

ESCOLA DE GUERRA NA

7-E-34

Curso PEM

Partido -

Solução do ..P-III-4 (Mo).....

Apresentada por

ROBERTO LUIZ DO NASCIMENTO

CAPITÃO-DE-LONGO CURSO

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19.95.....

**A PROBLEMÁTICA DA FROTA
NACIONAL DE MARINHA MERCANTE**



ROBERTO LUIZ DO NASCIMENTO
Caitão-de-Longo-Curso

MINISTÉRIO DE MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
1995

AC: 72752

EX: 97820

MM = EGN
BIBLIOTECA
07/03/1996
N.º 4.232

GN-00011460-5

NASCIMENTO, Roberto Luiz do, 1954-

A problemática da Frota Nacional de Marinha Mercante / Roberto Luiz do Nascimento. - Rio de Janeiro : EGN, 1995. 55f. : il., color.

Monografia: C-PEM, 1995

Bibliografia: f. A-6

1. Marinha Mercante. 2. Transporte Marítimo. 3. Segundo Registro. 4. Afretamentos I. Brasil. Escola de Guerra Naval. II. Título.

EXTRATO

Sendo responsável pelo escoamento de quase a totalidade do comércio exterior brasileiro, o mar ainda não é visto, pela nação com a importância que ele merece.

Dentro de uma visão acadêmica, o estudo pretende oferecer, sem aprofundar o conhecimento, algumas particularidade do transporte marítimo internacional.

Trata da importância e a necessidade do País, em possuir uma Marinha Mercante genuinamente nacional. Demonstra a participação da bandeira brasileira na navegação de longo curso, mostra a existência de mecanismos adotados pelos armadores internacionais para diminuição de custos. Trata também da questão problemática dos afretamentos.

O conhecimento adquirido, permite ao autor, enumerar sugestões para uma apreciação mais rigorosa, afim de avaliar o aumento da competitividade do armador nacional.

NASCIMENTO, Roberto Luiz do, 1954-

A problemática da Frota Nacional de Marinha Mercante / Roberto Luiz do Nascimento. - Rio de Janeiro : EGN, 1995.

55f. : il., color.

Monografia: C-PEM, 1995

Bibliografia: f. A-6

1. Marinha Mercante. 2. Transporte Marítimo. 3. Segundo Registro. 4. Afretamentos I. Brasil. Escola de Guerra Naval. II. Título.

EXTRATO

Sendo responsável pelo escoamento de quase a totalidade do comércio exterior brasileiro, o mar ainda não é visto, pela nação com a importância que ele merece.

Dentro de uma visão acadêmica, o estudo pretende oferecer, sem aprofundar o conhecimento, algumas particularidade do transporte marítimo internacional.

Trata da importância e a necessidade do País, em possuir uma Marinha Mercante genuinamente nacional. Demonstra a participação da bandeira brasileira na navegação de longo curso, mostra a existência de mecanismos adotados pelos armadores internacionais para diminuição de custos. Trata também da questão problemática dos afretamentos.

O conhecimento adquirido, permite ao autor, enumerar sugestões para uma apreciação mais rigorosa, afim de avaliar o aumento da competitividade do armador nacional.

TEMA: A PROBLEMÁTICA DA FROTA NACIONAL DE MARINHA MERCANTE

Topicos a abordar:

- A influência do afretamento, de livre mercado, de navios estrangeiros e seus reflexos nas atividades de investimentos dos armadores nacionais;
- Os aspectos negativos e positivos para o país, da adoção de dois registros, ou registro único previsto nas negociações do MERCOSUL;
- Motivos que levam o empresário nacional a buscar marítimos estrangeiros para guarnecerem navios com segundo registro;
- O segundo registro nacional como alternativa e
- Perspectivas.

PROPOSIÇÃO: Analisar a importância e a necessidade de uma Marinha genuinamente brasileira.
Identificar os problemas gerados pelos afretamentos nas atividades e investimentos dos armadores nacionais.
Demonstrar a participação de navios mercantes brasileiros no movimento de cargas na navegação de longo curso.
Apontar os aspectos negativos e positivos para os país, da adoção de dois registros ou de um registro único para o Mercosul.
Analisar os fatos conjunturais que levam os armadores a buscar marítimos estrangeiros para guarnecer navios com segundo registro.
Abordar a diversidade de interesses que existe no âmbito da Marinha Mercante do Brasil.
Apresentar conclusões e sugestões.

ÍNDICE

	FOLHA
Lista de Tabelas.....	V
Lista de Figuras.....	VI
Introdução.....	VII
CAPÍTULO 1 - A IMPORTÂNCIA DE UMA MARINHA MERCANTE GE- NUINAMENTE NACIONAL.....	1
Aspectos gerais.....	1
O Transporte Marítimo.....	4
O Poder Marítimo.....	6
A Marinha Mercante.....	7
CAPÍTULO 2 - ASPECTOS PARA ADOÇÃO DE DOIS REGISTROS...	9
Histórico.....	9
Registro.....	10
Bandeira de Conveniência.....	11
Segundo Registro.....	13
Registro dependente.....	14
O caso brasileiro.....	15
Custo da tripulação.....	19
Marítimos estrangeiros.....	20
O Segundo Registro brasileiro.....	21
Registro Único para o MERCOSUL.....	23
Vantagens de desvantagens na adoção do segundo registro.....	25
CAPÍTULO 3 - A BANDEIRA BRASILEIRA NA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.....	28
Antecedentes.....	28
O transporte marítimo e o comércio exte- rior.....	30
Direitos de bandeira.....	33
Tipos de serviços no transporte marítimo.	34
Participação brasileira no longo curso...	35
A situação atual da frota mercante de longo curso.....	41
CAPÍTULO 4 - A QUESTÃO DOS AFRETAMENTOS.....	44
Afretamento.....	44
Situação atual.....	45
Armadores "sem" navios!.....	47
O impacto no balanço de pagamentos.....	48
Perspectivas.....	49
CAPÍTULO 5 - CONCLUSÃO E SUGETÕES.....	51
Conclusão.....	51
Sugestões.....	54

ANEXO A - Acordo de Princípios Relativos ao Registro	
Operativo de Embarcações do Mercosul.....	A-1
BIBLIOGRAFIA.....	A-6

LISTA DE TABELAS

TABELA Nº	TÍTULO	FOLHA
1	NAVIOS EM BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA E SEGUNDO REGISTRO - 1994	13-A
2	TRIBUTOS INCIDENTES SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO	17-A
3	DESPESAS NA IMPORTAÇÃO DE SOBRESSALENTES	18-A
4	EVOLUÇÃO DO SALDO COMERCIAL - PERÍODO 1974-04	32-A
5	PRINCIPAIS FROTAS E A BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA	33-A
6	MOVIMENTAÇÃO GERAL DE CARGA EM 1994	36-A
7	TOTAL DE FRETES NO LONGO CURSO EM 1994	36-B
8	FROTA DE LONGO CURSO	42-A
9	FROTA DE LONGO CURSO MOVIMENTAÇÕES NO PERÍODO 1970-94	45-A

LISTA DE FIGURAS

FIGURA Nº	TÍTULO	FOLHA
1	PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA NA FROTA MUNDIAL	9-A
2	QUADRO COMPARATIVO DAS MARINHAS MERCANTES (1985/1986)	16-A
3	BLOCOS ECONÔMICOS FORMADOS ATÉ O 1º SEMESTRE DE 1994.	30-A
4	EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	30-B
5	COMÉRCIO EXTERIOR - SALDO COMERCIAL PERÍODO 1974-94	32-B
6	PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA E ESTRANGEIRA NA GERAÇÃO DE FRETES	38-A
7	PARTICIPAÇÃO DO PETRÓLEO NA IMPORTAÇÃO DOS GRANÉIS LÍQUIDOS	41-A
8	FROTA MERCANTE MUNDIAL	42-B

INTRODUÇÃO

*"Existem homens que lutam um dia e são bons;
Existem outros que lutam um ano e são melhores;
Existem aqueles que lutam muitos anos e são muitos bons;
Porem existem aqueles que lutam toda a vida.
Esses são os imprescindíveis."
(Bertolt Brecht)*

A existência de uma Marinha Mercante forte e competitiva é de grande importância para a maioria dos países, seja ela de ordem econômica, social ou sob a ótica do transporte marítimo que hoje movimentam mais de oitenta por cento do comércio mundial. Tratada como uma atividade estratégica pelos países desenvolvidos, serve também como instrumento político e de captação de um grande volume de divisas.

Dentro deste contexto, no capítulo 1, o autor analisa as razões da importância e necessidade para o País de possuir uma Marinha Mercante genuinamente nacional.

Nos capítulos subsequentes, identifica, de maneira sucinta, que no Brasil, apesar da quase totalidade do comércio exterior escoar-se pelo mar, o País, infelizmente, investe pouco em sua Marinha Mercante, desconsiderando sua posição geográfica no Atlântico Sul, sua extensa faixa litorânea e sua rede hidrográfica, permitindo, assim, que seus parceiros comerciais arrecadem a maior fatia do bolo dos fretes do comércio internacional brasileiro.

Fato é que, sem proteção, fica difícil enfrentar a concorrência de empresas estabelecidas em países que oferecem subsídios, de forma clara ou não, às suas marinhas

marinhas mercantes.

A decisão de adotar o regime da Bandeira de Conveniência ou o Segundo Registro, utilizar marítimos de outras nacionalidades, não deve ser visto como um instrumento de política governamental, mas se encaixa perfeitamente no conjunto das soluções para a atual situação da Marinha Mercante brasileira, devido à falta de competitividade perante os armadores internacionais.

Com relação à frota mercante de longo curso, destaca-se sua participação nas importações de granéis líquidos, capitaneados pelo petróleo, e a frágil participação no transporte de carga geral.

No capítulo 4 é mostrado que, procurando atingir o limite de direito de participação através do afretamento de navios, necessária para preencher a demanda, essa prática, quando não controlada nem limitada, pode colocar o país em uma situação vulnerável, na medida em que concorre para a evasão de divisas.

Por fim, face todas as pesquisas realizadas no decorrer deste trabalho, o autor agradece o apoio prestado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), Departamento de Marinha Mercante (DMM), Escola de Guerra Naval (EGN) e a Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE), seja com relação ao fornecimento de dados estatístico necessários, quanto ao apoio logístico evidenciado desde o início do trabalho.

CAPÍTULO 1

A IMPORTÂNCIA DE UMA MARINHA MERCANTE GENUINAMENTE NACIONAL

Aspectos gerais - As evidências mostram que a competitividade de uma frota mercante não é, necessariamente, produto exclusivo de uma política de transporte marítimo. Contudo, para países como o Brasil, faz-se necessário a utilização de instrumentos de política setorial para aumentar as possibilidades de captação de carga no intercâmbio comercial do país com o exterior.

O transporte marítimo, quando realizado por navios próprios, constitui-se, através das receitas de fretes, numa importante variável estratégica na sustentação de uma política de captação de divisas para o país. A condição "sine qua non" é a existência de uma frota com tonelagem suficiente para atender às necessidades da demanda.

Uma política racional de transporte marítimo consiste, não só em realizar exportações através de navios de bandeira nacional, mas, também, dimensionar adequadamente o porte desta frota, para que seja reduzida sua ociosidade nos períodos em que haja queda na demanda. Principalmente quando se considera o ônus assumido pela sociedade, independente ou não de sua vontade, no sentido de estimular o crescimento de uma frota nacional. Todavia, isto não significa a adoção de um sistema de proteção indiscriminada à bandeira brasileira, necessária caso se tratasse de uma atividade "emergente".

Há necessidade de se definir o papel a ser exercido

pela frota mercante brasileira no apoio ao processo de ampliação da abertura econômica do país, no que diz respeito ao seu comércio internacional. Esta decisão deve estar solidamente apoiada em adequados critérios tecnológicos e econômicos, que possibilitem a formulação e execução de propostas quanto ao nível de ampliação, modernização e/ou substituição de parcela dos meios existentes.

Uma marinha mercante desenvolvida é considerada vital aos interesses econômicos e de segurança nacional, para a maioria dos países. E por isso, muitos governos implementam variados programas de apoio ao fortalecimento do transporte marítimo. Alguns países interiores, como a Hungria, Áustria, Suíça, entre outros, possuem frota mercante própria e seus governos apoiam efetivamente o setor.

No que diz respeito à segurança nacional, sua importância se verifica, principalmente, ao garantir o abastecimento durante os conflitos. Os Estados Unidos, por exemplo, para que suas forças militares recebam o indispensável apoio logístico em tempo de guerra, possuem uma frota mercante de reserva apenas para essa finalidade. Recentemente, ficou evidenciada a presença da marinha mercante inglesa no conflito pela posse das ilhas Falklands, onde grande parcela do êxito alcançado deveu-se à sua participação.

Quanto ao aspecto econômico, verifica-se que o mercado mundial de fretes atingiu, em 1994, US\$ 240 bilhões. As estatísticas do Departamento de Marinha Mercante (DMM)

demonstram que o volume de fretes marítimos resultante do comércio exterior brasileiro, em 1994, situou-se em torno de US\$ 4 bilhões, posicionando o segmento como segundo item nas despesas do balanço de serviços, superado apenas pelos juros da dívida externa.

Como há necessidade do Brasil estimular seu comércio exterior, torna-se indispensável o fortalecimento de sua marinha mercante, pois, caso contrário, o valor dispendido com fretes e afretamentos de navios poderá exceder, num futuro próximo, aos gastos com os serviços da dívida externa.

Atualmente, um dos problemas relevantes com que se defronta a comunidade marítima internacional é a luta das frotas mercantes dos países em desenvolvimento por uma maior participação no comércio internacional. Essa luta tem origem nos anos setenta, quando se registrou um crescimento acentuado da tonelagem nacional daquele bloco.

É importante levar em consideração, para explicar o aumento da capacidade de transporte marítimo dos países em desenvolvimento, algumas teses que influenciaram a eclosão de políticas orientadas para o fomento de suas marinhas mercantes. No final dos anos sessenta, essas teses foram divulgadas no documento "Estabelecimento e expansão de Marinhas Mercantes nos países em desenvolvimento" (UNCTAD¹ - 1968), onde são examinadas as condições que justificam a ampliação de uma frota nacional. Dentre os argumentos apresentados, um parece ser de fundamental

¹UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT - UNCTAD
CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO, criada em 1964 - com a finalidade de desenvolver o comércio internacional em busca do progresso econômico.

importância: o da dependência externa.

De fato, a dependência externa do transporte marítimo constitui, para um país, um permanente fator de vulnerabilidade, pois transfere a esfera de poder para grupos sobre os quais a nação interessada não pode manter um controle e uma fiscalização direta. Essas questões são de vital importância em relação ao nível de fretes e ao tipo de serviços prestados. Isso pode ser explicado, observando-se:

- a possibilidade dos transportadores estrangeiros retirarem parcela dos meios oferecidos, caso apareçam oportunidades mais lucrativas; e/ou

- o eventual emprego de embarcações obsoletas, aumentando significativamente o custo de transporte das exportações.

Para se evitar a dependência externa no que concerne ao transporte marítimo, torna-se indispensável que os países em desenvolvimento promovam e desenvolvam suas frotas mercantes, na tentativa de anular os efeitos negativos decorrentes do emprego de embarcações de extra nacionais.

O Transporte Marítimo - O mar, que outrora mostrara-se como uma barreira entre os povos, tornou-se, com a evolução humana, elemento essencial na integração das nações. A importância das atividades marítimas no desenvolvimento dos países e na preservação de sua segurança aumentou, na medida em que a necessidade de intercâmbio comercial e a vontade de ampliação de suas posses pelos caminhos do mar cresceram.

Os oceanos influenciaram a vida das nações de maneira significativa. É evidente que, ainda hoje, é o grande cenário onde são representados os anseios, os interesses e a projeção de poder de vários países.

A necessidade de controlar determinadas áreas oceânicas, quer por motivos políticos, econômicos, militares ou psicossociais, fez, no início do século XVI, Portugal e Espanha estabelecerem a primeira bipolaridade de influência no mundo moderno, baseados, unicamente, no Poder Marítimo. Como consequência dessa ação, surge o Brasil e a sua destinação marítima.

Holanda, França e Inglaterra disputaram o domínio dos mares até o século XVIII, quando os ingleses, face à determinação e à mentalidade marítima de seu povo, assumiram a hegemonia dos mares, graças ao uso de um Poder Marítimo harmônico e equilibrado.

Ao longo da história, verifica-se que as nações, cada vez mais, fazem uso dos mares e oceanos como fonte de recursos apreciáveis, e como linhas de comunicação e de comércio, tornado-os essenciais à sobrevivência do próprio homem.

Sir Walter Raleigh sintetiza a busca do domínio do mar da seguinte forma: "quem comanda o mar, comanda o intercâmbio; quem comanda o intercâmbio, comanda as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o próprio mundo". (39:15)

O transporte marítimo torna viável o fluxo de produção através dos oceanos, interligando os continentes, que podem ser considerados como grandes ilhas, fazendo do

mar um elo e do navio o meio de transporte nesse grande arquipélago.

A importância do transporte marítimo internacional para o Brasil não pode ser medida somente pelo valor representativo dos fretes nas contas internacionais do país, mas também pela viabilização de seu comércio exterior.

O Poder Marítimo - Como um componente do Poder Nacional, pode ser conceituado como a projeção desse poder, resultante dos recursos de que dispõe a nação para utilizar o mar e águas interiores, visando a conquista e a manutenção dos objetivos nacionais.

Como fator de desenvolvimento econômico e social, pode-se dizer que a frota mercante, complexos portuários, a construção e o reparo navais, o pessoal envolvido com a atividade marítima e fluvial compõem o poder marítimo de uma nação.

No Brasil, embora haja uma extensa faixa litorânea e uma grande rede hidrográfica, pouco se compreende o valor // do poder marítimo. Entretanto, se a questão fosse apenas o desconhecimento de sua importância, seria fácil a solução. Na verdade, existe uma competição, de certa forma até desleal, quando se trata da disputa de recursos e mercados criados em razão da internacionalização da economia, em que os que detêm um grande poder marítimo dominam aqueles de menor poder.

A importância de uma atividade para um Estado é medida pelo nível de sua participação na formação de seu Poder Nacional. //

A Marinha Mercante - Sempre foi, ao longo da história, fator de primordial relevância no poder das nações, através da qual se garante o abastecimento essencial ao seu crescimento, além de gerar riquezas e desenvolver um mercado de trabalho que consolida a posição brasileira nos diversos mares do mundo.

O Brasil possui todas as condições favoráveis à existência de uma Marinha Mercante própria e forte e, através do transporte marítimo, vem desenvolvendo seu comércio exterior. // 25

A Marinha Mercante e o comércio exterior são elementos fundamentais para o equilíbrio do balanço de pagamentos. Para a obtenção das divisas necessárias ao desenvolvimento do país é importante que o Brasil amplie as fronteiras do seu comércio exterior. Esse objetivo coloca a marinha mercante nacional numa posição estratégica indiscutível.

Sabendo-se que cerca de 96% do seu comércio exterior se faz por via marítima, torna-se obrigatório que o Brasil exerça todo o controle possível sobre os navios que transportam seus produtos para os diversos mercados internacionais e trazem os bens necessários ao desenvolvimento econômico.

Como uma atividade meio, assegura a existência de vários outros setores. O setor produtivo precisa colocar em mercados distantes parcela de sua produção. Por outro lado, não pode prescindir de matérias primas de mercados internacionais para poder produzir.

No aspecto geral, a importância de uma Marinha Mer-

1

cante genuinamente brasileira não leva em conta apenas o aspecto comercial, pois ela viabiliza a própria segurança nacional quando a totalidade do petróleo, quer importado ou produzido em nossa plataforma continental, é transportado por via marítima, tornando o Brasil, no campo energético, dependente de uma frota mercante. Essa importância comercial e vital aumenta quando da ocorrência de um conflito, esteja o Brasil envolvido diretamente nele ou não.

II

Qualquer país que pertença ou pretenda pertencer ao grupo de nações desenvolvidas não pode prescindir de uma marinha mercante própria, pois ela garante o fluxo do comércio marítimo de interesse nacional, dando-lhe a organização indispensável à segurança, numa evidente importância que tem na formação e consolidação do poder marítimo.

Entretanto, essa Marinha Mercante tem que ser competitiva, em consonância com a modernização dos complexos portuários, tema cuja discussão foge à temática central do presente trabalho.

Em virtude das dimensões de negócios, representados pelos transportes marítimos internacionais, a constituição de frotas próprias e a defesa de bandeira têm sido um princípio adotado por diversos países.

Concluindo, pode-se afirmar que a independência e livre acesso ao comércio mundial, a segurança e defesa nacionais e a economia de divisas, são fatores relevantes para que o Brasil opte pela manutenção de uma Marinha Mercante genuinamente brasileira. // N

CAPÍTULO 2

ASPECTOS PARA A ADOÇÃO DE DOIS REGISTROS

Histórico - Atualmente observa-se, no transporte marítimo internacional, a significativa presença de navios que operam sob o regime de "Bandeira de Conveniência" (BDC).

Não se deve considerar a BDC como uma prática recente no meio marítimo. No século XVI, comerciantes britânicos utilizavam-se deste expediente, colocando seus navios sob pavilhão Espanhol no intuito de ter acesso ao comércio nas Índias Ocidentais. Desta maneira, no século XVII, fugindo às interdições postuladas no "Act of Navigation" inglês, (26:5) cerca de um terço da frota inglesa era, na realidade, holandesa.

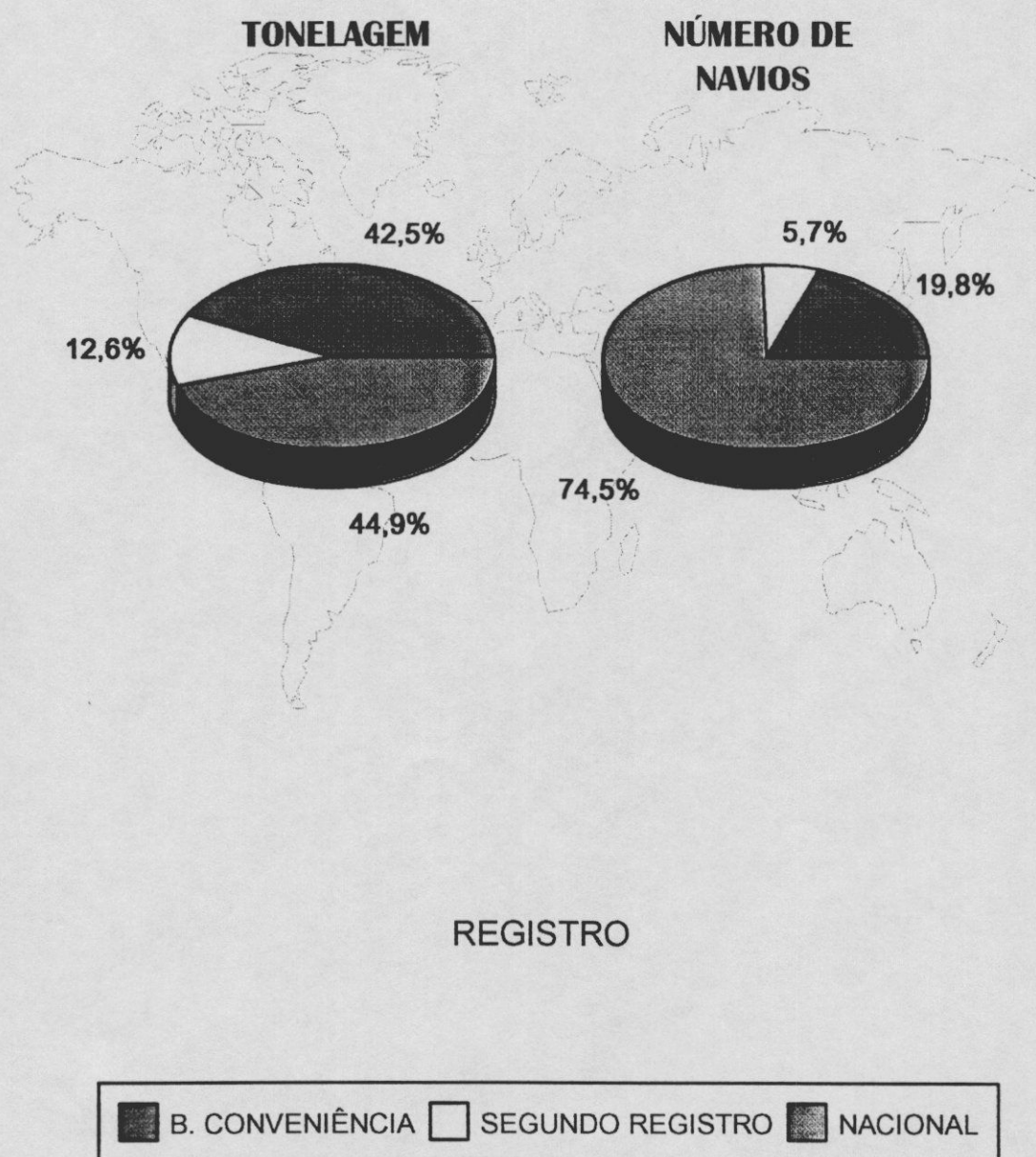
Evidentemente, nada se compara a cerca de 50% da frota mundial, que hoje navegam sob BDC, como pode ser observado na Figura nº 1.

O uso da BDC teve grande importância durante a II Guerra Mundial, quando os armadores, principalmente os norte-americanos, procuravam uma saída para proteger seus navios mercantes. Passado o período de beligerância, os armadores não retornaram aos seus registros. Ao contrário, esta prática continuou se desenvolvendo de forma acentuada.

Com a competição do mercado de fretes cada vez mais acirrada, os armadores buscaram, na eficiência da operação de seus navios, a sobrevivência de suas empresas marítimas. Os custos operacionais dos navios passaram a ficar

Figura nº 1

PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA NA FROTA MUNDIAL



FONTE: Lloyd's Register Statistical Table and World Fleet Statistics 1994

diretamente relacionados com a sua bandeira, ou seja, dependentes do país onde estavam registrados.

Registro - A legalização de um navio ou embarcação frente às autoridades de um país, pelo qual adquire a nacionalidade e o direito de arvorar seu pavilhão, é denominado registro. A este é atribuída uma nacionalidade apenas em sentido impróprio. Não obstante, o conceito internacionalmente adotado é de que cada navio tem uma nacionalidade.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estabelece, nos termos do art. 91: "os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar".(22:17) Dessa forma, o Estado estabelece os requisitos necessários para a atribuição da nacionalidade a navios, isto é, para registro de navios no seu território e o direito de arvorar seu pavilhão.

De acordo com as exigências dos países, quanto à nacionalidade do proprietário e do Comandante, o valor das taxas de registro, as implicações fiscais e o controle que o Estado tem sobre a embarcação, os registros são classificados em:

a) **Nacional** - quando exige que o Comandante e parte substancial da tripulação sejam nacionais; e que o Estado mantenha um controle efetivo sobre a embarcação;

b) **Aberto** - quando permite a inscrição de embarcações de qualquer proprietário, independentemente de nacionalidade. As exigências sobre a nacionalidade do Comandante e da tripulação são mínimas. As taxas de inscrição e de sua manutenção são baixas, quando existem. Gozam de isenção ou

redução de impostos.

O registro aberto já aparecia no século XVIII quando, por motivos de ordem econômica, grande parte dos proprietários gregos ostentava a bandeira turca. Foi, entretanto, na década de vinte que se iniciou a era moderna do registro aberto, inicialmente com a bandeira de conveniência².

Bandeira de Conveniência - No final dos anos quarenta, com a reorganização das marinhas mercantes dos países que participaram da II Guerra Mundial, cresceu a concorrência e, com isso, a necessidade de ter fretes competitivos. Para tal, os custos deveriam ser baixos. No campo tecnológico, foi feito o possível. Entretanto, as duas crises do petróleo, o aumento de impostos e as reivindicações sempre crescentes dos sindicatos dos trabalhadores marítimos, fizeram com que os armadores migrassem para países que oferecessem impostos mais baixos e uma legislação sem muitos entraves burocráticos.

Atualmente, o termo Bandeira de Conveniência é tema polêmico e se constitui numa das questões mais discutidas no universo marítimo, pois, dependendo de quem dele se utilize, torna-se passível de extremadas e divergentes interpretações.

Segundo Ellen e Campbel, "sempre que se observam os procedimentos de uma conferência internacional sobre fraudes marítimas, o termo bandeira de conveniência gera

² Com a "lei seca" nos Estados Unidos e a conseqüente proibição de servir bebidas alcoólicas a bordo de navios de passageiros, os navios americanos "Resolute" e "Reliance" foram vendidos a uma companhia armadora panamenha, a fim de burlar a lei; com total beneplácito das autoridades americanas passaram a ostentar o pavilhão do Panamá.

discussões muitas vezes com nuances dos gêneros mais sinistros". (81:2).

Compreendemos isto, levando em conta a gama de interesses que os pavilhões de conveniência atingem, pois certamente estarão em jogo, simultaneamente, imperativos de segurança, afirmações de soberania, recursos econômicos e tantas outras questões de difícil conciliação.

Os armadores vêem na BDC uma saída para alcançar facilidades fiscais, reduzindo seus custos e promovendo aumento em seus ganhos reais.

Os sindicatos, por outro lado, se preocupam com a exploração e a violação dos direitos dos tripulantes destes navios, pois a indiferença dos governos e a ausência de legislação e normas que os protejam são freqüentes. Segundo a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF)³, os armadores de BDC são pessoas que, em razões dos lucros a auferir, escolheram dar a seus navios uma nacionalidade "falsa". O cumprimento das leis de bordo de tais embarcações, às vezes, compara-se à lei da selva.

Os marítimos, por sua vez, elo mais fraco do sistema, não possuem dispositivos legais contra os abusos praticados a bordo destas embarcações.

Em resumo, pode-se conceituar como os pavilhões dos países que combinam as condições complacentes da outorga de sua nacionalidade aos navios, a uma regulamentação em matéria marítima reduzida e a uma exoneração de impostos

³ International Transport Workers' Federation- ITF

sobre os lucros, assegurando aos armadores que exploram suas frotas sob essas bandeiras vantagens que dificilmente conseguiriam sob sua própria bandeira.

São identificados vinte e três países de bandeira de conveniência, sendo os mais importantes, por possuírem maior tonelagem registrada, Panamá, Libéria, Chipre, Bahamas, Malta.

A vulgarização da BDC de algum modo diminui o vínculo com o Estado. Mais que a nacionalidade do Comandante, dos tripulantes, do armador ou proprietário, o que importa é o poder que o Estado detém sobre os navios que arvorem sua bandeira.

O grande inconveniente das frotas de bandeira de conveniência é a elevada idade dos navios (ver Tabela nº 1), o baixo nível de condução, manutenção e operação da grande maioria de seus navios. Embora existam várias frotas impecáveis, registradas sob BDC, a maioria é degradada; e se não fosse a concorrência, essas frotas de conveniência não degradadas seriam imbatíveis nos fretes.

Segundo Registro - Nos últimos anos, alguns países considerados tradicionalmente marítimos tiveram um fluxo crescente de saída de seus navios para o regime de BDC.

Esses países estavam perdendo, não só suas marinhas mercantes, mas também tudo o que se referia ao apoio dado aos navios e à indústria de navegação.

Os governos, preocupados com a perda total de suas marinhas mercantes, começaram a procurar meios para que os armadores trouxessem de volta seus navios para o registro

Tabela nº 1

NAVIOS EM BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA E SEGUNDO REGISTRO - 1994

Bandeira de conveniência

PAIS	Número de Navios	TAB milhões	Idade Média
Antigua	444	1.51	13
Antilhas (Neth)	158	1.05	15
Bahamas	1159	22.91	14
Bermudas (RU)	82	2.90	16
Belize	264	0.23	24
Birmania	132	0.68	18
Canárias	1	0.0003	33
Ilhas Caimán (RU)	64	0.38	21
Ilhas Cook	7	0.005	30
Chipre	1619	23.29	16
Gibraltar (RU)	28	0.33	19
GIS (Alemanha)	450	n/a	n/a
Honduras	1400	1.21	24
Líbano	139	0.26	31
Libéria	1621	57.65	12
Malta	1086	15.46	20
Ilhas Marshall	56	2.15	14
Maurício	58	0.21	19
Panamá	5799	64.17	18
Sri Lanka	56	0.29	21
St. Vicent	1013	5.42	22
Tuvalu	11	0.05	10
Vanuatu	287	1.99	14
Total	15934	202.15	

Segundo Registro

PAÍS	número de navios	TAB milhões	Idade Média
DIS (Dinamarca)	470	5.13	12
Isla de Man (R.Unido)	123	2.09	14
Kergeulen (França)	73	2.11	13
Luxemburgo	47	1.14	8
Madeira (Portugal)	40	0.62	14
Nis (Noruega)	749	19.98	13
Total	1502	31.07	
NAVIO POR NAVIO			
Hong Kong	358	7.70	12
Filipinas	1518	9.41	20
Singapura	1239	11.89	12
Total	3115	29.00	

Fonte: Llod's Register Statistical Table and World Fleet Statistics 1994

nacional. A solução para o problema foi a criação do Segundo Registro nacional, onde os ônus são sensivelmente reduzidos, oferecendo:

- a) facilidades para o registro, com taxas reduzidas;
- b) admissão de navios com proprietários de qualquer nacionalidade;
- c) aceitação de tripulações de nacionalidade variada, em alguns casos exigindo, apenas, que o Comandante tenha a mesma nacionalidade do país do 2º registro;
- d) diminuição ou isenção de encargos fiscais;
- e) legislação previdenciária e trabalhista, apoiada nas Convenções Internacionais da OIT, para qualquer tripulante embarcado; e
- f) facilidades para utilização da bandeira, no segundo registro, de navios afretados a casco nu.

Aliado a isso, os países de segundo registro oferecem a reputação de sua bandeira, pois os navios ficam sujeitos à mesma legislação aplicada ao registro nacional. Com isso, os países conseguiram paralisar o êxodo dos navios de suas bandeiras para as de conveniência.

Adotam o segundo registro a Espanha, Dinamarca, Alemanha, Reino Unido, França, Luxemburgo, Portugal, Noruega e Uruguai.

Registro dependente - é o segundo registro, diferenciado pela sua instalação em colônias, não em território metropolitano.

Adotam registros dependentes a França (Ilha de Kergue-

len), Portugal (Ilha da Madeira), Bélgica (Grão Ducado de Luxemburgo) e Inglaterra (Ilhas Caimã, Ilha de Man, Hong Kong, Bermudas e Gibraltar).

O caso brasileiro - Com o decorrer do tempo, aceitou-se que o uso da bandeira de conveniência não era uma ameaça apenas aos interesses marítimos mas, também, ao crescimento das frotas mercantes dos países em desenvolvimento. Estudos da UNCTAD concluíram que o crescimento da frota de registro aberto tem afetado profundamente a competitividade e o desenvolvimento das frotas dos países que não oferecem facilidades quanto ao registro de embarcações.

// O Brasil, por exemplo, concede aos navios de bandeira de conveniência, afretados por empresas nacionais, o tratamento de navio de bandeira nacional, apenas para a política de reserva de carga. Do ponto de vista jurídico, a embarcação continua a ser estrangeira, não se submetendo à legislação brasileira, no que diz respeito à nacionalidade da tripulação e responsabilidade do proprietário.

Dizer que as leis da concorrência são para ser respeitadas é bonito, sem duvida; é desejável, com certeza. Mas é irreal em nível mundial.

O aumento de investimentos em ampliação e modernização da frota própria e a redução dos custos operacionais tornaram-se fatores determinantes para as empresas de navegação. Como consequência, em diversos países foram implementadas variadas políticas governamentais, em apoio ao desenvolvimento de suas marinhas mercantes.

Alguns países criaram mecanismos de proteção e apoio

que são considerados essenciais para a existência e desenvolvimento de uma frota nacional (ver Figura nº 2). Os mais utilizados são:

a) de natureza fiscal (subsídios para operação e aquisição de embarcações, depreciação acelerada, isenção fiscal, etc.);

b) de natureza creditícia (financiamentos oficiais a juros subsidiados para a aquisição e reforma de embarcações, prestação oficial de garantia a empréstimos internos ou externos etc.); e

c) de reserva de mercado.

Na formulação das políticas de marinha mercante dos que defendem as práticas protecionistas, os argumentos mais habituais são: Fomento ao emprego; Balanço de Pagamento; Estratégico e/ou logístico.

No Brasil, o registro de embarcações é disciplinado pela Lei 7.652, de 03 de fevereiro de 1988, regulando, em seus diversos capítulos, suas finalidades, objeto, registro de direitos reais e outros ônus que recaem sobre as embarcações nacionais.

A frota mercante nacional, apoiada em uma política governamental protecionista, evoluiu de 2 milhões de toneladas de porte bruto para quase 11,5 milhões em meados dos anos 80.

Ao desregulamentar a marinha mercante, o governo criou condições para a economia de mercado. Acabou com a reserva de mercado, retirando incentivos e suportes, e expôs os armadores nacionais a uma competição desleal com os

Figura nº 2

QUADRO COMPARATIVO DAS MARINHAS MERCANTES MUNDIAIS (1885/1986)

	Sistema de subsídios para as construções de navios gerido pelo governo. Financiamento de 20% do valor total.
	O governo investe na construção e na manutenção da frota. Os navios nacionais fazem 39% do tráfego.
	O governo oferece financiamentos. 75% das empresas que atuam no setor são nacionais.
	Subsídios são garantidos à operação e à construção. Mas os financiamentos não excedem 50% do custo total.
	O governo fornece auxílio para construção de sua frota.
	Uma das maiores marinhas mercantes do mundo. Uma extensa legislação coordena a construção e a operação dos navios. O governo tem uma sólida participação.
	O governo vêm reduzindo os subsídios à indústria naval desde 1980. Ele pretende estabelecer financiamentos de somente 28%. Os privilégios no pagamentos das taxas permanece.
	Financiamento de 70% do custo total. Subsídios são garantidos para as rotas entre a Itália e a Sicília e a Sardenha.
	O governo japonês investe menos na marinha mercante do que as instituições privadas. Mas a indústria naval nacional é uma das maiores do mundo.
	O governo não oferece subsídios à operação. A maioria das companhias de navegação recebem financiamento de instituições privadas.
	Não há restrições à operação de navios estrangeiros nas águas nacionais. Mas a navegação costeira só é permitida a navios panamenhos. Pequena participação do governo.
	A frota britânica é uma das mais modernas do mundo. Não há subsídios para operação no exterior. A construção é definida pela comunidade européia. O financiamento é de 28%.

FONTE: U.S. Department of Transportation Maritime Administration

armadores estrangeiros que, aberta ou sub-repticiamente, gozam de estímulos e benefícios governamentais.

Os resultados não poderiam ser diferentes. Nossa frota mercante nacional encolheu para 8,2 milhões de toneladas de porte bruto no final de 1994. Esse declínio pode ser explicado como um conjunto de fatores negativos, tais como: a idade dos meios e da infra-estrutura, não acompanhando a frota internacional apoiada em navios mais modernos; elevação de encargos e tributos, ocasionando a elevação dos custos dos navios e **ausência** de uma política adequada.

CAP 2
A marinha mercante brasileira não goza de vantagens e incentivos a exemplo do que vem ocorrendo nos países desenvolvidos, que vêm beneficiando e fortalecendo suas marinhas mercantes. Por exemplo, as receitas de fretes gerados por empresas de navegação estrangeiras estão isentas de tributação e as empresas nacionais são penalizadas por encargos sociais que incidem diretamente sobre faturamento bruto, seja o resultado operacional positivo ou negativo. Outro fator preponderante são os encargos obrigatórios aos benefícios e vantagens dos acordos coletivos dos marítimos que, em razão da particularidade da atividade profissional, resulta num acréscimo de cerca de 119% sobre o valor do salário. Na Tabela nº 2, pode-se visualizar os tributos e encargos que incidem sobre a folha de pagamentos dos marítimos.

Onde há livre mercado, dois aspectos são relevantes nas preocupações dos armadores:

- a disponibilidade de suas embarcações;

Tabela nº 2

TRIBUTOS INCIDENTES SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO

I - Sobre a folha de pagamentos

ENCARGOS	ALÍQUOTA
• 13º salário	11,67 %
• férias	40,00 %
• abono pecuniário	3,41 %
• indenizações	3,86 %
• assistência médica	2,00 %
• seguro em grupo	0,50 %
• despesa de viagem	1,00 %
• IAPAS	43,23 %
• FGTS	12,71 %
TOTAL	118,38 %

II - Demais impostos:

IMPOSTO	ALÍQUOTA	INCIDE SOBRE
IMPOSTO DE RENDA	25,00% caso o lucro exceda 25.000 Ufirs mensais ou 300.000 anuais existe um adicional de 10% para contribuição social	lucro líquido
PIS	0,65 %	receita bruta
COFINS	2,00 %	receita bruta
ICMS (somente cabotagem)	17,00 % exceto MG, RJ, SP onde é 18% (importação) 13% (exportação)	receita bruta

FONTE: Departamento de Marinha Mercante

- os custos inerentes ao transporte marítimo.

// A disponibilidade é medida pelo percentual de tempo que o navio está apto a produzir receita, isto é, em condições de navegar, sendo função dos seguintes fatores básicos:

- qualidade da construção naval e dos equipamentos;
- facilidade na obtenção de peças para reposição; e
- participação e treinamento da tripulação na manutenção.

Comparada aos padrões internacionais, a qualidade da construção naval brasileira, ainda que mais cara, de um modo geral pode ser considerada aceitável, embora alguns equipamentos aqui produzidos deixem a desejar.

A dificuldade na obtenção de peças para reposição, em virtude dos impostos de importação, de recolhimento obrigatório, (ver Figura nº 3), diminui a disponibilidade do navio brasileiro, que está em torno de 90%, ou seja, 35 dias parados por ano, comparado ao navio de bandeira estrangeira, que é de 98%, ou seja, 5 a 8 dias parados por ano.

// A tripulação dos navios brasileiros é, em geral, desmotivada, pouco participativa e, por vezes, não possui treinamento adequado para executar tarefas de reparos de primeiro escalão. Isso se pratica porque, filosoficamente, o marítimo brasileiro considera que sua função a bordo é de apenas conduzir o navio. É comum, ainda, considerar que os salários pagos pelos armadores estão aquém do merecido, face ao regime de trabalho a que está submetido. Estes

Tabela nº3

DESPESAS NA IMPORTAÇÃO DE SOBRESSALENTES

ANO: 1994 MOEDA: R\$ (REAL)

	NAVIO NACIONAL	NAVIO ESTRANGEIRO
		
Guia de Importação(GI)	103680,00	NÃO EXISTIRIA
Despacho Aduaneiro	51840,00	51840,00
Multa (problema de GI)	18519,00	NÃO EXISTIRIA
Imposto de Importação (II)	940665,47	NÃO EXISTIRIA
Imposto Sobre Produtos Industrializados	433760,55	NÃO EXISTIRIA
ICMS	2310702,79	NÃO EXISTIRIA
Armazenagem na alfândega	440017,84	220008,92
TOTAL	R\$ 4.299.185,65	R\$ 271.848,92

6,3% do valor total
pago por navio nacional

FONTE: PETROBRÁS /FRONAPE

fatores, especialmente a falta de treinamento adequado, têm levado os armadores a recorrer a oficinas de terra, acarretando, entre outros problemas, maiores custos de manutenção pois, depois dos encargos sociais, o item mais relevante na composição dos custos é o relativo a reparos. //

No contexto mundial, os custos de navios são divididos em duas categorias;

a - Custos fixos (custo de capital); e

b - Custos variáveis (custos de operação e de viagem)

Para o escopo deste trabalho vamos analisar um elemento de composição dos custos de operação, o custo da tripulação.

Custo da tripulação - Desde priscas eras, o homem tem utilizado a navegação para fins comerciais. Portanto, o transporte marítimo é uma atividade econômica que visa lucro. A lucratividade de um navio pode ser obtida por diversos meios, como: controle de combustível, navegação em velocidade reduzida, pintura de casco com tinta especial, etc. Todavia, em função da idade da frota mercante nacional, os resultados obtidos com esses procedimentos não são expressivos.

// Os custos da tripulação de bandeira brasileira não estão entre os mais elevados do mundo, mas ficam acima dos custos de algumas bandeiras, especialmente as de Conveniência e dos Segundos Registros, onde está abrigada a maioria dos armadores internacionais. Pode-se dizer que está quase chegando ao das marinhas de primeiro mundo, não significando, contudo, benefício ao marítimo brasileiro. A 9

tripulação de um navio de registro internacional melhor remunerada tem maior motivação para a realização de tarefas de manutenção e reparos.

A maioria dos armadores internacionais que competem com a frota mercante brasileira opera em BDC e Segundos Registros. A Constituição brasileira impede a criação de um segundo registro e não havendo subsídios, não há como eliminar tais desvantagens, que crescem ao longo dos anos. O problema dos custos mostra a clara desvantagem da armação nacional em relação à internacional, agravada ainda mais pela redução do faturamento. Fica claro, portanto, entender porque vem ocorrendo a drástica redução da participação da bandeira brasileira no comércio marítimo brasileiro, pois a competitividade de uma bandeira é dependente da existência de vantagens comparativas como, por exemplo, mão-de-obra barata, infraestrutura de serviços de apoio, etc.

Marítimos estrangeiros - As despesas operacionais e as portuárias do navio, são componentes básicos para determinação de seus custos, onde se tem as despesas diretas da operação do navio (alimentação, pagamento da tripulação, manutenção etc.) e as de utilização dos portos.

O segundo registro tem hoje um número de adeptos cada vez mais crescente, totalizando cerca de 12,6% da tonelagem mundial, contando com correntes prós e contras. Entretanto, este crescimento, por vezes desordenado, com interesses por parte de uns tantos, tem levado à contratação de tripulantes com pouco ou nenhum preparo profissio-

nal.

No emaranhado de opiniões favoráveis e contrárias, os armadores ao vislumbrarem a possibilidade de colocarem seus navios no regime de segundo registro, buscarão marítimos estrangeiros para tripular sua embarcações, pois para tornar-se competitiva a armação internacional opera com tripulação reduzida e isenção de encargos sociais incidindo sobre os salários.

As características dos segundos registros, com relação a tripulação, se traduzem nas seguintes vantagens:

- os armadores podem contratar tripulantes em países de mão-de-obra barata, sendo os salários pagos de acordo com o país de recrutamento, e não de acordo com a nacionalidade do proprietário;

- possibilidade de utilizar tripulação reduzida; e

-  - praticamente isenção de encargo sociais.

A evolução tecnológica, tanto na concepção de novas embarcações quanto nos processos de unitização de cargas, produz navios mais velozes, com menor consumo de combustível e com tripulação menos numerosa, porém mais especializada

O Segundo Registro brasileiro - Para tornar suas marinhas mercantes em condições de competir internacionalmente e evitar o êxodo para a BDC, alguns países com legislação complicada e limitadora, com excesso de burocracia, criaram o chamado Segundo Registro. Não há dúvida de que o segundo registro, com as vantagens da BDC, pode oferecer redução de custo.

Analisando a proposta de adoção de um segundo registro brasileiro, nota-se uma diferença com relação aos países que o adotaram. Enquanto estes desejavam interromper o fluxo de seus navios para as BDCs, o que aqui se deseja é uma redução de custos, obtida principalmente através da redução dos encargos sociais e fiscais, tornando a Marinha Mercante nacional mais competitiva, sem, no entanto, perder o direito a benefícios da bandeira brasileira, tais como reserva de carga, financiamento através do Fundo de Marinha Mercante(FMM) e subsídios do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O segundo registro no Brasil possui uma expectativa clara e óbvia: uma legislação que libere a armação nacional dos elevados encargos trabalhistas, previdenciários e fiscais, possibilitando que a marinha mercante brasileira dispute o difícil mercado internacional de fretes, tenha navios de bandeira brasileira participando do mercado mundial, e que constitua a maneira mais segura para o desenvolvimento de nossa construção naval.

A primeira tentativa para a implementação de uma política específica para o setor foi em 1991, quando um decreto do então Presidente Collor determinou o estudo para a formulação de uma política nacional para a marinha mercante.

O resultado final foi uma minuta de legislação que propunha a criação de um **Registro Especial Brasileiro**, seguindo, de certa maneira, os modelos adotados por outros países.

Mas, por questões legais e burocráticas, o registro

especial brasileiro não evoluiu. O principal entrave foi a Constituição de 1988, pois seria necessário uma emenda constitucional simples ao art. 178. Nos anos subsequentes, o registro especial brasileiro permaneceu estagnado, sem qualquer perspectiva, sendo apenas objeto de admiração por parte do setor, desejoso de ver uma frota nacional competitiva e renovada, ocupando seu espaço no comércio marítimo internacional.

Registro único para o MERCOSUL - Os trabalhos no âmbito do MERCOSUL implementando medidas que viabilizem a integração dos países do Cone Sul (Argentina, Uruguai, Paraguai e Brasil) tem como pauta, no Subgrupo de Trabalho nº 6 (STG-6), estudar a possibilidade de criação de um registro alternativo para as embarcações deste países.

A criação de um registro especial de embarcações em um dos países do MERCOSUL tem por finalidade igualar os custos operacionais dos navios dos países membros, dando-lhes melhores condições de competitividade com relação a outras bandeiras.

A intensificação das negociações do MERCOSUL vislumbrou um horizonte mais claro para a armação nacional, no que diz respeito ao segundo registro, agora a nível regional, que sob a égide do Tratado de Assunção volta a ser considerado e debatido em nova forma, comum e benéfica aos países membros. Todavia, é bom lembrar que apenas o Brasil possui uma frota de razoável porte. Os demais nada tem a somar nesta área, pois mesmo a Argentina, com significativa participação no comércio internacional, praticamente não tem frota nacional.

A questão trabalhista concorre substancialmente para ser um dos itens complicadores nas discussões do STG-6. O consenso é dificultado em virtude da legislação operacional e trabalhista de cada país membro.

O primeiro passo foi dado pelo Uruguai ao apresentar a utilização de seu território para o registro comum, promulgando a Lei de Abandeiamento, que oferece vantagens como, por exemplo, a inexistência de imposto de renda. Entretanto, com relação à área trabalhista, a questão é delicada. A lei estabelece que os navios pertencentes aos países do MERCOSUL, registrados em seu território, tenham 50% de tripulantes uruguaios.

A lei de abandeiamento ainda dispõe de outras medidas de fomento à marinha mercante, tais como: regulamentação através de decretos de um regime específico para a previdência social; isenção aos navios registrados sob essa bandeira do pagamento do imposto aduaneiro sobre os combustíveis; estabelecimento de uma tripulação mínima, de acordo com uma autoridade competente, armadores e trabalhadores; permissão de importação a navio acima de mil toneladas, observados critérios específicos e isenção de taxas na importação de sobressalentes para navios. A "posteriori" a Argentina apresentou o Projeto de uma Regulamentação de um Registro Especial Argentino, com alguns pontos negativos como, por exemplo, realizar alterações no cartão de lotação da embarcação.

O grupo quadripartite criado elaborou o projeto de Acordo de Princípios Relativos aos Registros Operativos de Embarcações do MERCOSUL (Anexo A), que quase chegou a ser

concluído com sucesso. Todavia, devido sua aprovação estar condicionada à aceitação do estabelecimento ou não da reserva de carga para armadores da região no transporte marítimo entre os Estados-Parte, houve o impasse. A delegação brasileira apresentou sugestão no sentido de permitir a participação de quintas bandeiras no tráfego do MERCOSUL. No tratado de Assunção ficou formalizado que as soluções no âmbito do MERCOSUL deveriam ser consensuais.

A problemática para encontrar uma forma mais desburocratizada e menos onerosa para colocar os navios dos países do MERCOSUL em condições de competitividade com a armação internacional poderia ser obtida através da criação de um registro operativo ou jurídico em um Estado-Parte.

Vantagens e desvantagens na adoção do segundo registro - A influência das BDCs nos países em desenvolvimento é tão negativa que se não houver uma guinada na situação, esses estarão condenados a ficarem sob o domínio de multinacionais que, usando as BDCs, monopolizam o comércio exterior no tráfego marítimo. Hoje os países em desenvolvimento têm cerca de 7% da tonelagem mundial e estão envidando múltiplos esforços para criar e aumentar suas próprias marinhas mercantes.

Porém, para que tal ocorra, fazem-se necessárias as concessões, a fim de tornar essas marinhas mercantes competitivas. Posto isto, cabe discutir por que o segundo registro é conveniente para o Brasil, onde as empresas de navegação e a construção naval vivem uma situação crítica e extremamente dependente da existência de uma frota

mercante nacional agressiva e em expansão.

O fator preponderante é a possibilidade de elevado nível de evasão dos navios de bandeira brasileira para bandeiras estrangeiras, ocasionando uma redução sensível // da capacidade nacional de realizar o transporte do comércio exterior do país.

No âmbito do MERCOSUL, pode-se alcançar os benefícios desejados através do afretamento de navios a casco nu, com mudança temporária de bandeira para um dos Estados-Parte, onde existir um registro que ofereça as vantagens fiscais, trabalhistas e previdenciárias. 4-

A criação de um registro jurídico, sem duvida alguma, é vantajoso quando aplicado a um determinado país. Esse registro possui características muito semelhantes as de bandeira de conveniência.

O registro jurídico poderia chamar-se de segundo registro, devido à falta de vínculo do navio com um determinado Estado. Porém, o MERCOSUL não pode ser considerado como tal. Sua instalação só é possível se um Estado-Parte ceder seu território, o que implicará na utilização de seu pavilhão pelos navios inscritos, de onde se conclui que o registro jurídico em um determinado país para a inscrição de todos os navios pertencentes aos países do MERCOSUL não oferece vantagens.

O registro operativo é somente para estabelecer um vínculo para aplicação de um tratado conveniente a todos os países do MERCOSUL, de forma a reduzir custos, tornando suas frotas competitivas. Nesse registro poderiam inscrever-se todos os navios que estejam inscritos em um dos

Estados-Parte, cabendo, assim, a inclusão dos navios que realizam cabotagem no MERCOSUL que, em algumas ocasiões, também necessitam de diminuição de custos.

Cabe esclarecer que a conservação da bandeira permite a cada país realizar todos os atos próprios de sua jurisdição no que diz respeito à segurança da navegação e seus interesses. Todavia, não se deve esquecer a questão estratégica, no que diz respeito à necessidade de manutenção da capacidade de mobilização.

CAPITULO 3

A BANDEIRA BRASILEIRA NA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

Antecedentes - Desde o descobrimento até o início do século XIX, o monopólio da navegação transatlântica pertencia aos navios de bandeira portuguesa.

Ao assinar a carta de abertura dos portos aos navios de bandeira estrangeira, em 28 de janeiro de 1808, D. João VI outorgou à Colônia sua independência econômica.

Após 1822, com a independência política do país, e em consequência das pressões exercidas por governos estrangeiros, foram diminuídas as possibilidades do Brasil firmar sua presença no transporte marítimo internacional.

As mudanças ocorridas em 1875, com a finalidade de acabar com a desordem do transporte marítimo no tráfego entre a Grã-Bretanha e a Índia, face ao número elevado de navios que disputavam aquele mercado, refletiram de forma negativa sobre as companhias envolvidas. Com essas mudanças, as empresas de navegação concordaram com o estabelecimento de fretes uniformes e de não conceder benefícios a nenhum embarcador, surgindo então a primeira Conferência de Frete.

A navegação de longo curso aparece oficialmente no Brasil em 24 de novembro de 1888, por Ato que regulamentava o transporte transoceânico. Após a criação do Lloyd Brasileiro, em 1890, a navegação de longo curso passou a ser monopólio do Estado.

As conclusões do estudo realizado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) em 1964 demonstraram que os países

em desenvolvimento, incluindo o Brasil, vinham sistematicamente apresentando resultados negativos em seus balanços de pagamentos e que a parcela mais significativa do "déficit" estava incluída na conta das denominadas "mercadorias invisíveis". Isto é, insumos econômicos englobados no item "serviços", onde cerca de 46% representavam o pagamento a título de fretes à bandeira estrangeira.

Naquela época, a participação da bandeira brasileira no transporte internacional não ultrapassava 10% e também não havia Conferência de Fretes sediada no país.

Procurando ampliar a capacidade de transporte marítimo nacional, em julho de 1967, foi concedida autorização a que empresas privadas participassem do tráfego no longo curso, em conjunto com o Lloyd Brasileiro, quebrando, assim, o monopólio até então concedido à estatal.

Para não correr o risco de ficar sob o controle das grandes empresas estrangeiras, o Governo Brasileiro adotou medidas que se tornaram a base de nossa Política de Marinha Mercante, estabelecida em 1967.

Para superar as dificuldades existentes na Navegação de Longo Curso o Brasil denunciou as antigas Conferências de Fretes que possuíam suas sedes no exterior, reorganizando-as com administradores e secretários executivos e sediando-as no Brasil, conforme a Resolução nº 2.995, de 30/5/67, da então Comissão de Marinha Mercante (CMM).

O Brasil passou a impor de forma racional o conceito de liberdade dos mares e a exigir sua quota de participação nos transportes das mercadorias comercializadas com o

país.

O transporte marítimo e o comércio exterior - Os transportes representam uma parcela significativa na composição dos custos da comercialização. Conseqüentemente, as nações capazes de explorar o transporte marítimo levam uma grande vantagem no comércio internacional e na disputa pelo poder.

O comércio exterior e o transporte marítimo dele resultante determinam, essencialmente, o desenvolvimento dos portos. No início dos anos noventa, mudanças técnicas e econômicas fizeram com que a navegação mundial e as atividades portuárias derivadas se orientassem segundo diretrizes estabelecidas pela nova ordem.

A tendência para a formação de grandes blocos econômicos, onde um forte protecionismo beneficia os países desenvolvidos reunidos em um só grupo (ver Figura nº 3), obriga o Brasil a preparar sua Marinha Mercante, pois o principal mercado comercial brasileiro, a União Européia, adotou medidas protecionistas que afetaram o transporte marítimo internacional e certamente trarão, como consequência, o estabelecimento de medida equivalentes pelos países desenvolvidos do hemisfério norte.

A evolução do comércio exterior brasileiro vem sofrendo profundas modificações. Analisando a Figura nº 4, verificamos que, na década de cinquenta, o Brasil era grande importador, mantendo, nos anos sessenta, o equilíbrio em sua balança comercial, e passando, na década de oitenta, para a condição de país exportador. No entanto, tal mudança não acompanhou igual desenvolvimento na

Figura nº 3

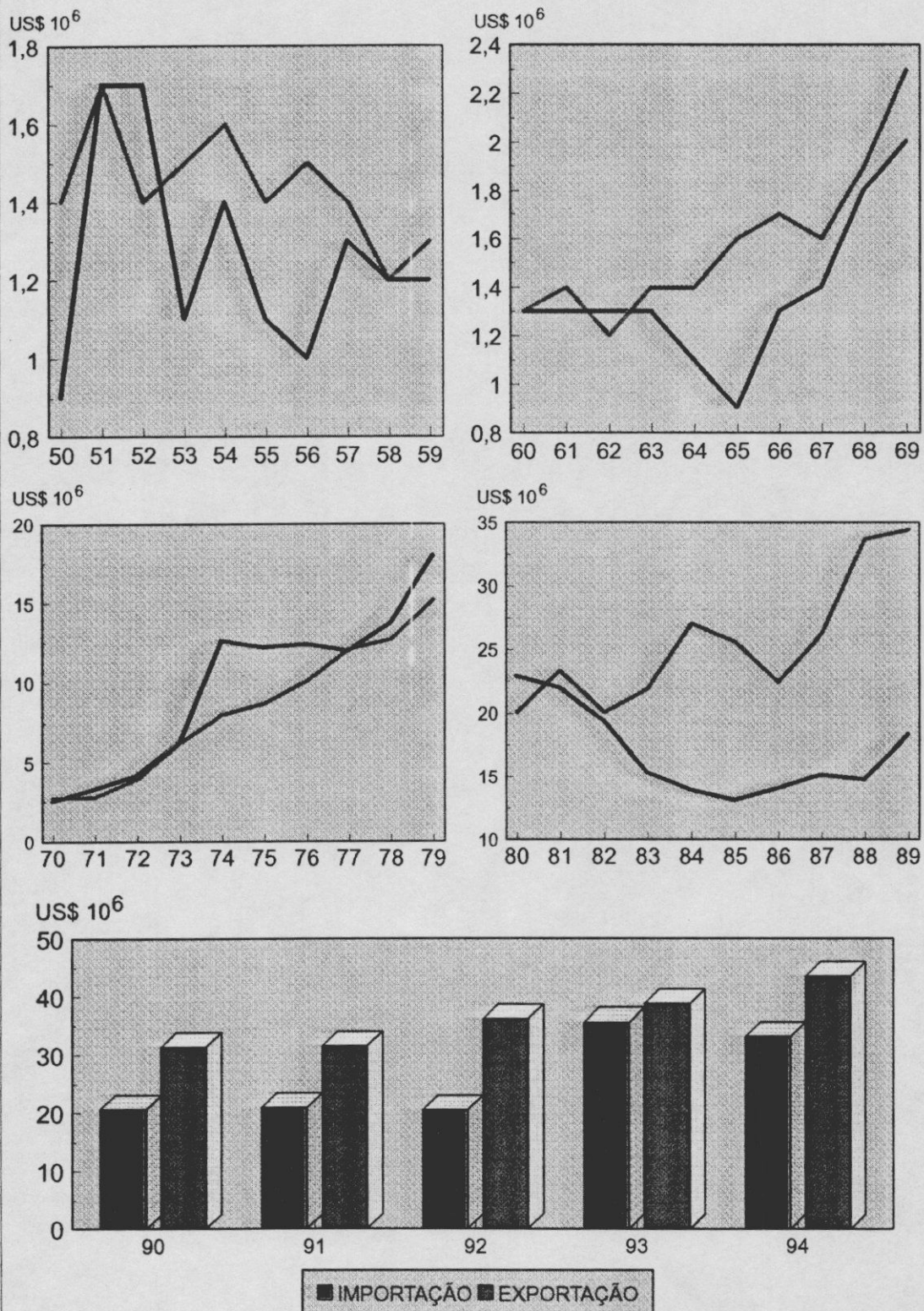
BLOCOS ECONÔMICOS FORMADOS ATÉ O 1º SEMESTRE DE 1994



FONTE: Associação Nacional de Instituições do Mercado Aberto (Andima)

Figura nº4

EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO



FONTE: Ministério da Fazenda
(Valores FOB em US\$)

marinha mercante nacional.

Além disso, os portos brasileiros apresentam, na sua maioria, uma situação de obsolescência e elevados custos nas operações. A situação se agrava com a redução contínua da frota nacional própria, com uma rede de armazenamento mal dimensionada para atender às necessidades do setor e com a ineficiência das malhas rodoviária e ferroviária, evidenciando-se o estado precário das primeiras e as deficiências das últimas em termos de infra-estrutura. Tais fatores contribuem para reduzir o desempenho da qualidade do sistema de transporte, fundamental ao comércio exterior.

No que diz respeito às atividades exportadoras, de crescente relevância para a economia mundial, é fator de importância avaliar a influência do frete na formação do preço das mercadorias nos portos de destino. O nível de preço dos serviços é tão mais baixo quanto menores as distâncias, maiores os volumes e mais equilibrados os fluxos de carga e descarga.

Para o Brasil a grande desvantagem é que as maiores movimentações de mercadorias do comércio internacional situam-se no hemisfério Norte, devido à intensa atividade comercial entre os Estados Unidos, Canadá, União Européia (U.E.) e Extremo Oriente. Conseqüentemente, são o Atlântico Norte e Pacífico Norte os oceanos com fluxo mais significativo de embarcações. Sendo assim, possuem o nível de preços dos serviços de transporte inferiores às demais rotas internacionais.

A situação no Atlântico Sul é duplamente desfavorável

ao país, pois os fluxos de transporte nesse mar são menos atrativos, em razão da baixa oferta de carga no retorno. Também, a perspectiva a curto prazo para a região tornar-se economicamente atrativa à navegação internacional é pequena.

A falta de sustentação do transporte marítimo ao comércio exterior do Brasil faz com que as principais decisões econômicas sejam deslocadas para fora do país, aumentando a sua dependência externa, pois a frota brasileira é insuficiente para atender à demanda atual e futura. Considerando-se que a localização geográfica do Brasil está fora do fluxo do comércio internacional, a situação tende a agravar-se.

Levando-se em conta o fato de que o comércio exterior brasileiro gera fretes na ordem de 5 bilhões de dólares anuais, e que apenas cerca de 9% são realizados por navios próprios, isto significa que a armação internacional absorve os 91% restantes, desconsiderando assim as necessidades financeiras do país, suas dívidas e seu balanço de pagamento.

No período de 1976-94, o movimento global do comércio exterior brasileiro, a despeito da crise mundial nos anos 80, aumentou cerca de 245%, passando de US\$ 22,2 bilhões, em 1976, para US\$ 76,7 bilhões, em 1994 (ver tabela nº 4). Tal crescimento foi proporcionado pelas exportações, que cresceram no período a uma taxa média de 14,6%, permitindo ao país evoluir de uma situação deficitária da balança comercial de US\$ 4,7 bilhões, em 1974, para um superávit de US\$ 10,4 bilhões, no último ano (Ver figura nº 5).

EVOLUÇÃO DE SALDO COMERCIAL

PERÍODO 1974-94

US\$ 1.000 - FOB

	74	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94
EXPORTAÇÃO	7.951	10.128	12.120	12.659	15.244	20.133	23.293	20.175	21.899	27.005	25.639	22.382	26.213	33.736	34.423	31.414	31.636	36.207	38.783	43.596
IMPORTAÇÃO	12.635	12.386	12.023	13.683	18.084	22.955	22.091	19.395	15.429	13.937	13.197	14.044	15.061	14.696	18.292	20.661	21.014	20.542	25.711	33.201
SALDO COMERCIAL	(4.684)	(2.255)	97	(1.024)	(2.840)	(2.822)	1.202	780	6.470	13.068	12.442	8.336	11.152	19.040	16.131	10.753	10.622	15.665	13.072	10.395

FONTE: SUMA ECONÔMICA
SECEX / ANUÁRIOS

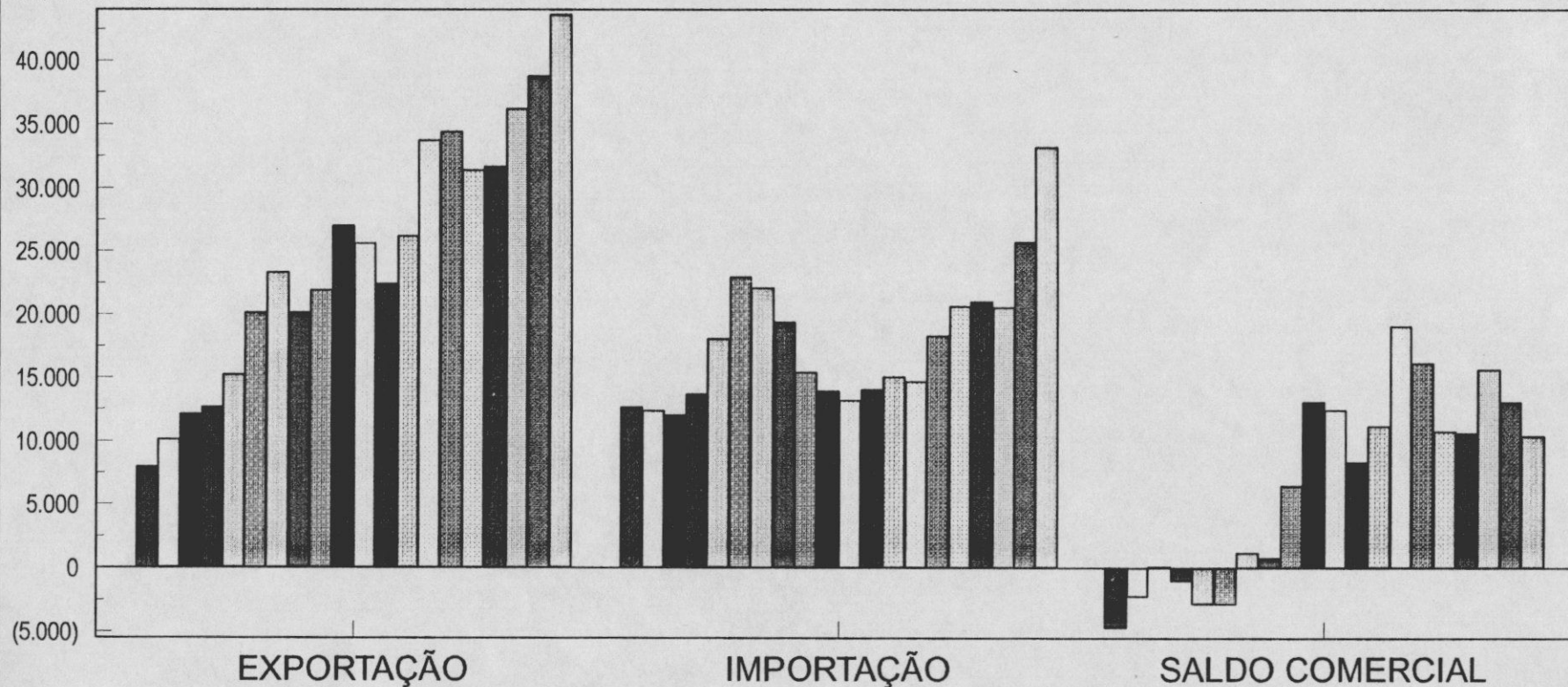
Tabela nº 4

COMÉRCIO EXTERIOR - SALDO COMERCIAL

PERÍODO 1974-94

US\$ 1.000 - FOB

- 32-B -



74	76	77	78	79	80	81	82	83	84
85	86	87	88	89	90	91	92	93	94

FONTE: SUMA ECONÔMICA
SECEX / ANUÁRIOS

Figura nº 5

De forma antagônica a essa situação, a participação da bandeira brasileira no transporte marítimo internacional diminuiu no mesmo período.

Analisando a Tabela nº 5 observa-se que no desenvolvimento das frotas mundiais verifica-se o incremento da BDC e o segundo registro. O uso da bandeira de conveniência é um fenômeno que indica uma mudança fundamental na organização do transporte oceânico internacional.

Direitos de bandeira - A partir de 1967, visando aumentar a participação da bandeira brasileira no comércio exterior, o Brasil adotou o princípio da reciprocidade no tráfego de longo curso, forma internacionalmente aceita e conhecida como o DIREITO DE IGUALDADE RECÍPROCA. Isto significa o direito de cada país de usufruir de metade dos fretes gerados por seu comércio exterior, cabendo aos respectivos parceiros a outra metade, ficando a participação das terceiras bandeiras condicionada às conveniências dos parceiros comerciais.

A fórmula encontrada, e que permanece vigente para permitir o igual acesso às cargas prescritas de cada país, é a utilização de Conferências de Fretes e de Acordos Bilaterais. Através destes mecanismos são feitos os rateios de cargas, seja na proporção 50%-50%, seja na de 40%-40%-20%, entre os navios conferenciados dos países participantes. No caso do rateio 40-40-20, conforme preconizam alguns documentos da UNCTAD e do Código de Conduta das Conferências, os 20% são destinados ao transporte em navios de terceira bandeira.

A Constituição Federal estabelece, no Artigo 178, in-

Tabela nº 5

**PRINCIPAIS FROTAS E A BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA
(EM RELAÇÃO A TONELAGEM MUNDIAL)**

(Em %)

	1970	1980	1990	1992	1994
BDC e SEGUNDO REGISTRO	22,4	37,7	47,1	42,3	55,1
BRASIL	0,8	1,1	1,4	1,2	1,1
ALEMANHA	3,5	2,0	1,4	1,2	1,2
FRANÇA	2,8	2,8	0,8	0,8	0,4
INGLATERRA	11,4	6,5	1,1	0,9	0,9
JAPÃO	11,9	9,8	6,3	5,6	4,6
ESTADOS UNIDOS	8,1	4,4	3,5	3,2	2,8
DEMAIS	39,1	36,4	38,4	34,8	34,9

FONTE: Lloyd's Register Statistical Table and World Fleet Statistics 1994

ciso II, "a predominância dos armadores nacionais e navios de bandeira e registro brasileiros e do país exportador ou importador". Em nossa legislação ordinária, o decreto-lei 666/69 estabelece de forma análoga a predominância dos armadores nacionais.

Essa prática não é uma peculiaridade brasileira. Segundo o Departamento de Marinha Mercante (DMM), existem no mundo cerca de quatrocentas Conferências de frete, atendendo aos mais variados tráfegos com seis servindo ao país.

Convém frisar que as Conferências de Fretes são associações privadas de armadores que auto-limitam suas iniciativas comerciais em benefício da racionalização do tráfego em que estão empenhados. Os acordos básicos estabelecem rotas e portos de escala, com frequência mínima obrigatória e número e tipos de navios com que cada empresa deve participar, conforme o volume de carga a transportar.

Apesar de combatidas por diversos setores internacionais, facilitam os programas de exportação face à regularidade de seus serviços e da relativa estabilidade dos fretes.

Diferenciados das Conferências de Fretes, os acordos bilaterais regulam o comércio de uma forma abrangente, não se limitando apenas ao tráfego internacional entre os Estados, mas, também, a assuntos em nível de governo. O rateio das cargas prescritas para os países participantes é na proporção de 50%-50%.

Tipos de serviços no transporte marítimo - O volume

de trocas internacionais é fator básico da demanda por transporte marítimo. Para esse fim as mercadorias são classificadas de acordo com a necessidade ou não de embalagens, significando a menor ou maior rapidez e facilidade de manuseio. Essa classificação corresponde basicamente a dois tipos:

a - Carga geral - constituída dos mais diversos tipos de mercadorias, devidamente embaladas (sacos, caixas, caixotes etc.). De maneira geral também são incluídas nessa categoria os veículos montados, as cargas em contêineres (mesmo que a granel em seu interior) e as cargas frigorificadas; e

b - Granéis - mercadorias não embaladas, em estado líquido ou sólido.

A evolução dos processos de unitização das cargas possibilitou o surgimento de uma nova categoria no transporte marítimo internacional: os neogranéis. Por este conceito são internacionalmente considerados como granéis, em termos de formação de frete e escala de transporte, os produtos siderúrgicos, madeira em bruto ou semi-manufaturados, celulose, papel em bobina, metais não-ferrosos e veículos transportados em navios "roll-on roll-off". No Brasil, todavia, são considerados como carga geral.

Participação brasileira no longo curso - É considerado de longo curso qualquer transporte por via marítima para fora do país e vice-versa, excetuando-se aqueles rotulados como de cabotagem e interior internacional.

No contexto internacional, a movimentação de mercado-

rias atinge anualmente cerca de 4 bilhões de toneladas e valor superior a US\$ 2,9 trilhões, onde aproximadamente 80% desta movimentação utilizam-se da via marítima para a realização do transporte.

Em 1994, o comércio exterior brasileiro alcançou o expressivo resultado de US\$ 76,7 bilhões. De uma maneira geral, o total do frete marítimo costuma ser cerca de 8 a 10% deste valor. Assim sendo, não se pode deixar de levar em consideração um mercado onde existe um produto invisível chamado *frete*, com um valor estimado em cerca de sete bilhões de dólares.

No Brasil, a quase totalidade do comércio exterior é realizado por via marítima e a navegação de longo curso é a principal condutora desse volume. Com expressivo incremento nos últimos anos permitiu um crescimento notável do mercado de fretes dele derivado. Esse mercado passou de US\$ 675 milhões, em 1970, para US\$ 4,38 bilhões de dólares, em 1994. Nesse ano, a navegação de longo curso movimentou 231,14 milhões de toneladas (ver tabela nº 6) contribuindo com 96% das movimentações em peso e 88% em valor do comércio exterior onde historicamente predominaram os granéis sólidos, gerando cerca de US\$ 4,38 bilhões em fretes (ver tabela nº 7). Deste total apenas US\$ 1,19 bilhões permaneceram no Brasil, significando que 72% da receita foram canalizadas para o exterior, devido à bandeira estrangeira ter tido maior participação no transporte.

Ao analisar a participação brasileira no longo curso, é importante destacar os segmentos da *carga geral e dos*

Tabela nº 6

MOVIMENTAÇÃO GERAL DE CARGA EM 1994

(em toneladas)

IMPORTAÇÃO	GRANEL LÍQUIDO	%	GRANEL SÓLIDO	%	CARGA GERAL	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	14.457.682,12	38,6	3.252.625,93	11,4	204.823,21	4,0	17.915.131,26	25,2
AFRETADOS	18.545.607,47	49,5	10.456.574,66	36,8	1.033.985,71	20,3	30.036.167,84	42,3
BANDEIRA BRASILEIRA	33.003.289,59	88,1	13.709.200,59	48,2	1.238.808,92	24,3	47.951.299,10	67,5
BANDEIRA ESTRANGEIRA	4.481.126,78	11,9	14.716.524,31	51,8	3.864.719,72	75,7	23.062.370,81	32,5
TOTAL	37.484.416,37		28.425.724,90		5.103.528,64		71.013.669,91	
PRÓPRIOS	3.718.626,91	46,1	2.611.907,21	2,1	570.012,82	2,0	6.900.546,94	4,3
AFRETADOS	2.533.706,02	31,4	10.131.856,85	8,2	2.879.098,41	10,3	15.544.661,28	9,7
BANDEIRA BRASILEIRA	6.252.332,93	77,5	12.743.764,06	10,3	3.449.111,23	12,4	22.445.208,22	14,0
BANDEIRA ESTRANGEIRA	1.812.739,71	22,9	111.411.601,23	89,7	24.456.325,80	87,6	137.680.666,74	86,0
TOTAL	8.065.072,64		124.155.365,29		27.905.437,03		160.125.874,96	
IMPORTAÇÃO + EXPORTAÇÃO	GRANEL LÍQUIDO	%	GRANEL SÓLIDO	%	CARGA GERAL	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	18.176.309,03	39,9	5.864.533,14	3,8	774.836,03	2,4	24.815.678,20	10,7
AFRETADOS	21.079.313,49	46,3	20.588.431,51	13,5	3.913.084,12	11,8	45.580.829,12	19,7
BANDEIRA BRASILEIRA	39.255.622,52	86,2	26.452.964,65	17,3	4.687.920,15	14,2	70.396.507,32	30,5
BANDEIRA ESTRANGEIRA	6.293.866,49	13,8	126.128.125,54	82,7	28.321.045,52	85,8	160.743.037,55	69,5
TOTAL GERAL	45.549.489,01		152.581.090,19		33.008.965,67		231.139.544,87	

FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE

Tabela nº 7

TOTAL DE FRETES NO LONGO CURSO EM 1994

(US\$ 1.000)

IMPORTAÇÃO	GRANEL LÍQUIDO	%	GRANEL SÓLIDO	%	CARGA GERAL	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	133.171,22	32,2	47.829,34	14,4	40.890,17	4,8	221.890,73	14,0
AFRETADOS	184.633,17	44,6	85.022,61	25,7	204.571,69	24,3	474.227,47	29,9
BANDEIRA BRASILEIRA	317.804,39	76,8	132.851,95	40,1	245.461,86	29,1	696.118,20	43,9
BANDEIRA ESTRANGEIRA	95.978,85	23,2	198.377,40	59,9	597.048,12	70,9	891.404,37	56,1
TOTAL	413.783,24		331.229,35		842.509,98		1.587.522,58	
PRÓPRIOS	66.108,01	34,3	24.754,76	2,6	36.982,51	2,2	127.845,28	4,6
AFRETADOS	55.585,60	28,8	77.502,74	8,1	242.324,07	14,7	375.412,40	13,4
BANDEIRA BRASILEIRA	121.693,61	63,2	102.257,50	10,7	279.306,58	16,9	503.257,68	18,0
BANDEIRA ESTRANGEIRA	70.998,35	36,8	854.262,04	89,3	1.364.950,25	83,1	2.290.210,63	82,0
TOTAL	192.691,96		956.519,54		1.644.256,83		2.793.468,31	
IMPORTAÇÃO + EXPORTAÇÃO	GRANEL LÍQUIDO	%	GRANEL SÓLIDO	%	CARGA GERAL	%	TOTAL	%
PRÓPRIOS	199.279,23	32,9	72.584,10	5,6	77.872,68	3,1	349.736,01	
AFRETADOS	240.218,76	39,6	162.525,35	12,6	446.895,76	17,9	849.639,88	
BANDEIRA BRASILEIRA	439.497,99	72,5	235.109,45	18,2	524.768,44	21,0	1.199.375,89	
BANDEIRA ESTRANGEIRA	166.977,2	27,5	1.052.639,43	81,8	1.961.998,37	79,0	3.181.615,01	
TOTAL GERAL	606.475,19		1.287.748,88		2.486.766,81		4.380.990,90	

FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE

granéis (sólido/líquido). Essa participação se dá em função do transporte realizado através de navios próprios ou afretados por empresas brasileiras.

A **carga geral**, conforme apontado anteriormente, seu transporte está condicionado aos princípios que regem as Conferências de Fretes e aos Acordos Bilaterais em relação à geração de fretes, onde se conclui que a participação da bandeira brasileira está limitada ao nível de frete gerado, devendo o valor máximo estar em 40% e 50%.

Na navegação de longo curso, principalmente no sentido da exportação, o segmento de **carga geral** desempenha, atualmente, papel de destaque, na medida em que responde pelo transporte de mais de 50% do valor negociado no comércio exterior.

Ressalte-se que, do ponto de vista da conta de "serviços" nas transações correntes do balanço de pagamento, reforça-se a enorme vantagem comparativa das cargas exportadas como carga geral, na medida em que o frete seja agregado ao valor F.O.B. do produto exportado.

Para tal, é necessário que o transporte seja realizado por navios de bandeira brasileira. Todavia, o segmento de carga geral no longo curso, é o setor do transporte marítimo que mais problemas apresenta. Após ter passado por dois processos de desregulamentação - o primeiro pela edição da RESOLUÇÃO SUNAMAM 8364/84, liberando o tráfego da carga geral para os armadores atuarem de forma independente, e permitindo a participação de navios "outsiders"; e o segundo pela edição da PORTARIA MINFRA 7/91, possibilitando a qualquer empresa brasileira atuar de forma

independente, sem cotas de participação nos tráfegos cobertos pelas Conferências de Fretes, e que até então eram fixadas pelo Ministério dos Transportes a carga geral vive, atualmente, a pior crise de sua história.

Os resultados dessa política proporcionaram, de um lado, uma forte redução dos fretes praticados nos principais tráfegos do país, gerando benefícios à competitividade do comércio exterior, e de outro, uma redução drástica da participação do navio brasileiro. Esta redução é decorrente da política de proteção à bandeira brasileira e de restrição à livre concorrência, adotada a partir de 1967, e que, até a primeira metade dos anos 70, impediu, de fato, a competição predatória. Todavia, com o passar do tempo, gerou distorções, estimulando a ineficiência e produzindo elevação dos fretes marítimos.

A carga geral, em 1994, representou 14,28% das movimentações do comércio exterior, com 33,0 milhões de toneladas, que geraram fretes na ordem de US\$ 2,48 bilhões. A bandeira brasileira participou com apenas 30,46% deste volume, sendo em navios próprios apenas 10,74%, índice semelhante ao existente em 1964.

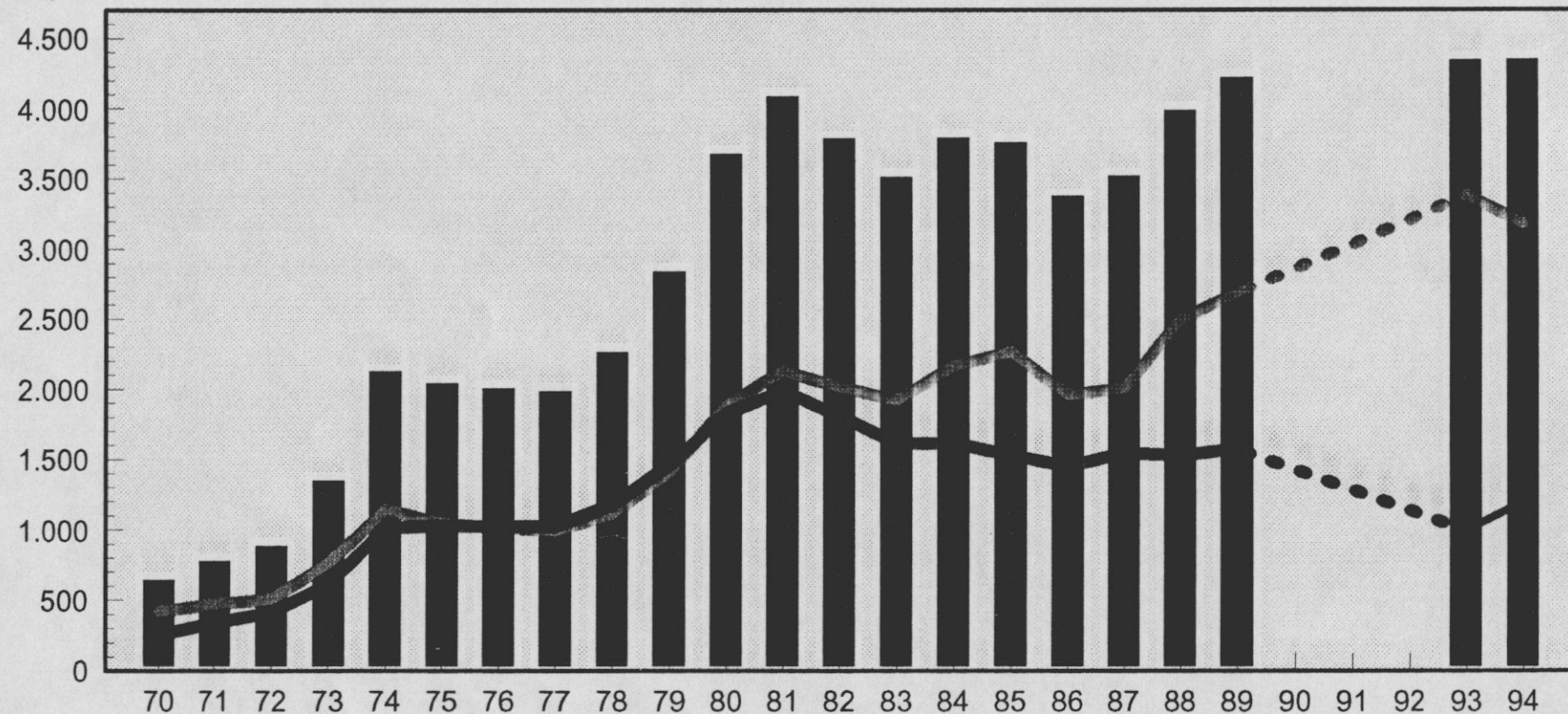
As importações de carga geral por via marítima atingiram 5,1 bilhões de toneladas em 1994, gerando fretes de US\$ 842,5 milhões, representando 53,1% do faturamento total no fluxo.

As participações da bandeira brasileira e estrangeira não se alteraram significativamente no período de 1970-1986, ficando em torno de 50%, tanto em frete (ver figura nº 6) como em toneladas. Hoje observa-se a total predomi-

PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA E ESTRANGEIRA NA GERAÇÃO DE FRETE

(Período de 1970 - 94)

US\$ 1.000



TOTAL FRETES

BANDEIRA
ESTRANGEIRA

BANDEIRA
BRASIL

FONTE: DEPARTAMENTO DE MARINHA MERCANTE

Figura nº 6

nância da bandeira estrangeira, participando com 75,73% nas movimentações da importação e em 85,8% na movimentação do comércio exterior.

Por sua vez, as exportações na carga geral atingiram 27,9 bilhões de toneladas, gerando fretes de US\$ 1,6 bilhões, representando 58,8% do faturamento total no fluxo das exportações, onde a bandeira brasileira participou com 17%. Deste, apenas 2,25% com navios próprios.

A tecnologia de unitização da carga geral, desenvolvidas a partir da década de 70, criou a necessidade de navios especiais para essas cargas. Como decorrência, ao longo dos anos 70, a frota mundial já contava com um número significativo de porta-contêineres. Essa revolução no transporte de carga geral alcançou a frota brasileira totalmente despreparada, e somente a partir de 1984, ainda de forma incipiente, passou a incorporar esse tipo de navio. Atualmente a frota nacional no longo curso possui quatro porta-contêineres, totalizando 119.716 TPB, e capacidade de 1200 contêineres, de 20 pés cada um.

Esses fatos, aliados à falta de competitividade, gerenciamento operacional e às tradicionais práticas de comercialização, compõem o conjunto de fatores básicos que explicam a mudança da participação da bandeira brasileira no segmento da carga geral no longo curso, hoje com total predominância da bandeira estrangeira, tanto nas importações como nas exportações.

No setor de **granéis**, os países importadores detêm o mando da bandeira e buscam, através da estruturação de uma frota nacional própria e/ou afretada, ampliar ao máximo

sua participação nas receitas de fretes. Este setor movimenta cerca de 2/3 das toneladas transportadas pelo comércio exterior brasileiro.

No setor dos **granéis sólidos**, o Brasil é preponderantemente exportador, em especial de minérios e grãos, e importador, em menor escala, de carvão, trigo e fertilizantes, respondendo o setor pelo maior volume de carga movimentada no comércio exterior, atingindo 66,1% em 1994.

O fato dos granéis sólidos dominarem o segmento das exportações está relacionado particularmente com o volume de minério de ferro, que é, sem dúvida, o principal responsável pelo comportamento daquele grupo.

De acordo com os dados da tabela nº 6, nota-se que o movimento de granéis sólidos no comércio exterior brasileiro apresenta uma nítida preponderância das exportações sobre as importações, numa proporção de 4:1, em média, tendo sido máxima em 1974, quando atingiu a notável marca de 7:1.

A bandeira estrangeira sempre predominou nesse segmento, mantendo esta tendência, em 1994 participou com 89,7% do volume transportado, cerca de 111,4 milhões de toneladas, gerando fretes de US\$ 854,3 milhões. A frota própria contribuiu apenas com 2,1% do transporte, gerando uma receita de US\$ 24,7 mil.

No caso dos **granéis líquidos**, o Brasil é preponderantemente importador, em especial de petróleo, detendo o direito da bandeira. Neste caso, a participação da bandeira brasileira foi bastante superior à estrangeira, na proporção de 86,18% contra 13,82%, respectivamente, em

1994. Esse percentual tem forte parcela de participação da Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE), a maior empresa de navegação nacional.

Quanto ao posicionamento dos granéis líquidos no movimento geral, é evidente que o peso que estes representam nas importações é praticamente devido ao petróleo, responsável por 63,49% da movimentação total, tendo a bandeira brasileira participado com 96,3%, sendo 55,4% com navios próprios (ver figura nº 7).

O setor participou com 29,8% do total movimentado pelo comércio exterior, produzindo 13,8% dos fretes.

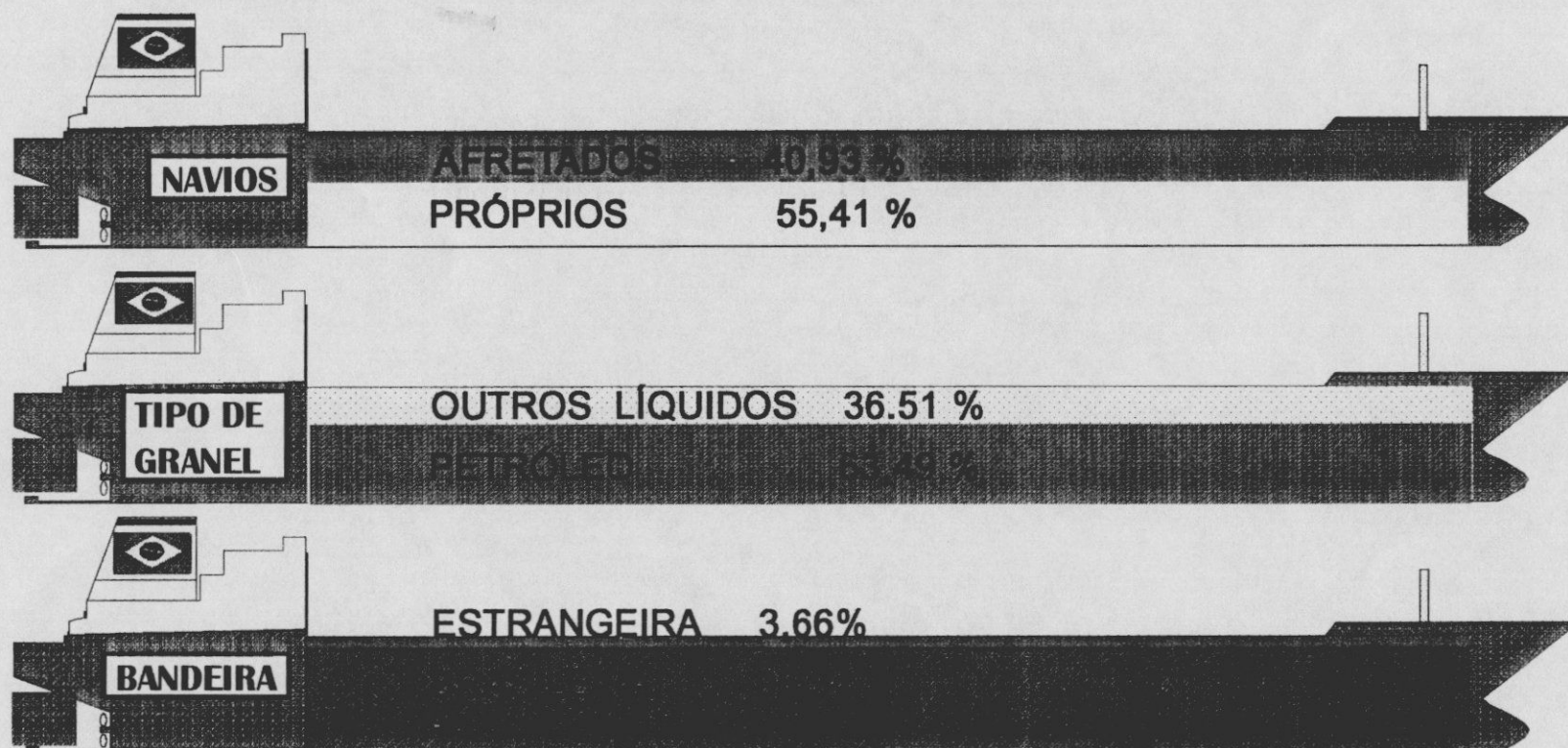
Pode-se dizer que no setor de granéis tradicionais os problemas de transporte são menores, porque nesse segmento, onde predominam a PETROBRÁS e a Companhia de Navegação Vale do Rio Doce (DOCENAVE), empresas estatais, existem importantes corredores de exportação/importação com uma eficiente estrutura de transporte multimodal e portos, projetados para a movimentação desse grupo de mercadorias, estando estrategicamente vinculadas a empresas exportadoras - importadoras.

A situação atual da frota mercante de longo curso -

Conforme anteriormente citado, o comércio exterior brasileiro vem crescendo de modo expressivo, especialmente quando analisado sob a ótica do transporte marítimo. Cabe ressaltar que esse crescimento não foi acompanhado pela participação da bandeira brasileira na geração dos fretes. Atualmente alcança o nível de 27,37%, sendo 7,98% com navios próprios.

Verifica-se que a participação da frota nacional é

Participação do petróleo na importação dos graneis líquidos (ANO 1994)



FONTE: Departamento de Marinha Mercante
Petrobrás / DECOM

Figura nº 7

ínfima, quando comparada ao volume de recursos gerados. Na figura nº 6 visualiza-se o histórico da participação da bandeira brasileira no comércio exterior. Em 1978 atingimos a marca recorde de 50,7%. Em contrapartida, os navios de bandeira estrangeira, que até 1980 participavam com aproximadamente 50%, hoje são responsáveis por 73% da geração de fretes.

Evidentemente o que viabilizou este aumento da bandeira estrangeira nos fretes gerados no longo curso foi a diluição de nossa frota própria, que de cerca de 8,2 milhões de toneladas de porte bruto e 173 embarcações em 1982, está reduzida, hoje, para 4,9 milhões de toneladas e 70 embarcações de idade média de 12,35 anos (ver tabela nº 8).

Constata-se na figura nº 8 que, em termos quantitativos, nossa tonelagem no contexto mundial é ainda pouco expressiva, apenas 1% do total mundial, hoje com 475,8 milhões de toneladas de porte bruto e 80.676 embarcações. Em relação à totalidade da frota mercante mercante mundial, a posição brasileira é a 22ª, quando, em 1897, estava na 14ª posição; pode-se notar também que as primeiras colocações são para as BDCs.

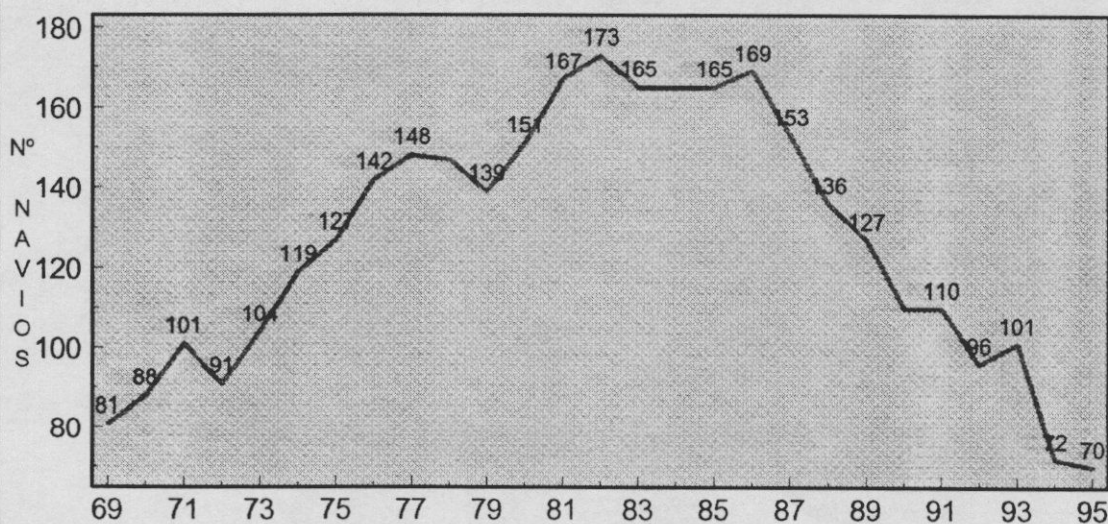
Em 1994, a participação da bandeira brasileira, no que se refere à tonelada transportada, foi de 30,46%, equivalentes a 231,14 milhões de toneladas, das quais 10,74% com navios próprios e 19,72% com navios afretados.

Naquele ano, a participação mais ativa da bandeira brasileira foi no transporte de granéis líquidos, quando então foram transportadas 39.255.622,51 toneladas, das

Tabela nº 8

FROTA DE LONGO CURSO**SITUAÇÃO ATUAL SEGUNDO O TIPO DE EMBARCAÇÃO**

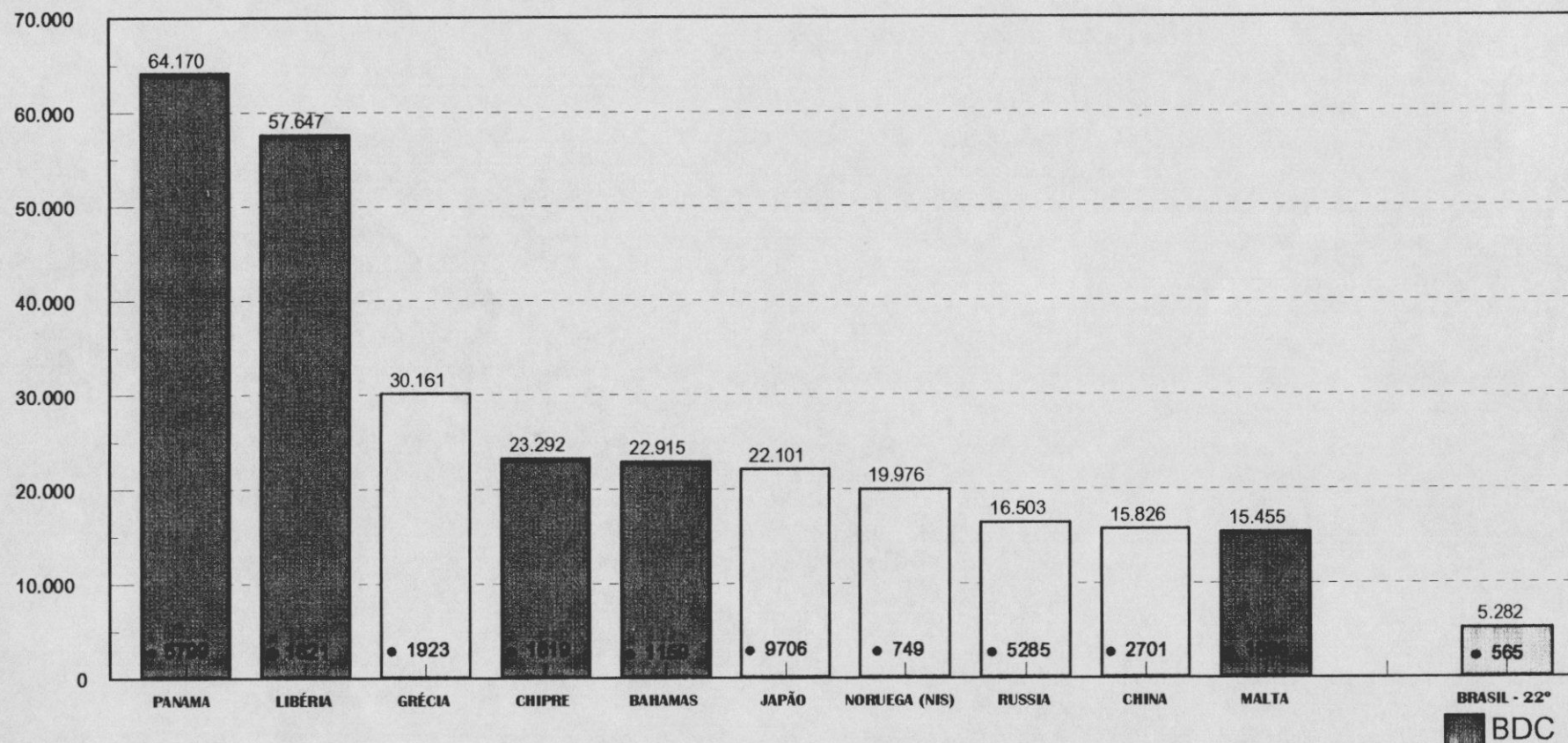
TIPO DA EMBARCAÇÃO	TPB	Nº NAVIOS	IDADE MED.
CARGUEIRO	148.584	10	14,18
GRANELEIRO	938.435	17	12,74
PETROLEIRO	1.680.000	6	16,83
RO-RO	123.010	9	5,89
ORE-OIL	1.734.000	12	15,92
MULTI PROPÓSITO	30.900	3	4,75
P. CONTAINER	119.716	4	12,11
QUÍMICO	202.728	9	9,00
TOTAL	4.977.373	70	12,35

EVOLUÇÃO DA FROTA DE 1969-95

FONTE: Departamento de Marinha Mercante
Embarcações acima 100 tpb

FROTA MERCANTE MUNDIAL

CAP. 1.000 TAB



FONTE: Lloyd's Register Statistical Table and World Fleet Statistics 1994

Posição: 12/94

Embarcações acima de 100 TAB

● Nº DE NAVIOS
TOTAL MUNDIAL
86.676 NAVIOS
475.000.000 TAB

Figura nº 8

quais a maior parte com navios afretados: 21.079.313,49 toneladas, ou 46,28%.

Pode-se concluir que o processo de obsolescência da frota mercante nacional vem aumentando desde 1980, atingindo agora um nível que exige sua renovação. A continuar essa situação, com exceção da frota de petroleiros, a curto prazo teremos uma frota mercante exclusivamente de embarcações estrangeiras afretadas. Hoje vê-se uma situação danosa ao país, quando apenas 8% dos fretes produzidos pelo comércio exterior são originados por navios próprios.

Embora as origens dessa situação sejam muitas, a principal causa está ligada à *falta* de uma **política definida e duradoura para a marinha mercante brasileira**, essencial ao desenvolvimento e manutenção de uma frota mercante genuinamente brasileira, para atender o comércio exterior brasileiro.

CAPÍTULO 4

A QUESTÃO DOS AFRETAMENTOS

Afretamento - Para a execução dos transportes os armadores utilizam-se de seus próprios navios ou afretam, isto é, contrato mediante o qual se adquire o direito de utilizar um navio por aluguel. Como decorrência, os pares envolvidos no contrato de transporte são: o fretador, proprietário do navio que o loca por inteiro ou parte dele; e o afretador, que utiliza o navio mediante o pagamento do aluguel.

No comércio internacional as principais modalidades praticadas são: afretamento por tempo determinado (*time charter*); afretamento por viagem isolada (*Single Voyage*); e afretamento a casco nu (*bare boat*).

A primeira se dá quando o navio é alugado por determinado período de tempo. A operação do navio, incluindo despesas com a tripulação, manutenção, suprimentos e seguros permanecem ao armador que, por sua vez, é remunerado pelo aluguel, geralmente em US\$/dia. O afretador, além do aluguel, pagará o combustível e as despesas portuárias.

A segunda acontece quando o navio é alugado para execução de uma determinada viagem. Nesse caso, todas as despesas de operação, combustível e despesas portuárias são por conta do armador. O afretador remunera o armador em uma quantia global, geralmente expressa em US\$/tons (tonelada transportada).

A terceira ocorre quando o armador aluga seu navio desarmado, isto é, sem tripulação nem suprimentos. Ao

afretador, para operá-lo, caberá guarnecer o navio, prover suprimentos e combustíveis.

As duas primeiras são as modalidades mais utilizadas pelo comércio marítimo internacional.

Situação atual - Para entender a atual conjuntura quanto ao afretamentos de navios estrangeiros, devemos retroceder ao longo dos anos setenta, e até meados dos anos oitenta. Nesse período, a dinâmica da oferta mundial de transporte marítimo superou em muito o crescimento da movimentação de mercadorias. Na tabela nº 9 pode-se observar que esse ritmo também se manifestou no Brasil. Porém, verifica-se uma situação paradoxal, pois, após os dois choques do petróleo, os incentivos à construção naval foram mantidos, apesar de ter ocorrido uma retração na oferta mundial de transporte marítimo no início dos anos oitenta.

Os valores da Tabela nº 9 nos levam a concluir que, no período de 1970-85, a frota de longo curso registrou um aumento de 440%, passando de 1,5 milhão para 8,2 milhões de toneladas de porte bruto (tpb), contrapondo-se a um aumento de apenas 125,8% de transporte no comércio exterior.

Por questões relativas ao nível de utilização da capacidade ofertada nas diversas "trades", e também pelas interferências oriundas das flutuações dos níveis de fretes, o perfil do intercâmbio comercial com o exterior passava por transformações.

O Brasil, sem preocupar-se com a realidade mundial, em 1975 levou a cabo o 2º Plano de Construção Naval (II PCN),

Tabela nº 9

FROTA DE LONGO CURSO MOVIMENTAÇÕES NO PERÍODO 1970-94

ANO	FROTA 10 ³ TPB	MOVIMENTAÇÃO GERAL 10 ⁶ tons		
		TODAS AS BANDEIRAS	BANDEIRA BRASILEIRA	
			PRÓPRIOS	AFRETADOS
1970	1.534,4	67,8	8,7	14,7
1971	1.767,1	75,8	9,3	18,9
1972	1.839,2	83,8	10,3	24,8
1973	2.265,5	112,5	11,8	39,2
1974	3.369,1	126,2	14,4	39,1
1975	3.747,9	133,9	16,4	44,3
1976	4.273,9	145,6	15,7	52,4
1977	4.680,0	139,2	16,2	54,7
1978	5.119,4	151,9	19,4	59,0
1979	5.786,5	167,3	21,6	59,7
1980	6.541,5	175,1	25,2	61,7
1981	7.314,9	171,8	32,0	47,9
1982	7.609,9	163,5	33,2	45,9
1983	7.454,2	154,9	29,5	39,7
1984	7.839,9	183,2	31,1	47,8
1985	8.058,1	190,5	33,1	38,6
1986	8.278,3	192,7	36,4	39,8
1987	7.797,8	186,2	30,5	45,9
1988	7.346,9	200,3	31,2	43,9
1989	7.051,6	217,2		
1990	6.849,3	DADOS NÃO COLETADOS NO PERÍODO DEVIDO EXTINÇÃO DA SUNAMAM		
1991	6.827,9			
1992	6.391,8			
1993		230,2	26,1	45,3
1994	4.977,4	231,1	24,8	45,6

FONTE: Departamento de Marinha Mercante, Anuário (diversos números)

quando o choque do petróleo já havia alterado significativamente o preço dos combustíveis. Os navios produzidos no Brasil, ao serem entregues à armação nacional, já continham um alto grau de obsolescência, por serem navios com elevado consumo de combustível e inadequados aos "trades" brasileiros ("ro-ro", "full-container").

Acredita-se que parte dos problemas que vêm ocorrendo no transporte marítimo brasileiro não se deve somente à pressão exercida pelo mercado mundial; é também oriunda de uma aparente incapacidade das empresas armadoras, especialmente no que diz respeito aos meios disponíveis para enfrentar crises como a atual.

Deve observar-se que a estratégia internacionalmente adotada para modernizar as frotas tem, ao mesmo tempo, reduzido o volume de ofertas através de: sucateamento dos segmentos mais envelhecidos e/ou que se tornaram obsoletos ante os avanços tecnológicos; fomento de associações ou de uniões entre empresas armadoras; e redução na capacidade da área de construção naval.

A atual crise no meio marítimo se manifesta tanto pelo lado da frota mercante (que opera com custo de transporte elevado, baixando seu nível de competitividade frente a bandeira estrangeira e/ou navios afretados), quanto pelo lado da indústria naval, com seus elevados custos de construção.

Atualmente, a capacidade da frota mercante nacional própria está muito aquém das necessidades do nosso comércio. Objetivando atingir os limites dos direitos de participação da bandeira brasileira, utiliza-se o afreta-

mento de navios estrangeiros como forma de preencher essa lacuna. Admite-se que os afretamentos são essenciais para atender às oscilações da demanda dos mercados, reduzindo a ociosidade da frota própria, porém jamais nos níveis praticados atualmente.

Em 1994 gastou-se US\$ 771,37 milhões, contra US\$ 645,23 milhões no ano anterior. As empresas que mais gastaram com afretamentos foram a FRONAPE e a DOCENAVE.

Segundo dados do DMM, até julho de 1995 as empresas de navegação brasileiras gastaram US\$ 475,74 milhões em afretamentos, correspondendo a 5,22 milhões de toneladas de porte bruto. Isto mostra a gravidade da situação atual da marinha mercante brasileira. Se continuarem nesse ritmo os gastos com afretamentos este ano serão superiores ao total gasto em 1994.

Armadores "sem" navios ! - Quando o Plano Collor congelou o Bônus do Tesouro Nacional (BTN), a lei dizia que para abrir uma empresa de navegação de longo curso eram necessários 5 milhões de BTN de capital social. Naquela época, este valor equivalia a US\$ 2,5 milhões. Todavia, com as mudanças econômicas e a inflação decorrida desde então, esse valor, em abril de 1993, não superava US\$ 30 mil. Fato curioso é que não havia a obrigação da empresa possuir embarcação nem investir na sua aquisição.

A oportunidade criada pela legislação em vigor propiciou facilidades na obtenção de concessões. A partir de fevereiro de 1993, foram concedidas autorizações para que um número expressivo de empresas "sem navios" operassem no longo curso.

Como a constituição garante a preferência de carga a navios brasileiros, esses novos armadores iniciaram com as empresas tradicionais uma concorrência "predatória", uma vez que utilizavam apenas navios afretados.

Em 1 de junho de 1993, o DMM editou a Portaria nº 523 que alterou as regras de funcionamento das empresas de navegação, estabelecendo um prazo até dezembro de 1994 para que se adequassem às novas regras.

O ponto mais polêmico da portaria é Art. 12, que determina que, a partir da data da concessão, a empresa que não dispuser de embarcação própria terá que apresentar um contrato em eficácia dentro de 12 meses. Essa medida serviu para coibir os hábitos de certos armadores em praticar o subterfúgio cobertura ou venda de bandeira, visando atingir os limites de participação da bandeira brasileira através do expediente de afretamento.

Segundo o presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), sua "principal preocupação é impedir que as novas empresas de navegação transformem-se em meras repassadoras de cargas a armadores estrangeiros". (36:17). Pois, devido à sua maneira de atuar, não possuem navios; não precisam amortizar investimentos; não possuem compromissos trabalhistas; e não enfrentam riscos inerentes à atividade marítima.

O impacto no balanço de pagamentos - Como demonstrado anteriormente, e em consequência da obsolescência dos meios existentes, a dificuldade de renovação da frota e a existência de uma legislação que permite a operação de empresas de navegação que "não" possuem navios, o expedi-

ente do afretamento deve existir, mas de maneira a não causar ameaças à Marinha Mercante Nacional.

O afretamento é uma despesa de grande relevância para o país, pois concorre para uma evasão de divisas, devendo ser criado algum critério para sua prática, pois, mesmo quando isto significar a sobrevivência de alguma empresa, ela não incorpora o bem de capital ao seu patrimônio.

Entre os componentes do nosso balanço de pagamentos destacam-se, pela sua importância, as receitas e despesas relativas aos fretes marítimos. Isto se dá em virtude da pequena participação da bandeira brasileira nas exportações e um aumento significativo do *déficit* no balanço de pagamentos, onde os afretamentos contribuíram com aumento desse valor. Evidenciam-se, assim, as conseqüências negativas para País ao se permitir um nível elevado de afretamentos.

Perspectivas - A política atual de marinha mercante não estimula os armadores tradicionais a encomendarem novos navios. Como conseqüência direta, acarreta a diminuição das atividades da construção naval.

A armação nacional ressen-te-se hoje da falta de racionalidade nas estruturas fiscal e previdenciária vigentes no país, de medidas governamentais que alterem as regras de financiamentos para construção de embarcações, necessárias à renovação de suas frotas, como também uma legislação que não crie facilidades para a existência absurda dos armadores "sem" navios.

Pergunta-se, então: Por que comprar navios novos?

Na aquisição de uma nova embarcação o armador não sabe quanto pagará por ela ao término do contrato, pois as regras para o financiamento de embarcações estão fora do contexto internacional, onde o armador estrangeiro tem juros fixados abaixo do mercado, garantindo prestações fixas até o fim do contrato.

Para o país, o nível de afretamento praticado hoje prejudica seu desenvolvimento, na medida em que aumenta a transferência de divisas para o exterior e diminui a oferta de trabalho no setor e, no atual estágio, há necessidade de geração de empregos e aumento de produto interno.

Ao governo cabe decidir a necessidade de ter uma marinha mercante própria e, a partir daí, delinear um programa permanente para o financiamento das construções, necessárias à renovação e expansão da frota mercante nacional. Pode-se concluir que, mesmo o balanço de fretes apresentando "superávits", estes são comprometidos pelas elevadas despesas de afretamentos. Tal fato enfatiza a necessidade de aumentar a frota própria e de estabelecer taxas e de mecanismos reguladores limitando os afretamentos a níveis condizentes com a realidade e necessidade da nação.

CAPÍTULO 5

CONCLUSÃO E SUGESTÕES

Conclusão - Pelo o presente estudo, pode-se perceber que a evolução do comércio internacional vincula-se aos rumos que vierem a seguir as nações mais desenvolvidas.

Nenhuma nação conseguiu, ao longo da história, ter expressão no comércio marítimo internacional sem uma grande frota marítima, sem construção e indústria de reparos navais próprias e sem um poder naval capaz de apoiá-las eficazmente em qualquer situação.

Quanto ao comércio exterior brasileiro, é esperado grande crescimento. Entretanto, a inserção competitiva do país no transporte marítimo internacional pode ser obstada pela demora na modernização das políticas de apoio a essa atividade, como, por exemplo, a lei de modernização dos portos, etc.

Com relação à competitividade, termo bastante explorado em todas as áreas econômicas, seu incremento passou a ser um dos objetivos de todas as políticas de desenvolvimento, sejam elas brasileiras ou estrangeiras.

No setor de marinha mercante, ser competitivo significa, basicamente, poder oferecer serviços de transporte marítimo a preços de mercados (ou até abaixo dele), mantendo-se as condições de rentabilidade.

No aspecto da competição internacional associado ao transporte marítimo, apenas o aumento da eficiência operacional não basta para tornar-se competitivo. A importância que a maioria dos países dá às suas marinhas

mercantes incorre na implementação de várias medidas de proteção, onde verifica-se desde mecanismos de reserva e proteção de tráfegos até subsídios de toda a ordem. Assim sendo, tornar-se competitivo significa aumentar a eficiência e equilibrar as ações protecionistas externas, fatores de grande importância na formulação de uma política para fomentar o desenvolvimento de uma marinha mercante nacional.

Para o aumento da eficiência, um dos instrumentos, pode ser a oferta de recursos em condições facilitadas para projetos de desenvolvimento tecnológico e recursos humanos; ao equilíbrio às ações protecionistas dispõe-se do mecanismo da reserva de carga, financiamentos, etc.

Devido à alta competitividade do mercado de transportes marítimos, a preocupação de vários países em se tornarem competitivos é uma constante, buscando sempre dispositivos e alternativas para minimizar custos, ou equilibrando-os com subsídios ou medidas similares. Estudos da "Maritime Administration", dos Estados Unidos, detectam mecanismos de proteção à marinha mercante em quase meia centena de nações. Entre elas, países tradicionalmente marítimos como a Inglaterra, França, entre outros.

De uma maneira geral, os mecanismos de proteção podem ser: a restrição à operação de bandeira estrangeira e reserva de mercado; o auxílio financeiro (subsídios ao capital e operacionais); e o registro em bandeira de conveniência.

O Brasil se coloca como opositor da prática mundial,

quando um grande número de nações estimula a alocação de recursos cada vez mais crescente para a formação de frotas próprias e o incremento de subsídios aos armadores.

É imprescindível a participação do transporte marítimo de longo curso para a solidificação de nosso comércio exterior, contribuindo com a quase totalidade da movimentação de bens e mercadorias.

É adequado ressaltar os efeitos positivos que uma frota mercante própria e moderna, pode gerar na balança comercial, quando atendidos os padrões de eficiência e competitividade. Podem proporcionar, além de fretes mais baixos, um maior controle das divisas geradas.

Todavia, é bastante desfavorável a situação da marinha mercante nacional, face à evolução desse mercado, principalmente no segmento da carga geral que, embora nova em idade, mostra-se totalmente inadequada à tendência mundial de transporte em contêineres, hoje irreversível.

A crise financeira dos anos oitenta, não permitiu a renovação da frota nacional e coloca hoje as empresas brasileiras em desvantagens, também no que concerne à frota frente as estrangeiras, motivando cada vez mais a perniciosa prática de afretamentos de navios estrangeiros, embora mais modernos e eficientes. Tal prática, mesmo sendo necessária, é lesiva aos interesses nacionais, uma vez que produzem superávites no balanço de fretes e suas elevadas despesas tornam deficitária a conta "transporte".

Para agravar o quadro atual persistem os problemas da ineficiência portuária e suas elevadas tarifas; dos encargos tributários sociais e trabalhistas que penalizam

a nossa navegação, pois incidem diretamente sobre o faturamento bruto das empresas; do elevado custo de capital dos nossos navios e da tripulação mais numerosa do que a de seus similares estrangeiros. A modernização tecnológica dos nossos futuros navios trará uma redução de lotação. Todavia, no atual momento, não há condições políticas para a redução de tripulações.

Nesse contexto, cabe investigar os resultados concretos do passado recente de intensa atividade política na área de marinha mercante e as expectativas futuras, de maneira a colaborar na busca de instrumentos que permitam minimizar as conseqüências do conflito entre o emprego de navios afretados e utilização da frota própria, e compatibilizar a modernização e o crescimento da frota mercante de longo curso, aproveitando as potencialidade do País em seu comércio marítimo internacional.

Sugestões - A sistemática utilizada no trabalho permite ao autor enunciar algumas sugestões a serem objeto de uma apreciação mais rigorosa, em função dos problemas detectados.

- Formular uma Política de Transportes Marítimos atualizada e embasada por avaliações atuais às especificidade da Marinha Mercante, consultadas as esferas empresariais, as universidades, os centros de pesquisas e a MB.

- Elaborar diretrizes para o afretamento de navios estrangeiros, aos níveis adequados de complementação da capacidade da frota brasileira.

- Fomentar o desenvolvimento do setor Naval.

- Promover o uso de incentivos à substituição de na-

vios não econômicos.

- Regular a presença de armadores estrangeiros em nosso comércio exterior.

- Manter efetivamente o princípio da reserva de carga, apesar do "Shipping Act" e a recente regulamentação da U.E..

- Promover maior estabilidade à Política Marítima Nacional.

- Preservar os dispositivos que regem o AFRMM, de maneira a evitar isenções que venham diminuir o ingresso de recursos no FMM.

- Permitir às empresas brasileiras o afretamento a casco nu, medida necessária à redução do custo de afretamento.

- Adotar uma alíquota reduzida para importações de sobressalentes e componentes de manutenção e reparos.

- Elaborar um código de Trabalho Marítimo, haja visto que a CLT tem se mostrado insatisfatória na regulação das relações trabalhistas dos marítimos.

- Incentivar a participação da bandeira brasileira no comércio exterior, com navios construídos no país para armadores nacionais.

ANEXO A

Acordo de Princípios Relativos ao Registro Operativo de Embarcações do Mercosul

Os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, doravante denominados Estados-Parte.

CONSIDERANDO

Que a atividade de transporte aquaviário é um elemento indispensável para o comércio entre os Estados-Parte e deste com outros países;

Que o transporte aquaviário é realizado em condições de constante competitividade;

Que para alcançar um mesmo grau de competitividade entre si e com relação a outros países é necessário estabelecer condições de custos operacionais mínimos compatíveis com as práticas internacionais;

Que as frotas devem manter níveis adequados de eficiência quanto à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e na prevenção da poluição do meio ambiente, conforme estabelecido nas Convenções Internacionais;

Que os tripulantes a bordo de embarcações operadas por armadores dos Estados-Parte do MERCOSUL devem ser contratados em condições uniformes e que estas se ajustem as formas internacionalmente reconhecidas; e

Que pelo indicado, resulta necessário adotar um Acordo que estabeleça as normas e diretrizes de aplicação às embarcações operadas por armadores dos Estados-Parte.

ACORDAM:

ARTIGO I OBJETIVO DO ACORDO

1. O presente acordo tem por objetivo estabelecer as condições a que estão sujeitas as embarcações que se inscrevam em um dos Registros Operativos de Embarcações do Mercosul e formular diretrizes para a sua criação e seu funcionamento.

2. O Acordo abrangerá todos os Estados-Parte do Mercosul.

ARTIGO II REGISTRO OPERATIVO DE EMBARCAÇÕES DO MERCOSUL

1. Pelo presente Acordo é facultado aos Estados-Parte criar um "Registro Operativo de Embarcações do Mercosul"- Registro do Mercosul - que funcionará no âmbito dos registros jurídicos existentes em cada Estado-Parte e será regido pelo disposto no presente Acordo e no que não estiver previsto, pela legislação interna do país da bandeira.

2. A inscrição no Registro do Mercosul será de caráter opcional e não será um condicionante para a participação nos tráfegos entre os Estados-Parte, de e para os Estados-Parte.

ARTIGO III DEFINIÇÕES

AOS EFEITOS DO PRESENTE ACORDO:

1. Entende-se por "embarcação" todo o navio ou artefato flutuante, exceto os barcos de pesca, esporte e recreio;

2. Entende-se por "País de Bandeira" o Estado-Parte que sedia o registro operativo de embarcações, cuja bandeira a embarcação arvora;

3. Entende-se por "País de Registro" o Estado-Parte em cujo registro de embarcação se encontra inscrita dominalmente a embarcação;

4. Entende-se por "afretamento a casco nu" o contrato em virtude do qual o afretador tem a posse e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito a designar o Comandante e a tripulação;

5. Entende-se por "Suspensão Provisória de Bandeira" o ato pelo qual um dos Estados-Parte do Mercosul, por solicitação do proprietário da embarcação, suspende temporariamente o uso da bandeira, a fim de que a mesma se inscreva em um Registro do Mercosul;

6. Entende-se por "armador do Mercosul" a pessoa física ou jurídica registrada como armador num dos Estados-Parte do Mercosul; e

7. Entende-se por "Cabotagem" toda a navegação realizada dentro do território de um Estado-Parte utilizando a via marítima ou interior.

ARTIGO IV DA INSCRIÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

1. Todas as embarcações com Registro dominial em um dos Estados-Parte poderão ser inscritas no registro operativo do mesmo Estado.

2. As embarcações com registro dominial em um Estado-Parte poderão ser inscritas no registro operativo do outro Estado-Parte, quando afretado a casco nu por armador deste último. A inscrição implicará na embarcação passar arvorar o pavilhão do país da bandeira e ter previamente, suspensão provisória de bandeira no país de registro, mediante autorização de seu proprietário, dentro do prazo de duração do contrato de afretamento a casco nu.

3. As embarcações com registro dominial em país que não seja Estado-Parte poderão ser inscritas no registro operativo de um Estado-Parte quando afretadas a casco nu por armador deste último, nas condições que se estabelecerem na regulamentação do presente Acordo, observando o prazo de duração do contrato de afretamento a casco nu. A inscrição poderá ou não implicar na adoção do pavilhão do país de bandeira e possibilitará, no segundo caso, a aplicação dos benefícios previsto neste Acordo, desde que não colidam com a legislação do país do registro dominial.

4. As embarcações que se inscrevam no Registro do Mercosul deverão possuir documentos de registro e certificados que se ajustem aos regulamentos e Convenções Internacionais que sejam adotadas pelos Estados-Parte, em conformidade com o que for estabelecido na regulamentação do presente Acordo.

ARTIGO V TRIBUTAÇÃO

1. Nenhum imposto incidirá sobre às embarcações para incorporar-se ou desligar-se do Registro do Mercosul.

2. Não haverá incidência de nenhum tipo de tributo, cobrados pelo país de bandeira, com relação às embarcações inscritas no Registro do Mercosul e à sua exploração.

ARTIGO VI
JURISDIÇÃO E LEGISLAÇÃO

1. As embarcações inscritas em um Registro do Mercosul, que arvoreem o pavilhão do país de bandeira, terão assegurados um vínculo genuíno com este país e navegação sob jurisdição e legislação, em tudo aquilo que não estiver disposto no presente Acordo.

2. As embarcações objeto de um contrato de afretamento a casco nu, que se inscrevam em um Registro do Mercosul e adotem o pavilhão do país de bandeira, manterão o vínculo dominial com seus país de registro, regendo-se em todos os demais aspectos pelas disposições do presente Acordo e no que não estiver previsto, pela legislação do país de bandeira.

3. A legislação de cada Estado-Parte regulará as condições e requisitos a que se sujeitará o outorgamento de suspensão provisória de bandeira para suas embarcações.

ARTIGO VII
CABOTAGEM

1. As embarcações empregadas na cabotagem de cada Estado-Parte poderão inscrever-se no registro operativo do país em que se encontram dominalmente inscritas.

2. As embarcações registradas dominalmente em um Estado-Parte, que em virtude de um contrato de afretamento a casco nu se inscrevam no registro operativo de outro Estado-Parte e adotem sua bandeira, manterão o direito de participar da cabotagem nacional do país de sua nova bandeira, sem prejuízo do que esteja indicado na legislação interna deste ultimo.

3. Neste caso, as embarcações serão tripuladas por nacionais do país do registro dominial.

ARTIGO VIII
TRIPULAÇÃO E REGIME DE TRABALHO

1. Os tripulantes de embarcações inscritas no Registro do Mercosul deverão ser nacionais de um dos Estados-Parte e possuir titulação e habilitação emitidos por um desses Estados.

2. Excepcionalmente e em caráter temporário, no caso de inexistência comprovada de mão-de-obra capacitada, poderão ser embarcados nacionais de terceiros países conforme se defina na regulamentação pertinente.

3. Os Estados-Parte acordarão, na regulamentação do presente Acordo, as condições mínimas a que se sujeitarão os contratos coletivos e o regime de trabalho do pessoal embarcado nas embarcações inscritas no Registro do Mercosul, de acordo com as Convenções Internacionais adotadas de comum acordo por cada Estado-Parte e os contratos coletivos com organizações sindicais representativas dos Estados-Parte, firmados a partir da entrada em vigor do presente Acordo.

4. O número e categoria de tripulante por embarcação será estabelecido pelos armadores de acordo com as características e emprego de embarcação respeitando a tripulação de segurança estabelecida pela Autoridade Marítima do país de bandeira.

ARTIGO IX DISPOSIÇÕES FINAIS

1. Os Estados-Parte se comprometem a comunicar entre si as altas e as baixas que se realizarem em seus registros operativos de embarcações, nas condições e prazos estabelecidos na regulamentação do presente Acordo.

2. Cada Estado-Parte poderá solicitar a realização e reuniões de consulta a fim de avaliar o estado de aplicação do presente Acordo e sua regulamentação.

3. A reunião mencionada no inciso 2 deverá realizar-se dentro de um prazo de noventa (90) dias de sua solicitação e se dará no território do Estado-Parte que a solicitar.

4. Para entrada em vigor do presente Acordo as autoridades competentes dos Estados-Parte acordarão, com caráter prévio, as normas regulamentares atinentes às condições trabalhistas, de seguridade social, de segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar, prevenção da contaminação do meio ambiente e pautas mínimas para a inscrição no Registro do Mercosul.

5. O presente Acordo entrará em vigor simultaneamente em todos os Estados-Parte do Mercosul trinta (30) dias depois da troca dos instrumentos de ratificação.

BIBLIOGRAFIA

1. ACORDO evolui. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 394, p. 54-55, out. 1993.
2. ACORDOS mudam o perfil do tráfego brasileiro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 374, p. 12-13, ago. 1991.
3. AEB vê expansão dos negócios nos serviços. Navio, Rio de Janeiro, n. 137, p. 9, 1-14 dez. 1994.
4. AFRETAMENTOS. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 397, p. 18, jan./fev. 1994.
5. ALMEIDA, Paulo Otávio de Paiva. Política de Fretes. Rio de Janeiro, 1991. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 2 set. 1991.
6. AMEAÇA no mar. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 410, p. 8-9, mar. 1995.
7. ARAÚJO, Newton Alberto et alii. Avaliação da indústria brasileira de construção naval. In: _____ Congresso Nacional de Transporte Marítimos e Construção Naval - SOBENA 94, 15. Rio de Janeiro, Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, 1994. p. 137-149.
8. ARMAÇÃO nacional passa um ano de frustrações. Navegação, Rio de Janeiro, v. 5, n. 57, p. 32-33, dez. 1990.
9. BANDEIRA do Mercosul. Portos e Navios, v. 36, n. 393, p. 13, set. 1993.
10. BARBEITO, Washington. Participação da frota de navios brasileiros no comércio exterior. Navegação, Rio de Janeiro, v. 6, n. 64, set. 1991.
11. BNDES, solução a curto prazo. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 407, p. 18-21, dez. 1994.
12. BORBA, Carlos. O transporte marítimo no Brasil e os 100 anos do Lloyd Brasileiro. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 110, n. 10/12, p. 121-141, out./dez. 1990.
13. BRASIL. Constituição. Constituição : República Federativa do Brasil, 1988. Brasília : Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.
14. BRASIL. Decreto nº 47.225, de 12 de novembro de

BIBLIOGRAFIA

1. ACORDO evolui. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 394, p. 54-55, out. 1993.
2. ACORDOS mudam o perfil do tráfego brasileiro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 374, p. 12-13, ago. 1991.
3. AEB vê expansão dos negócios nos serviços. Navio, Rio de Janeiro, n. 137, p. 9, 1-14 dez. 1994.
4. AFRETAMENTOS. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 397, p. 18, jan./fev. 1994.
5. ALMEIDA, Paulo Otávio de Paiva. Política de Fretes. Rio de Janeiro, 1991. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 2 set. 1991.
6. AMEAÇA no mar. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 410, p. 8-9, mar. 1995.
7. ARAÚJO, Newton Alberto et alii. Avaliação da indústria brasileira de construção naval. In: Congresso Nacional de Transporte Marítimos e Construção Naval - SOBENA 94, 15. Rio de Janeiro, Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, 1994. p. 137-149.
8. ARMAÇÃO nacional passa um ano de frustrações. Navegação, Rio de Janeiro, v. 5, n. 57, p. 32-33, dez. 1990.
9. BANDEIRA do Mercosul. Portos e Navios, v. 36, n. 393, p. 13, set. 1993.
10. BARBEITO, Washington. Participação da frota de navios brasileiros no comércio exterior. Navegação, Rio de Janeiro, v. 6, n. 64, set. 1991.
11. BNDES, solução a curto prazo. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 407, p. 18-21, dez. 1994.
12. BORBA, Carlos. O transporte marítimo no Brasil e os 100 anos do Lloyd Brasileiro. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 110, n. 10/12, p. 121-141, out./dez. 1990.
13. BRASIL. Constituição. Constituição : República Federativa do Brasil, 1988. Brasília : Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.
14. BRASIL. Decreto nº 47.225, de 12 de novembro de

BIBLIOGRAFIA

1. ACORDO evolui. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 394, p. 54-55, out. 1993.
2. ACORDOS mudam o perfil do tráfego brasileiro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 374, p. 12-13, ago. 1991.
3. AEB vê expansão dos negócios nos serviços. Navio, Rio de Janeiro, n. 137, p. 9, 1-14 dez. 1994.
4. AFRETAMENTOS. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 397, p. 18, jan./fev. 1994.
5. ALMEIDA, Paulo Otávio de Paiva. Política de Fretes. Rio de Janeiro, 1991. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 2 set. 1991.
6. AMEAÇA no mar. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 410, p. 8-9, mar. 1995.
7. ARAÚJO, Newton Alberto et alii. Avaliação da indústria brasileira de construção naval. In: _____ Congresso Nacional de Transporte Marítimos e Construção Naval - SOBENA 94, 15. Rio de Janeiro, Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, 1994. p. 137-149.
8. ARMAÇÃO nacional passa um ano de frustrações. Navegação, Rio de Janeiro, v. 5, n. 57, p. 32-33, dez. 1990.
9. BANDEIRA do Mercosul. Portos e Navios, v. 36, n. 393, p. 13, set. 1993.
10. BARBEITO, Washington. Participação da frota de navios brasileiros no comércio exterior. Navegação, Rio de Janeiro, v. 6, n. 64, set. 1991.
11. BNDES, solução a curto prazo. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 407, p. 18-21, dez. 1994.
12. BORBA, Carlos. O transporte marítimo no Brasil e os 100 anos do Lloyd Brasileiro. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 110, n. 10/12, p. 121-141, out./dez. 1990.
13. BRASIL. Constituição. Constituição : República Federativa do Brasil, 1988. Brasília : Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.
14. BRASIL. Decreto nº 47.225, de 12 de novembro de

1959. Dispõe sobre o transporte de mercadorias importadas com o benefício de favores governamentais e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Rio de Janeiro, 12 nov. 1959. Publicado na Coleção das Leis da República Federativa do Brasil, v. 8, out./dez. 1960.
15. _____. Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMM). Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 13 out. 1994. Seção 1. Publicado no Bol. do MM n. 10/94. Tomo I.
16. _____. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 133, n. 119, p. 9199, 23 jun. 1995. Seção 1, pt. 1.
17. _____. Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969. Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 3 jul. 1969. Publicado na Coleção das Leis da República Federativa do Brasil, v. 5, jul./set. 1969.
18. _____. Decreto-lei nº 687, de 18 de julho de 1969. Altera o Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, que institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, e Lei 5.025, de 10 de junho de 1966, que dispõe sobre o intercâmbio comercial com o exterior. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 18 jul. 1969. Publicado na Coleção das Leis da República Federativa do Brasil, v. 5, jul./set. 1969.
19. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. Guia para a elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.
20. _____. FI-219A. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
21. _____. FI. Manual Básico de Redação : Guia para elaboração de Ensaios. Rio de Janeiro, 1992.
22. BRASIL. Mensagem do Poder Executivo nº 147, de 1985. Submetê à consideração do Congresso Nacional, o texto da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluído em Montego Bay, Jamaica, em 10

1959. Dispõe sobre o transporte de mercadorias importadas com o benefício de favores governamentais e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Rio de Janeiro, 12 nov. 1959. Publicado na Coleção das Leis da República Federativa do Brasil, v. 8, out./dez. 1960.
15. _____. Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMM). Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 13 out. 1994. Seção 1. Publicado no Bol. do MM n. 10/94. Tomo I.
16. _____. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 133, n. 119, p. 9199, 23 jun. 1995. Seção 1, pt. 1.
17. _____. Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969. Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 3 jul. 1969. Publicado na Coleção das Leis da República Federativa do Brasil, v. 5, jul./set. 1969.
18. _____. Decreto-lei nº 687, de 18 de julho de 1969. Altera o Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, que institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, e Lei 5.025, de 10 de junho de 1966, que dispõe sobre o intercâmbio comercial com o exterior. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 18 jul. 1969. Publicado na Coleção das Leis da República Federativa do Brasil, v. 5, jul./set. 1969.
19. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. Guia para a elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.
20. _____. FI-219A. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
21. _____. FI. Manual Básico de Redação : Guia para elaboração de Ensaios. Rio de Janeiro, 1992.
22. BRASIL. Mensagem do Poder Executivo nº 147, de 1985. Submete à consideração do Congresso Nacional, o texto da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluído em Montego Bay, Jamaica, em 10

de dezembro de 1982. Diário do Congresso Nacional [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 40, suplemento ao nº 009, p. 13, 13 mar. 1985. Seção 1.

23. BRASIL. Ministério da Marinha. Gabinete do Ministro. Aviso no 0258 de 5 de outubro de 1994 ao Ministro de Estado das Relações Exteriores. Registro de navios no MERCOSUL.
24. CARVALHO, Carlos Augusto Rodrigues. A Marinha Mercante Nacional : 25a Hora. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, v. 105, n. 294, p. 21-22, out./nov. 1994.
25. CDRJ. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 34, n. 381, p. 14-15, set. 1992.
26. CHORLEY, Lord, GILES, O.C. Shipping law. 6.ed. London : Pitman, 1970. 405p.
27. CONFERÊNCIA se renova. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 385, p. 27, jan. 1993.
28. CONFERÊNCIAS de Fretes em tempo de mudanças. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 377, p. 10-11, dez. 1991.
29. COMÉRCIO. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 38, n. 414, p. 11, jul. 1995.
30. COMÉRCIO exterior. Suma Econômica, São Paulo, n. 193, p. 36, jun. 1995.
31. COSTA, Marivaldo Silva. A Administração Marítima Nacional, Rio de Janeiro : EGN, 1991. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1991.
32. DIAS, Tatiana. Em banho maria. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 396, p. 8-10, dez. 1993.
33. DISCURSO do presidente da SOBENA. Navio, Rio de Janeiro, n. 150, p. 2, 15-30 jun. 1995.
34. DUNNINGHAM, Andreia. Cai a participação de navios brasileiros na linha dos EUA. O Globo, Rio de Janeiro, 9 ago. 1991. p. 30.
35. ESPERANÇA no mar. Navegação, Rio de Janeiro, v. 7, n. 71, p. 11, jul./ago. 1992.
36. EXPLOÇÃO de supernovas. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 388, p. 17-20, abr./maio 1993.

de dezembro de 1982. Diário do Congresso Nacional [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 40, suplemento ao nº 009, p. 13, 13 mar. 1985. Seção 1.

23. BRASIL. Ministério da Marinha. Gabinete do Ministro. Aviso no 0258 de 5 de outubro de 1994 ao Ministro de Estado das Relações Exteriores. Registro de navios no MERCOSUL.
24. CARVALHO, Carlos Augusto Rodrigues. A Marinha Mercante Nacional : 25a Hora. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, v. 105, n. 294, p. 21-22, out./nov. 1994.
25. CDRJ. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 34, n. 381, p. 14-15, set. 1992.
26. CHORLEY, Lord, GILES, O.C. Shipping law. 6.ed. London : Pitman, 1970. 405p.
27. CONFERÊNCIA se renova. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 385, p. 27, jan. 1993.
28. CONFERÊNCIAS de Fretes em tempo de mudanças. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 377, p. 10-11, dez. 1991.
29. COMÉRCIO. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 38, n. 414, p. 11, jul. 1995.
30. COMÉRCIO exterior. Suma Econômica, São Paulo, n. 193, p. 36, jun. 1995.
31. COSTA, Marivaldo Silva. A Administração marítima nacional, Rio de Janeiro : EGN, 1991. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1991.
32. DIAS, Tatiana. Em banho maria. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 396, p. 8-10, dez. 1993.
33. DISCURSO do presidente da SOBENA. Navio, Rio de Janeiro, n. 150, p. 2, 15-30 jun. 1995.
34. DUNNINGHAM, Andreia. Cai a participação de navios brasileiros na linha dos EUA. O Globo, Rio de Janeiro, 9 ago. 1991. p. 30.
35. ESPERANÇA no mar. Navegação, Rio de Janeiro, v. 7, n. 71, p. 11, jul./ago. 1992.
36. EXPLOÇÃO de supernovas. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 388, p. 17-20, abr./maio 1993.

37. ESTATÍSTICA comprova diminuição da frota. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 16 jun. 1995. p. 18.
38. FIGUEIREDO, Hugo. Uma opinião sobre o PL 3324. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 394, p. 86-87, out. 1993.
39. FORTUNA, Hernani Goulart. O Poder Marítimo como projeção do Poder Nacional. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 112, n. 10/12, p. 15-34, out./dez. 1992.
40. FINSOCIAL onera Navegação em US\$ 8.4 milhões. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 369, p. 15, jan./fev. 1991.
41. FRETES. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 38, n. 414, p. 13, jul. 1995.
42. GALUPPO, Ricardo. O Sul ficou mais perto. Veja, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 80-85, 4 jan. 1995.
43. GOMES, Carlos Rubens Caminha. A Marinha Mercante Brasileira : situação, análise e sugestões para um plano de reerguimento. [s.l., s.ed.] 1990. 69p.
44. GOMES, Sônia Regina. Prós e contras das Conferências de Fretes. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 375, p. 8-10, set./out. 1991.
45. HENRIQUES, A. B. A Guerra das Bandeiras Mercantes. Revista de Marinha, Lisboa, v. 59, n. 860, p. 24-25, abr. 1995.
46. IDADE limite. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 35, n. 387, p. 13, mar. 1993.
47. LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING WORLD FLEET STATISTICS 1994. London : LRS, 1995. Anual
48. LOPES, José Augusto Fajardo. Mercosul, um desafio a vencer. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 115, n. 1/3, p. 197-211, jan./mar. 1995.
49. LUZ, Sérgio Porto da. O Poder Marítimo e o Poder da Nação. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, v. 105, n. 295, p. 49, jan./mar. 1995.
50. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. A Formulação de política nacional de Marinha Mercante. Rio de Janeiro : EGN, 1993. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1993.

51. MAJAS, Antonio Pedro. Hacia un registro común de buques en el MERCOSUL: el "REBUSUR". Guardacostas: Revista oficial de la Prefectura Naval Argentina. La Plata, v. 26, n. 74, p. 4-20, dic. 1992.
52. MARINHA mercante brasileira em análise. Navegação, Rio de Janeiro, v. 5, n. 55, p. 19-23, set. 1990.
53. MARÍTIMOS apoiam novas medidas. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 369, p. 50-51, jan./fev. 1991.
54. MERCOSUL. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 405, p. 17-18, out. 1994.
55. MERCOSUL. Suma Econômica, São Paulo, n. 192, p. 28, maio 1995.
56. MIRANDA, Carlos Henrique. A navegação de longo curso como instrumento do comércio exterior e seus reflexos na construção naval brasileira. Rio de Janeiro : EGN, 1992. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1992.
57. MOREIRA, Carlos da Silva. A terceira bandeira, o afretamento e os interesses brasileiros. Informativo CIANB, Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, p. 19-25, dez. 1987.
58. MOTA, Carlos Eduardo Araújo. A importância da mentalidade marítima brasileira. Rio de Janeiro : EGN, 1994. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1994.
59. MOTTA, S. Barreto. Marítimos debatem o segundo registro. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 26 jun. 1995. p. 13.
60. MUDANÇA radical. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 395, p. 28, nov. 1993.
61. NAVEGAÇÃO brasileira perde competitividade. O Globo, Rio de Janeiro, 23 abr. 1992.
62. OLIVEIRA, Carlos Tavares. Industria Naval e Afretamentos. O Globo, Rio de Janeiro, 21 abr. 1989. p. 20.
63. ORÇAMENTO: FMM perde recursos mas ganha conta. Porto e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 400, p. 20, maio 1994.

64. ORDÓÑEZ, Ramona. Encargos trabalhistas oneram custo de operação. O Globo, Rio de Janeiro, 29 de jun. 1995. Economia, p. 30.
65. PALHARES FILHO, Mário de Mello. Política de Fretes. Rio de Janeiro, 1990. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em ago. 1990.
66. _____. O Transporte Marítimo e a Marinha Mercante. Rio de Janeiro, 1991. Palestra proferida na escola de Guerra Naval em 15 ago. 1991.
67. PEREIRA, João Mendes. Mercosul e Nafta. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 394, p. 84-85, out. 1993.
68. PEREIRA, José Ignacio Gomes. A Marinha Mercante Brasileira no contexto internacional. Rio de Janeiro : EGN, 1978. Ensaio (C-SGN) - Escola de Guerra Naval, 1978.
69. PEREZ, Marcos Godoy. Desregulamentação acaba com a proteção à bandeira brasileira. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 369, p. 6-11, jan./fev. 1991.
70. PERIGO para a bandeira brasileira. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 369, p. 45-47, jan./fev. 1991.
71. PETERS, Hans Jurgen. Transporte Marítimo. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 394, p. 34-35, out. 1993.
72. PETROBRÁS reduz afretamento em 17%. O Globo, Rio de Janeiro, 23 mar. 1989. p. 22.
73. PIRES, José Fragoso. O Tráfego Marítimo e a Marinha Mercante do Brasil. Rio de Janeiro : EGN, 1990. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 13 ago. 1990.
74. POUCAS chances de crescer. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 403, p. 14-16, ago. 1994.
75. PRESIDENTE da CCN defende navio brasileiro que gera divisas e cria empregos no país. Navio, Rio de Janeiro, n. 136, p. 2, 15-30 nov. 1994.
76. PRESIDENTE da Neptunia alerta ministro para a importância da Marinha Mercante Nacional. Navio, Rio de Janeiro, n. 136, p. 3, 15-30 nov. 1994.

77. PROJETO é fortalecer. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 404, p. 8-11, set. 1994.
78. QUANTIDADE e valor da exportação e da importação e saldo comercial - 1982-92. In: Anuário estatístico do Brasil, Rio de Janeiro : IBGE, 1993. Seção 7, cap. 2 - Setor Externo. p. 58.
79. QUEIROZ, José Maria Vilar de. Brasil - Exportação e Importação. Rio de Janeiro : Crown [s.d.] 307p.
80. QUEM dá menos? Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 401, p. 8-14, jan. 1994.
81. RAPOSO, Alberto. As Bandeiras de Conveniência. [s.l.] Instituto Hispano-Luso-Americano de Direito Marítimo, 1989. 50p.
82. REBELLO, Márcio de Luca. A experiência das empresas brasileiras de navegação. Navegação, Rio de Janeiro, v. 6, n. 64, set. 1991.
83. RETOMADA do crescimento. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 34, n. 385, p. 10-15, jan. 1993.
84. SABOR de milagre econômico. Veja, Rio de Janeiro, v. 28, n. 9, p. 64-65, 1 mar. 1995.
85. SALOMÃO, Sérgio. Diretrizes para uma política de marinha e transporte marítimo. Anuário de Portos e Navios 93/94, Rio de Janeiro, p. 21-24, nov. 1993.
86. SANTOS, Hermes Vargas dos. Serviços portuários: o anacronismo dos monopólios estatal e sindical. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 33, n. 377, p. 40-41, dez. 1991.
87. SANTOS, João Carlos Palhares dos. Transporte marítimo e a Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro : EGN, 1978. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 9 nov. 1978.
88. SANTOS, Luís Fernando Carvalho dos. A Marinha Mercante Brasileira de longo curso, situação atual, perspectivas e sugestões. Revista Marítima Brasileira, v. 111, n. 1/3, p. 176-191, jan./mar. 1990.
89. SOLUÇÕES duradouras. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 404, p. 10-11, set. 1994.
90. SOUZA, Francisco Nunes de. As perspectivas da navegação privada em face da atuação das empresas estatais e da necessidade de fortalecimento da frota

mercante nacional. Rio de Janeiro : EGN, 1989. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1989.

91. TERRA, Karla. Frete dá prejuízos ao Brasil. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 22 abr. 1992. Negócios e Finanças, p. 9.
92. TIRO pela culatra. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 392, p. 8-9, ago. 1993.
93. UM bilhão por ano. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 408, p. 8-11, jan. 1995.
94. UM mundo mais rico. Veja, Rio de Janeiro, v. 28, n. 15, p. 92-93, 12 abr. 1995.
95. UMA frota que cai. Navegação, Rio de Janeiro, v. 7, n. 71, p. 10, jul./ago. 1992.
96. VANTAGEM. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 36, n. 397, p. 18, jan./fev. 1994.
97. VIEIRA, Mauro da Rocha. A Marinha Mercante Brasileira de Longo Curso : situação atual, perspectivas e sugestões. Rio de Janeiro : EGN, 1989. Ensaio (C-SGN) - Escola de Guerra Naval, 1989.
98. VIEIRA, Rosângela. Empresário e marítimo debatem 2º registro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 32, n. 362, p. 14-16, nov. 1989.
99. WILDE, A. de. Portos em um novo cenário. Portos e Navios, Rio de Janeiro, v. 37, n. 401, p. 42-48, jun. 1994.



Este livro deve ser devolvido na
última data carimbada

[illegible]



Este livro deve ser devolvido na
última data carimbada

5 JUN 1999			
20 JUL 2000			
29 MAR 2002			
30 ABR 2003			



00113370004232

A Problematica da frota nacional

7-E-34

Nascimento, Roberto Luiz do

AUTOR

A problemática da frota nacional de Marinha Mercante

7-E-34

DEVOLVER NOME LEIT. (4232/96)

16 JUL 1996

Roberto Luiz do
CARG. ROBERTO

07 DEZ 1998

TORRES FERREIRA
CARG. GILBERTO (com)

04 MAR 1999

Alfonso

15 JUN 1999

Renato CC GUIMARÃES

20 JUN 2000

ORG COLMENERO/ GARCIA

29 MAR 2002

CC CELSO

30 ABR 2002

CF(EN) Raskin

16 MAI 2003

Renovado

MINISTERIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Nascimento, Roberto Luiz do

A problemática da frota nacional de Marinha Mercante

7-E-34

{4232/96}