as mercadorias nele descritas e carregadas no navio para o seu transporte ao porto nele designado (Cf. RAPHAEL, 2003, p.63).

às empresas de navegação usufruem da entrada de divisas sem que seja necessário fazer qualquer investimento em infraestrutura.

As Bandeiras de Conveniência começaram a ser usadas antes da Segunda Guerra Mundial, por empresas sediadas em países em economias mais amadurecidas tais como EUA, Inglaterra, França. Hoje o número de navios BDC aumenta a cada dia, enquanto as frotas mercantes nacionais, especialmente as dos países em desenvolvimento, estão cada vez mais escassas.

Na maioria dos casos, os países que permitem as BDC não querem e/ou não podem fazer cumprir os padrões mínimos de segurança e dos direitos trabalhistas, sociais ou sindicais dos trabalhadores. Por conseguinte, os países de procedência dos profissionais marítimos também não podem fazer muito por estes trabalhadores porque a eles se aplicam as normas do país da bandeira.

Conforme MARTINS (2011, p.85), os Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC) “se caracterizam então por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal e não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio”. Ademais, tais Estados não exigem e nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas. Simultaneamente às vantagens econômicas oferecidas por tais registros, ainda se acumulam legislações e regulamentos menos severos sobre segurança e equipamentos de bordo, pois não são exigidos vínculos entre o Estado de Registro e o navio.

A não exigência de vínculo do Estado da Bandeira com o navio e a não observância de legislações e regulamentos severos concernentes à segurança da navegação e à obrigação de fiscalizar dos Estados, contribuem com o agravamento da questão da segurança. Entretanto, isto decorre do fato dos Estados que concedem a Bandeira de Conveniência não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III (CNUDM III) e de outras convenções internacionais de extrema importância no cenário da navegação, como a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios

(MARPOL), a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 1974) e a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69), dentre outras (Cf. Revista Âmbito Jurídico²¹).

Logo, este contexto competitivo reduz a influência do direito-custo, isto é, das normas de direito que interferem no custo do frete, em especial as normas trabalhistas, tributárias e as relativas à segurança marítima e à poluição marinha. Assim, a adoção de BDC consiste em uma estratégia empresarial que visa garantir maior eficiência e lucratividade no setor de fretes sem maiores investimentos.

Afirma CASTRO JUNIOR (2011, p.595) que, atualmente, “mais de 65% da frota mundial é registrada em países de Bandeira de Conveniência e, ter entre os cinco maiores registros: o Panamá, a Libéria, a Grécia, as Bahamas e as Ilhas Marshall. Somente a Grécia a despeito de não ser BDC, já que seus navios são registrados nacionalmente”. Com exceção da Libéria, que possui 10,51% da frota mundial, os demais países fazem parte da OMC.

Apesar de a maioria dos armadores internacionais optarem pelo uso de uma bandeira neutra, o que é vantajoso no aspecto econômico, isso pode levar a uma dificuldade de acesso a determinados mercados sob forte regulação e controle das convenções internacionais, assim como desestimula a construção naval, a criação de empregos a arrecadação de impostos e aumenta a insegurança na navegação marítima mundial.

5.1.3. NVOCC - *Non-vessel operating common carrier* (transportador comum não operador de navio)

O NVOCC é o transportador que exerce suas atividades sem navio, valendo-se para tanto dos navios de armadores constituídos, ou seja, é um transportador comum e não um operador de navios. O NVOCC mantém o controle sobre parte do navio sem ter que comprá-lo e tampouco, toma o navio em contrato de afretamento ou se ocupa com sua administração. Pode

²¹ Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/pdfsGerados/artigos/6840.pdf>. Acesso: julho/2014.

também como verdadeiro agenciador de cargas para um dado transportador marítimo.

Observa CREMONEZE que:

Trata-se, em verdade, de um transportador (ou mesmo um armador) que exerce suas atividades sem navio, valendo-se, para tanto, dos navios de armadores constituídos. O NVOCC é, em síntese um transportador que mantém o controle sobre parte do navio sem ter que comprá-lo, tampouco tomá-lo em contrato de afretamento e, mesmo, ocupar-se com sua administração (CREMONEZE, 2004, p.79).

Apesar disso, o transporte por NVOCC atingiu hoje enorme dimensão, de tal sorte que boa parte dos transportes internacionais marítimos, mesmo de grandes quantidades de cargas, é realizada por intermédio deste tipo de transportador.

Atualmente, os maiores NVOCC do mundo são a DHL²², de propriedade da *Deutsche Post World Net*, a UPS²³ e a IAL²⁴, que opera predominantemente no Oriente Médio e região. Essas empresas ocupam um espaço considerável no fornecimento de transporte como consolidadores para pequenos embarcadores, particularmente para portos secos, que foram deixados de lado pelos grandes transportadores marítimos após o início da containerização na década de 70 (Cf. CASTRO JUNIOR, 2011, p.421).

Sendo assim, por estar livre de determinados impostos ou tributos o NVOCC pode oferecer condições competitivas de transporte em relação aos transportadores comuns. Porém, ainda que livre administrativamente de alguns encargos próprios do armador ou do transportador com navio, o NVOCC pode responder quanto à carga como um transportador comum.

5.2. Órgãos, leis e tributos nacionais

No Brasil, embora esteja o país defasado de seus concorrentes internacionais em

²²Acrônimo que originalmente remetia a *Dalsey, Hillblom and Lynn* é uma divisão da *Deutsche Post* do setor de logística internacional e correio expresso

²³*United Parcel Service* – é uma das maiores companhias de carga e logística do mundo.

²⁴*International Auto Logistics* (IAL), uma subsidiária do grupo, é uma sociedade com propósito específico, projetada e construída para prestar serviços de transporte e logística automotiva para o Governo dos EUA e serviços relacionados.

relação à estruturação e regulação do transporte marítimo, pode-se afirmar que a legislação do transporte aquaviário é adequada, mesmo que usuários quanto empresas desconheçam as características principais da atividade de órgãos, leis e tributos concernentes a este modal de transporte. É necessário que a regulação seja divulgada e debatida para que se constitua em elemento importante afim de que se torne eficaz a política brasileira de defesa da concorrência, assim como o estímulo à competitividade que colabora com a redução do custo Brasil.

5.2.1. Órgãos

Os órgãos que regulam o transporte aquaviário deveriam construir um modelo próprio de regulação de acordo com as especificidades históricas e as expectativas econômicas brasileiras para o setor. Há leis para isso, as quais serão melhores detalhadas neste capítulo.

Dessa forma, seguem relacionados os principais órgãos governamentais que participam diretamente na regulação do transporte marítimo no Brasil.

- a) Ministério dos Transportes: Órgão máximo nesta área, sendo o responsável por todos os tipos de transportes aquaviários e terrestres, tendo como missão controlar e fiscalizar tudo o que diga respeito a estas atividades em território nacional.
- b) Secretaria dos Transportes Aquaviários (STA): Órgão do Ministério dos Transportes cujo dever é executar a política para os transportes aquaviários no Brasil.
- c) Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP), criada em 2007 (Medida Provisória 369 de 2007 e pela Lei 11.518 de setembro/2007). Essa secretaria, com status de ministério foi criada com o propósito de otimizar e modernizar a utilização dos portos brasileiros.
- d) Departamento da Marinha Mercante (DMM): Órgão vinculado à STA e responsável pelo controle dos registros de armadores, fretes, acordos bilaterais, conferências de fretes e outros assuntos reguladores do transporte marítimo

brasileiro.

e) Departamento dos Portos (DP): Também vinculado ao STA, é o órgão responsável pelo controle dos portos e a quem as Companhias Docas estão subordinadas.

f) Tribunal Marítimo (TM): Vinculado ao Comando da Marinha, este órgão responde pela investigação e pelo julgamento dos fatos e acidentes ocorridos na navegação marítima, podendo suas conclusões e laudos técnicos serem usados pela justiça civil quando necessário. Também é responsável pelo registro de navios brasileiros que operam no transporte de cargas, tanto na cabotagem quanto na navegação de longo curso.

g) Diretoria de Portos e Costa (DPC): Órgão da Marinha do Brasil que tem como finalidade a segurança do tráfego aquaviário, contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas e regulamentar o serviço de praticagem. Além disso, deve elaborar normas para emissão de documentação e certificação de embarcações de arqueação variadas.

h) Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ): Classificada como autarquia especial²⁵, foi criada em 2001 pela lei 10.233. Com autonomia administrativa e funcional, a ANTAQ tem como finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, harmonizando os interesses do usuário com os das empresas prestadoras de serviços para preservar o interesse público. Esta agência tem competência para editar normas com força de lei, por meio de resoluções, desde que em conformidade com o marco regulatório da sua Lei de criação. É a principal reguladora, coordenadora e incentivadora para

²⁵ Entidade autônoma, auxiliar e descentralizada da administração pública, sujeita à fiscalização e à tutela do Estado, com patrimônio constituído de recursos próprios, e cujo fim é executar serviços de caráter estatal ou interessantes à coletividade. Disponível em: <http://www.arcos.org.br/artigos/autarquia>. Acesso: 24/08/2014.

estruturação de incentivo ao uso do modal marítimo.

5.2.2. Leis e tributos nacionais

Além dos órgãos citados, existem leis específicas para este setor, a saber.

- a) Legislação da Segurança do Transporte Aquaviário (LESTA): lei que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
- b) Lei 9432/97: dispõe sobre a Ordenação do Transporte Aquaviário – Disciplina os afretamentos de embarcações estrangeiras, define as navegações e cria o Registro Especial Brasileiro.
- c) Lei 10233/01: dispõe sobre a Reestruturação do Transporte Aquaviário e cria a ANTAQ.

5.2.3. Tributos e incentivos

Com relação aos tributos que incidem para incentivar o setor marítimo, cabe ressaltar os que seguem.

- a) Fundo da Marinha Mercante (FMM): de acordo com o Ministério dos Transportes em sua *home page* ²⁶, o FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras (art. 22 da Lei nº 10.893/2004). O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Seus agentes financeiros são o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), os demais bancos oficiais federais (Banco do Nordeste, Banco do Brasil

²⁶ www.transportes.gov.br

e Banco da Amazônia) e, recentemente, a Caixa Econômica Federal (CEF). O FMM, que tem como principal fonte de recursos o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), tem se constituído o alicerce central do Programa de Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval.

b) O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM): este é um tributo que foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987. Este tributo tem suas normas estabelecidas pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Constitui a principal fonte de recurso do FMM (Fundo de Marinha Mercante) e foi concebido com o propósito de viabilizar a intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante e das indústrias brasileiras de construção e reparação naval. Sua natureza jurídica é a de Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE).

Em acordo ao Ministério do Transporte, o AFRMM tem como fator gerador o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro (art. 4º da Lei 10.893/2004) e incide sobre o frete do transporte aquaviário da carga descarregada em porto brasileiro. Ressalta-se que “frete”, para os fins da Lei nº 10.893/2004, é a remuneração do transporte aquaviário (remuneração para o transporte da carga, porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de cargas (art. 5º). O AFRMM é calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário (sobre o frete). Para tanto, são aplicadas as seguintes alíquotas:

- i) 25% na navegação de longo curso (é aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres);
- ii) 10% na navegação de cabotagem (é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores);
- iii) 40% na navegação fluvial e lacustre (é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente as vias interiores), quando transporte de graneis líquidos

nas regiões Norte e Nordeste.

Para simplificar o que foi aqui exposto em relação à cobrança do AFRMM, pode-se pensar que este imposto incide sobre o frete resultante do contrato de transporte, mas não incide sobre o *hire*²⁷ da embarcação, visto que este é resultante do contrato de fretamento (Cf. MARTINS, 2008, p.344).

Conclui-se, então, que apesar de se constituir em mais um imposto que incide diretamente no modal marítimo, o AFRMM é uma medida de estímulo ao setor naval. A sua principal finalidade é desenvolver uma Marinha Mercante forte e competitiva e o seu emprego de forma efetiva levará, ao um avanço tecnológico, à geração de empregos, e de custos competitivos das indústrias de construção naval, além do crescimento da indústria de navieças.

c) Registro Especial Brasileiro (REB): este incentivo foi criado pela Lei nº 9432 e regulamentado pelo Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997. Tem a finalidade de tornar a atuação dos armadores nacionais mais competitiva por intermédio de uma série de incentivos fiscais e administrativos que visam aumentar a competitividade em relação aos armadores estrangeiros que operam seus navios a custos reduzidos, principalmente por arvorarem em Bandeira de Conveniência.

Entre outros benefícios, pode-se citar que o REB estimula o financiamento oficial a empresas brasileiras de navegação para a construção, conversão, modernização e reparação de embarcação nele registrada. As embarcações com este registro ficam isentas das contribuições do PIS e COFINS quanto à receita do frete de mercadorias transportadas entre o país e o exterior.

Em médio prazo, portanto, pretendia este incentivo aumentar a oferta de empregos no setor e tornar as empresas de navegação do país mais competitivas. No entanto o setor perdeu muito com a crise da Marinha Mercante brasileira, bastando mencionar que no final da década de 80 as empresas de cabotagem, de longo curso e de apoio marítimo empregavam 20 (vinte)

²⁷Aluguel.

mil marítimos, enquanto o contingente não atingiu os 10 (dez) mil profissionais até meados da primeira década do século XXI (Cf. GILBERTONI, 2005, p.65).

Entretanto, a criação do REB, apesar de vantajosa, foi uma iniciativa que não gerou o resultado esperado, pois os principais mecanismos adotados para a sua implementação, foram insuficientes para assegurar competitividade aos navios nacionais.

5.3. As perspectivas futuras de um mercado regulado

Dentro de um contexto econômico em que não contam, no atual momento, com uma política de Marinha Mercante que tenha por objetivo principal oferecer igualdade de condições com os armadores internacionais, os armadores nacionais recorrem aos incentivos fiscais para desenvolver a sua atividade e aumentar a competitividade em relação aos armadores estrangeiros.

Apesar de que o governo brasileiro ter por objetivo econômico elevar a sua balança comercial, existe a necessidade de serem tomadas medidas que equilibrem a conta de balanço de pagamentos e tragam novos investimentos e desenvolvimento para o país.

No âmbito do transporte marítimo, tem-se por si só um mercado regulado e com claras perspectivas de aumento da importância deste modal no transporte de mercadorias, tanto na cabotagem quanto no comércio internacional. A indústria naval, assim como a cadeia produtiva, tem sido impulsionada nos últimos anos pela crescente demanda de embarcações de apoio e novos petroleiros. Tal realidade tem origem no crescimento rápido e na crescente necessidade da indústria de petróleo e gás.

Portanto, desenha-se um esboço de política governamental focada na conquista do mercado com a revitalização da indústria de construção naval, fato decorrente das constantes encomendas do segmento de apoio marítimo e da armação nacional (especialmente na cabotagem). O mercado a nível mundial atualmente atravessa um período de relativa estabilidade, com perspectivas favoráveis, após ser duramente atingida pela crise de 2008, que

encerrou um longo ciclo de crescimento²⁸.

O mercado regulado com regras claras e objetivas já é uma forma de apresentar condições básicas e seguras aos armadores para que eles se voltem para a construção de novas embarcações. Este fato incrementa diretamente o desenvolvimento tecnológico do país e permitirá uma produção de larga escala, contribuindo assim para aumentar a competitividade no mercado internacional da indústria da construção naval.

Uma frota mercante competitiva dará ao Brasil acesso e controle às redes de logística de produção e comercialização, possibilitando escolhas de rotas tanto adequadas aos produtos exportados e a execução de estratégias comerciais de acesso aos portos. Tudo isso contribuirá para uma sustentação eficaz ao comércio exterior brasileiro.

²⁸KUBOTA, Luis Claudio. *Indústria naval: um cenário dos principais players mundiais. Nota Técnica*, Brasília, n.7 IPEA, 2013.

6. A CABOTAGEM BRASILEIRA COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO

Pode-se definir navegação de cabotagem como a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro por meio de via marítima, isto é, vias navegáveis interiores que ligam apenas portos nacionais.

No atual cenário brasileiro, a viabilidade da cabotagem para cargas distantes do seu destino em até 250 a 300 quilômetros do porto já é reconhecida em detrimento a outros modais de transporte, diferente de sua utilidade para longas distâncias. Embora o Brasil tenha 8,5 mil quilômetros de costa, ou 10 mil quilômetros se for incluído o Rio Amazonas, a cabotagem não tem participação expressiva na composição desta matriz de transporte nacional.

Hoje se sabe que o transporte marítimo de cabotagem é responsável por somente 13% de toda a carga movimentada no Brasil. O transporte rodoviário tem participação de 52% e o ferroviário de 30%, segundo o Ministério dos Transportes. Isso demonstra a falta de uma política de transportes que reconheça a cabotagem como uma alternativa viável para compor a cadeia de suprimentos de diversos setores.

Além disso, o transporte marítimo contribui significativamente para a preservação ambiental, transferindo a demanda de transporte de cargas terrestres para o marítimo e ajudando principalmente a reduzir os níveis de poluição no planeta.

A cabotagem no Brasil, assim como em diversos outros países, é um mercado caracterizado por barreiras regulatórias de entrada. Mesmo assim, tem-se mostrado um desafio para alguns armadores gerar resultados adequados aos seus acionistas por várias razões. Uma delas é a estrutura de custos operacionais, que vai desde o custo do navio até falta de mão de obra especializada, passando pelo custo do combustível (*bunker*) e o custo de operação nos terminais marítimos, entre outros.

Sendo assim, serão abordadas algumas vantagens e benefícios que pode a economia nacional obter ao rever o transporte de carga com a utilização da navegação de cabotagem, que não vem sendo utilizada na movimentação de cargas a longa distância. É possível que isso

ocorra porque os gargalos logísticos²⁹ dificultam o desenvolvimento do setor e porque a matriz de transporte está baseada no modelo rodoviário, sem contar com uma integração eficaz entre os modais ferroviário e rodoviário.

6.1. Vantagens no uso da navegação de cabotagem

Há um potencial enorme no mercado brasileiro para a navegação de cabotagem, que pode expandi-lo em relação ao mercado atual, especialmente porque o transporte de cabotagem para longas distâncias tende a ser mais competitivo em termos de tarifa do que outros modais.

As vantagens são mais evidentes principalmente para cargas de baixo valor agregado e para a movimentação anual de contêineres, que pode chegar a 24 milhões de TEU.³⁰

Dessa forma, além do aspecto geográfico favorável, a cabotagem apresenta inúmeras vantagens, sendo algumas delas citadas a seguir:

- a) Capacidade de movimentação de grandes quantidades de carga para longas distâncias;
- b) Menor consumo de combustível por toneladas-quilômetro, o que equivaleria a oito vezes menos do que o rodoviário;
- c) Custo logístico inferior ao modal rodoviário, haja vista que o preço por via marítima chega a ser de 10 a 15% mais barato do que por via terrestre;
- d) Reduzido risco de acidentes, logo menor custo de seguro;
- e) Menor custo por tonelada/quilômetro e menor emissão de poluentes;
- f) Desafogamento das estradas e redução de gastos com saúde em função de

²⁹ Podem ser entendidos como as deficiências estruturais e legais encontradas no país. Exemplo: burocracia; péssima condição das estradas; baixa capacidade operacional dos portos; necessidade de manutenção e dragagem; pouca utilização do transporte hidroviário; grande potencial de utilização, etc. Disponível em: <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs>. Acesso: 24/08/2014.

³⁰ *Twenty Foot Equivalent Unit*, tamanho padrão de contêiner intermodal de 20 pés. Disponível em: <http://www.celam.com.br/celam>. Acesso: 24/08/2014.

acidentes gerados pelo crescente número de caminhões e o deteriorado estado de conservação das vias; e

g) Redução do nível de investimentos em manutenção e construção de rodovias novas.

Contudo, no ano de 2013, o transporte de cargas através da navegação de cabotagem transportou por carga geral contêinerizada um total de 1.353.435 unidades, o que equivale a 2.089.692 de TEU, isto é, bem abaixo do que o país pode transportar. Este valor equivale a 3% do total transportado por caminhões, 75 milhões de contêineres, segundo o Anuário Estatístico da ANTAQ (2013).

Apesar disso, ainda segundo o mesmo anuário, em 2013 o setor movimentou 931 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 10% no período de 2010 a 2013. Os principais produtos movimentados por esta modalidade e agrupados por natureza de carga foram: granel líquido (combustíveis, óleos minerais e soda cáustica), granel sólido (minério de ferro, bauxita e sal), carga geral solta (madeira e celulose) e carga geral acondicionada em contêineres.

As mercadorias foram transportadas em 2013 por 161 embarcações com idade média de 16,5 anos (bastante elevada considerando que a vida útil de uma embarcação de grande porte é de 20 anos), e administradas por 42 empresas brasileiras de navegação (EBN). Estas são detentoras da exclusividade dos serviços e autorizadas pela ANTAQ a operar na navegação de cabotagem no país, número que inclui também as embarcações de outras bandeiras afretadas pelas referidas empresas.

6.1.1 Fatores que restringem o desenvolvimento da cabotagem

Mesmo com as evidentes vantagens inerentes à navegação de cabotagem, existem fatores restritivos ao desenvolvimento da modalidade que impedem a sua maior participação no transporte de carga.

Um desses fatores é a ampliação da frota existente, que se faz necessário ao setor para aumentar a disponibilidade de frequência nos portos, incrementando a confiabilidade neste modal por parte dos donos da mercadoria. Para obter financiamento para novas embarcações, as empresas de navegação recorrem principalmente a duas fontes: o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Fundo Nacional de Marinha Mercante (FMM), que por meio de suas linhas de crédito realizam os empréstimos necessários. Entretanto, a morosidade para a liberação dos financiamentos das embarcações, que demora cerca de 6 meses ou até mesmo 2 anos para serem liberados, é um dos fatores que prejudicam o desenvolvimento da navegação de cabotagem.

Outro fator classificado pelos armadores nacionais como restritor ao desenvolvimento da cabotagem nacional é o preço do combustível. O óleo utilizado nos motores dos navios (*bunker*) custa, em média, 17% mais caro na cabotagem, valor representativo na composição do custo total do frete. Isto porque há a incidência de ICMS, PIS e COFINS que eleva o preço do *bunker*. Cabe ressaltar que a Petrobras exporta esse mesmo óleo com baixo teor de enxofre, com preços mais competitivos do que em Cingapura, Houston, Nova York e Buenos Aires de acordo com a área de *bunker* da empresa³¹.

Além disso, a burocracia do processo para liberalização dos navios e das cargas também imputa limitações ao uso da cabotagem. Dependendo da quantidade de documentos envolvidos na operação, pode-se levar até três dias para que sejam atendidas as exigências do sistema antes da desatracação do navio, o que acarreta custos adicionais de permanência nos portos.

Portanto, o excesso de procedimentos pertinentes às informações prestadas reduz a competitividade da cabotagem porque gera atrasos na entrega da mercadoria, podendo a mesma chegar ao seu destino fora do prazo contratado. Uma vez que as exigências para o modal rodoviário são menores, gera-se um desestímulo para a substituição dos modais.

³¹Góes, Francisco: *Valor Econômico*, 15/10/2004, Especial, p. A-14

Ainda é possível citar que os portos brasileiros, de uma maneira geral, não oferecem prioridade de atracação para o navio de cabotagem. No entanto, como existem taxas de ociosidade no cais público das unidades portuárias, estes poderiam ser destinados às operações específicas da modalidade, desde que o estado brasileiro flexibilizasse a contratação de apoio portuário privado nessas áreas.

6.1.2. O estímulo necessário à cabotagem

Visto que há forte concentração dos polos de atração e geração de cargas ao longo da faixa litorânea, o que torna o transporte de mercadorias a longa distância significativamente atraente para a navegação de cabotagem, é preciso que as políticas de transportes dos governos priorizem este modal.

Existe uma enorme demanda reprimida que poderia ser atendida porquanto a cabotagem movimentava apenas menos de 3% do total transportado por caminhões, sendo o transporte aquaviário responsável por apenas 13% de toda a movimentação de carga no país.

A navegação de cabotagem apresenta, além do aspecto geográfico favorável, inúmeras vantagens se comparada ao modal rodoviário, conforme descrito ao longo deste capítulo. Entretanto, ao se retirar caminhões das estradas o setor rodoviário deixaria de fazer ligações de grandes distâncias para se especializar em trajetos menores na ligação do porto com os clientes e do comércio porta a porta. Em distâncias acima de 1.500 quilômetros, a cabotagem é de longe mais vantajosa (Cf. VIEIRA, 2002, p.93).

Pode-se, obviamente, constatar que as viagens de longa distância do modal rodoviário deslocadas para a cabotagem envolveriam não só o fator econômico como também o social. Um bom exemplo disso seriam as viagens de menor duração dentro do próprio estado do caminhoneiro, resultando em melhor qualidade de vida para estes profissionais e a possível redução de acidentes terrestres. Outros fatores consideráveis seriam o aumento da vida útil dos

caminhões e a maior proximidade dos caminhoneiros de suas regiões de origem.³²

Os Estados Unidos da América (EUA) são um bom exemplo de país que trata a navegação da cabotagem como uma atividade de suma importância e como uma questão estratégica tanto no campo econômico quanto no da segurança nacional, decorrente do *act Jones*. Este ato protege a navegação de cabotagem americana e estabelece que seja exercida somente por embarcações construídas e documentadas nos EUA, cujo o proprietário deverá ser americano e a tripulação deverá ser formada 75% por cidadãos norte-americanos, sustentada pelo CFR³³ 46, USC³⁴, parágrafo 50101, que a declara como necessária a defesa nacional.

Por possuir extensa costa marítima e ser banhado por dois oceanos, além do alto índice populacional e grandes volumes de carga transportada por via aquaviária, o país protege os seus armadores e suas empresas nacionais de navegação, assim como os seus navios.

Tal proteção se dá, principalmente, por legislações que reservam a atividade para as frotas nacionais, pela concessão de incentivos e pelo tratamento fiscal privilegiado para os registros dos navios, além de restrições à atuação de embarcações estrangeiras em seus respectivos tráfegos internos. Além disso, as taxações sobre a frota americana são reduzidas e se restringem ao imposto único sobre arqueação bruta. Somente algo desta natureza poderia aumentar a competitividade brasileira e incentivar o segmento de comércio marítimo.

Dessa forma, as ações propostas neste capítulo visam a ressaltar e mostrar a importância de se ter uma maior participação da navegação de cabotagem no transporte de grandes quantidades de carga a longa distância no Brasil. Isto proporcionará aos seus usuários melhor apropriação das respectivas vantagens decorrentes do uso adequado deste setor.

³²Jannes, Jervel: Revista Mundo Logística, janeiro/fevereiro/2014, Nr°38, p. 22

³³*Code of Federal Regulation* é a codificação das regras gerais e permanentes e regulamentos, publicada no *Federal Register* pelos departamentos executivos e agências do governo federal dos Estados Unidos. O CFR é dividido em 50 títulos que representam grandes áreas sujeitas à regulamentação federal. Disponível em: <http://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECF>. Acesso em: 13/08/2014.

³⁴*United State Code* é a codificação por assunto das leis gerais e permanentes dos Estados Unidos. Ele é dividido por temas gerais em 51 títulos e publicado pelo Gabinete do Conselheiro, Lei de revisão da Câmara dos Deputados. Disponível em: <http://www.gpo.gov/fdsys/browse/collectionUScode.action?collectionCode=USCODE>. Acesso em: 13/08/2014.

6.2 O custo da tripulação no transporte aquaviário

Um dos maiores questionamentos dos armadores brasileiros é com relação ao custo da tripulação nacional, que afirmam estar entre 20 a 27% do seu custo operacional. A remuneração média na cabotagem é quase cinco vezes a observada no transporte rodoviário, havendo necessidade de se ter uma demanda política especial para o setor.

Os armadores alegam ainda que o custo diário com tripulação na navegação brasileira é mais do que o dobro daquele praticado pela navegação estrangeira. No caso de um navio com cerca de três anos de idade e com capacidade para transportar 2 mil TEUS (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), por exemplo, o custo diário para o armador brasileiro é de US\$ 9 mil em valores aproximados. Já para o armador de bandeira de conveniência o custo cai para US\$ 5 mil.

Em seminário realizado na Confederação Nacional do Transporte (CNT) em maio de 2014 em que o presidente do Syndarma, Bruno Lima Rocha informa a necessidade de ampliar a formação de mão de obra qualificada para atuar no setor, decorrente do crescimento da demanda que elevou as contratações.

Os armadores nacionais afirmam que as maiores dissonâncias são itens como salário, logística e pagamento da tripulação. Enquanto a carga de salário e logística de uma companhia brasileira é de aproximadamente US\$ 2, 3 milhões por ano, a de uma empresa sem registro nacional é de US\$ 960 mil no mesmo período.

Entretanto, todos os numerários expostos acima pela associação de classe dos armadores nacionais, o Syndarma³⁵, apesar de legítimos, podem ser refutados. Como os pagamentos no Brasil se dão em reais, obviamente não há perda de divisas nem prejuízo para a conta de balanço de pagamentos. Já o tripulante estrangeiro recebe em dólar. Ainda vale ressaltar que o dinheiro pago ao tripulante brasileiro é retido na economia nacional, haja vista

³⁵Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

seus proventos serem primeiramente usados no mercado interno. Assim, de forma indireta toda a sociedade brasileira sai ganhando, porquanto haja criação de empregos diretos.

Outro aspecto de comparação do profissional do modal rodoviário com o do modal marítimo é que este tem que ser especializado, no caso dos Oficiais, concurso de nível superior.

Isso ocorre em qualquer país do mundo desenvolvido que tenha uma frota com reserva de mercado e regulamentada, o que se aplica a grandes nações como os EUA, a Alemanha, a França e a Holanda, decorrente da diversidade de embarcações e de diferentes tecnologias que exigem profissionais capacitados para exercer cada função a bordo, o que valoriza os profissionais marítimos. Além do mais, há um padrão rigoroso de regras e normas nacionais e internacionais que incidem sobre a formação destes profissionais.

Portanto, não há como comparar os custos de tripulação em navios que arvoram as BDC com os de bandeira nacional, pois se sabe como a carga tributária incidente é diminuta nos países de registro alternativo, usados para mitigar os tributos nacionais do armador de origem, conforme apontado no capítulo 5.

Ressalta-se a grande pressão internacional por parte da IMO para regulamentar o trabalho marítimo tanto na esfera social quanto na laboral, fazendo com que os armadores internacionais tenham uma obrigação mínima trabalhista e social nessas bandeiras. Tal fato, com certeza aumentaria o custo dos armadores com suas tripulações, pois se utilizam das BDC para evitar os encargos sociais e trabalhistas do trabalhador marítimo brasileiro, conforme é possível constatar com aprovação da Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006 (MLC, 2006)³⁶.

Todavia, persiste a alegação dos armadores nacionais de que o custo dos tributos, entre eles o trabalhista, incidente sobre as empresas brasileiras de navegação são altos. Porém, esses dispêndios não se resumem somente aos trabalhadores marítimos e sim a todos os

³⁶*Maritime Labour Convention* (Convenção Marítima do Trabalho) é a convenção que estabelece requisitos mínimos para os trabalhadores marítimos que trabalham em navios. Contém provisões sobre as condições de emprego, horários de trabalho e de descanso, alojamento, instalações recreativas, alimentação, cuidados de saúde e bem-estar e proteção social. Disponível em: <http://transportemaritimoglobal.com/2013/12/04/mlc-2006-um-guia-para-os-maritimos-publicacao-gratuita>. Acesso em: 17/08/2014

cidadãos que estão no mercado de trabalho nacional.

7. CONCLUSÃO

O registro de todas as transações internacionais de âmbito financeiro é denominado balanço de pagamentos e consiste no computo de todas saídas e entradas de moeda das transações feitas por pessoas, empresas e governos. Se o saldo do balanço de pagamento é positivo em um período, isso significa que ingressaram no país mais recursos do que saíram, ou seja, houve um acúmulo de reservas. Em caso de deficit, é preciso usar parte das reservas disponíveis para compensar a saída de recursos que excedeu o seu ingresso.

Neste trabalho, então, destacou-se a conta frete pelo fato de incidir diretamente na conta de balanço de pagamentos. Além disso, a conta frete teve um saldo negativo em torno de US\$ 6.4 bilhões em 2013, segundo a ANTAQ, contribuindo para tornar negativa a conta de balanço de pagamentos, o que evidencia a importância dos fretes para a economia do país.

Cabe ressaltar que o deficit na conta de balanço de pagamentos faz com que o país utilize suas reservas para equilibrar o seu balanço de entradas e saídas. Tal fato pode se caracterizar um instrumento importante para a análise das relações econômicas da nação com o resto do mundo.

O Brasil tem apresentado, desde 1947, deficit na conta de serviços de seu balanço de pagamentos. Em 2013, o deficit de serviços foi de US\$ 47,5 bilhões e o deficit de serviços de não fatores que inclui os fretes foi de US\$ 9,8 bilhões. Já o deficit de transportes aquaviários foi de US\$ 7,7 bilhões (sendo 2/3 relativos a fretes marítimos, 1/3 relativos a afretamentos de embarcações estrangeiras e uma diminuta parcela relativos a *cross-trade*), segundo dados do Ministério da Fazenda.

No decorrer deste trabalho, discorreu-se sobre os graves reflexos nos sucessivos deficits na conta balanço de pagamentos que o afretamento de embarcações estrangeiras tem causado. Este é um aspecto que diz respeito aos serviços de não fatores de produção, beneficiando diretamente os armadores internacionais e deixando o país dependente do mercado internacional de fretes para escoar suas mercadorias.

Para KEEDI (2004, p.68), “havendo mais entradas do que saídas financeiras esta sobra constituirá um reforço nas reservas do país”. Dessa forma, torna-se preponderante que se tenha uma frota mercante nacional capaz de ajudar a reverter a saída de capital, já que os fretes têm importância direta na conta de balanço de pagamentos e são um dos fatores que favorecem que a mesma se mantenha equilibrada.

Este trabalho de pesquisa se propôs ainda a avaliar a real importância da Marinha Mercante no quadro econômico brasileiro diante da pouca relevância dada a este segmento comercial desde o final do século XX. Ademais, ressaltou a legitimação do transporte marítimo como via condutora das riquezas nacionais, tanto no contexto da cabotagem quanto também no de longo curso.

O fato constatado é que o modal marítimo assume especial importância para o Brasil por ser o país um grande exportador de *commodities* e importador de manufaturados. Isso torna esse tipo de transporte um meio adequado para facilitar e agilizar importações e exportações de mercadorias e produtos, necessitando, portanto, de uma frota mercante diversificada em sua tipologia e com autonomia para alcançar longas distâncias nas rotas tradicionais do comércio marítimo.

Uma das vantagens que diferenciam o modal marítimo de outros tipos de transporte é a sua maior capacidade para movimentar grandes quantidades de volumes e de cargas diversas para qualquer lugar do mundo. Este modal se adequa às necessidades de transporte na cabotagem e também nas hidrovias, facilitando e desonerando o custo do transporte de carga no Brasil.

Assim, constatou-se que o Brasil, cujo litoral é tão extenso e conta com uma grande rede hidroviária, ainda não utiliza o transporte marítimo adequadamente. Para Castro Junior (2011, p.87), isso se deve ao fato de que “sem política pública eficaz, as empresas brasileiras de navegação sofrem concorrência desleal das empresas de navegação cujos navios são registrados em bandeiras de conveniência”.

Logo, fosse o modal de transporte marítimo brasileiro modernizado, adequado a

uma política de transporte regulamentada e com regras claras de estímulo, poderia, em curto prazo, diminuir as distâncias internas e ser decisivo no comércio internacional brasileiro.

Para fluir as produções de *commodities* sem ficar à mercê dos armadores internacionais, que cobram fretes a sua conveniência para executar o transporte, carece o Brasil de uma política eficiente para o setor.

Ademais, ressaltou-se a necessidade de estímulos tanto no âmbito público quanto no privado para que se possa solucionar os custos do transporte marítimo diretamente ligado aos gargalos logísticos (congestionamento dos portos e baixa eficiência), aos impostos cobrados nos portos, ao preço do combustível que abastece os navios, à grande carga tributária que incide sobre o empresariado brasileiro. Estes acrescidos aos custos dos fretes seriam, então, os principais fatores que têm influência direta no aumento dos preços da mercadoria ao consumidor final, derivados do uso do comércio marítimo no Brasil.

A cabotagem brasileira teve um crescimento considerável na primeira década do século XXI. Entretanto, observou-se que é preciso ter qualidade nos serviços para atender às necessidades de um mercado exigente quanto ao nível e velocidade de informação e ao tempo cada vez mais ajustados no embarque e desembarque dos produtos transportados.

Assim, é preciso solucionar a situação dos portos brasileiros que apresentam demora no processo de atracação, desatracação, a extensa burocracia, a infraestrutura precária e a dragagem dos portos insuficientes.

Portanto, evidenciou-se a necessidade de fortalecer a Marinha Mercante e, com isto, equilibrar a conta de balanço de pagamentos nacional, que encontra deficit por ter no serviço de frete um dos fatores que contribuem, a cada ano, para o seu deficit. O Brasil tem, de forma contrária, incrementado a dependência do afretamento de navios no mercado internacional para escoamento do seu comércio transnacional, o que significa evasão de divisas.

Neste trabalho, foi abordada a importância do modal marítimo para as nações que controlam o comércio internacional, já que estas regulam e subsidiam diretamente este tipo de transporte vital na sustentação de suas economias. Por isso, tratam o transporte marítimo com

políticas subsidiárias que o diferenciam dos outros modais (rodoviário e ferroviário), além de ser o meio mais utilizado para o transporte intercontinental de carga. Isso confere ao modal marítimo fundamental importância nas transações de exportação e importação de mercadorias e produtos, o que exerce influência direta nas balanças comerciais daquelas nações.

Ainda de acordo com CASTRO JUNIOR (2011, p.95), “é necessário que haja uma estratégia regulatória para a inserção soberana do país no transporte marítimo internacional”. Conceitua-se inserção soberana como participação dos usuários brasileiros numa relação de equidade com os transportes marítimos internacionais, dominados pelas bandeiras de conveniência. Portanto, significa uma ordem pública mais justa que, enfim, defenda os interesses dos usuários de serviços deste setor.

Nos últimos anos, contudo, o setor público brasileiro tentou regular e estimular este nicho de transporte com a criação de uma agência reguladora, no caso a ANTAQ, de leis específicas, como a 9432/97, que criou o REB, que teve como finalidade a flexibilização da carga tributária que incide sobre os armadores nacionais. Este tributo tem suas normas estabelecidas pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004 e constitui a principal fonte de recurso do FMM (Fundo de Marinha Mercante). Foi concebido com o propósito de viabilizar a intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante e das indústrias brasileiras de construção e reparação naval.

Entretanto, estas ainda são medidas tímidas à resposta de crescimento esperado por parte do transportador marítimo brasileiro. É necessário que se tenha uma política objetiva e concisa para que tais subsídios implementem uma mudança de paradigma numa matriz de transporte baseada no modal rodoviário.

Suplementarmente, existe a necessidade de se aperfeiçoar os termos mínimos de segurança jurídica. É fundamental para a redução de risco que haja uma estratégia regulamentadora a fim de que os usuários de transporte marítimo e os armadores tenham maior previsibilidade e menor risco em relação ao transporte marítimo de mercadorias.

Além dos aspectos econômicos e jurídicos abordados, a necessidade de se ter uma frota mercante própria, devidamente balanceada e equilibrada não é apenas questão de desenvolvimento social ou comercial, mas também questão de segurança e estratégia nacional.

Em caso de necessidade no campo da logística de transporte, é fundamental o apoio à Marinha do Brasil de uma frota mercante nacional. Pode-se exemplificar situações desse tipo como o apoio na Segunda Guerra Mundial, prestado pela Marinha Mercante Nacional e, mais recentemente no campo internacional, no Golfo Pérsico, onde a navegação civil americana atuou no transporte de víveres e combustíveis.

Cabe destacar a importância que os Estados Unidos da América (EUA) dão ao transporte marítimo, com uma regulação específica. Um bom exemplo é o tratamento dispensado principalmente à navegação de cabotagem, considerada uma atividade essencial e uma questão estratégica tanto no campo econômico quanto no da segurança nacional. O *Jones act*, é o ato que protege a navegação de cabotagem americana para que ela seja exercida somente por embarcações construídas e documentadas nos EUA, cujos proprietários deverão ser americanos e a tripulação formada em 75% por cidadãos norte-americanos. A Marinha Mercante dos EUA é regulamentada pelo CFR 46 USC, parágrafo 50101, que a declara como necessária à defesa nacional.

Por possuir extensa costa marítima e ser banhado por dois oceanos, além do alto índice populacional e grandes volumes de carga transportada por via aquaviária, os EUA protegem juridicamente os seus armadores e suas empresas nacionais de navegação, assim como os seus navios.

Tal proteção se dá, principalmente, por legislações que reservam a atividade para as frotas nacionais pela concessão de incentivos e pelo tratamento fiscal privilegiado para os registros dos navios, além de restrições à atuação de embarcações estrangeiras em seus respectivos tráfegos internos. Afora tal atitude, as taxações sobre a frota americana são reduzidas e se restringem ao imposto único sobre arqueação bruta, somente algo desta natureza poderia aumentar a competitividade nacional e incentivar o segmento de comércio marítimo

brasileiro.

Assim, sem a pretensão de ter esgotado o tema, este trabalho se constitui em uma tentativa de avanço nas considerações acerca do transporte marítimo tendo como um ponto de partida a sua importância no equilíbrio da conta de balanço de pagamentos, por meio dos fretes.

Por ora, reconhece-se que este modal de transporte ainda carece do reconhecimento da sua real importância e contribuição para a economia brasileira como um todo, entendendo-se que o seu papel, como aqui demonstrado, é importante para a consolidação do comércio brasileiro nos âmbitos internacional e nacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO – ANTAQ, Panorama da Navegação Marítima e Apoio, Brasília, DF 2012.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO – ANTAQ, Brasília, DF, Anuário 2013.

ANJOS, J. Haroldo dos & GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992. 343p.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino (Org.). *Direito marítimo made in Brasil*. São Paulo: Lex Editora, 2007.

———. *Direito marítimo, regulação e desenvolvimento*. Belo Horizonte: Fórum, 2011. 642p.

———. (Coord.). *Direito marítimo: temas atuais*. Belo Horizonte: Fórum, 2012. 326p.

CREMONEZE, Paulo Henrique. *Prática de Direito marítimo - O contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador*. São Paulo: Cartier Latin, 2009.

GONÇALVES, Reinaldo. *Desenvolvimento às avessas: verdade, má-fé e ilusão no atual modelo brasileiro de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: LTC, 2013.

GILBERTONI, Carla Adriana C. *Teoria e prática do Direito marítimo*. 2.ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. 590p.

HAYEK, Friedrich A. *O caminho da servidão*. 6ª edição. São Paulo: Instituto Ludwig von Mises Brasil, 2010.

KEEDI, Samir. *Abc do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas*. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

LACERDA, Jozé C. S. de. *Curso de Direito privado da navegação: Direito marítimo*. 3.ed. ver. e atual. Por: Aurélio Pitanga S. Filho. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984. 443p.

LOPEZ, José Manoel Cortiñas & SILVA, Marilza Gama P. da. *Comércio exterior*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

———. *Comércio exterior competitivo*. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

- MARTINS, Eliane M. O. *Curso de Direito marítimo*. 3.ed. rev., ampl. e atual. Barueri, São Paulo: Manole, 2008. Vol. I e II.
- OLIVEIRA, Carlos Tavares de. *Portos e Marinha Mercante: panorama mundial*. São Paulo: Lex Editora, 2005.
- RAPHAEL, Leandro. *Direito marítimo*. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- REVISTA MUNDO LOGÍSTICA. Paraná: Editora MAG, ano VII. Publicação bimestral. 1982-1832.
- RODRIGUES, Paulo R. A. *Introdução ao sistema de transporte no Brasil e à logística internacional*. 2.ed. rev. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- SILVA, José Cláudio Ferreira. *Macroeconomia: modelo de análise conjuntural*. Rio de Janeiro: Publit Soluções Editoriais, 2008. 202p.
- SMITH, Adam. *A Riqueza das Nações*. Vol. I. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996.
- UNCTAD. *El Transporte Marítimo*, Nueva York y Ginebra, 2012.
- VIEIRA, Guilherme B. B. *Transporte internacional de cargas*. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.