

ESCOLA DE GUERRA

6-B-42

Curso C-PEM/93.....

Partido -

Solução do P-III-7 (Mo) - MONOGRAFIA

Apresentada por

..... RONALDO CEVIDANES MACHADO

..... CAPITÃO-DE-LONGO-CURSO

NOME E POSTO



78

RIO DE JANEIRO

19.9.3.....

-A FORMULAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE MARINHA MERCANTE-

RONALDO CEVIDANES MACHADO
Capitão-de-Longo-Curso

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1993



MM - EGN
BIBLIOTECA
21/03/1994
N.º 3.588

GN-00010566-5

CAD AZERVO
73956

A FORMULAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE MARINHA MERCANTE -
EXEMPLAR

93552

RONALDO CEVIDANES MACHADO
Capitão-de-Longo-Curso

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
1993

Prezado Leitor

Ao retirar o material bibliográfico, você se torna responsável por ele. Esperamos que faça bom uso e que tenha cuidado, pois se houver qualquer dano ou extravio do mesmo, você será o responsável pela reposição.

TEMA: A FORMULAÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE MARINHA MERCANTE

Tópicos a abordar: A Marinha Mercante e a Expressão Econô-

mica do Poder Nacional;

A Marinha Mercante e a Expressão Militar do Poder Nacional;

A Marinha Mercante e a Expressão Psico-social do Poder Nacional;

A Marinha Mercante e a Expressão Política do Poder Nacional;

A construção naval, o porto, o navio;

O Fundo de Marinha Mercante;

A cabotagem e o longo curso;

Interesses e visões divergentes na comunidade marítima;

Presença da Marinha do Brasil;

Ministérios envolvidos com a Marinha Mercante;

A Constituição, o Executivo, o Legislativo;

Conclusões e Sugestões.

PROPOSIÇÃO: Demonstrar, à priori, a necessidade e a importância de uma Marinha Mercante efetivamente brasileira. Identificar distorções e dificuldades na política nacional atual. Apreciar a atuação do Executivo e Legislativo na atividade de transporte marítimo. Abordar a diversi-

dade de interesses dentro da comunidade marítima e os óbices à Marinha Mercante própria para, então, apontar medidas pertinentes a curto, médio e longo prazos.

INDICE

FOLHA

Introdução.....	V
CAPÍTULO 1 - RAZÕES PARA UMA MARINHA MERCANTE PRÓPRIA.....	1
Considerações iniciais.....	1
A Marinha Mercante e a Expressão Econômica do Poder Nacional.....	2
A Marinha Mercante e a Expressão Militar do Poder Nacional.....	6
A Marinha Mercante e a Expressão Psicossocial do Poder Nacional.....	8
A Marinha Mercante e a Expressão Política do Poder Nacional.....	11
CAPÍTULO 2 - DISTORÇÕES ATUAIS NA BASE DO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	13
A Construção Naval.....	13
O Porto.....	18
O Navio.....	21
O Fundo de Marinha Mercante.....	27
CAPÍTULO 3 - DIVERSIDADE DE INTERESSES E ÔBICES A MARINHA MERCANTE PRÓPRIA.....	30
A Cabotagem.....	30
O Longo-Curso.....	36
Interesses e visões divergentes na comunidade marítima.....	37
Presença da Marinha do Brasil.....	39
Ministérios envolvidos com a Marinha Mercante	40
CAPÍTULO 4 - O ESTADO E A MARINHA MERCANTE.....	42
A Constituição.....	42
O Executivo.....	42
O Legislativo.....	43
CAPÍTULO 5 - CONCLUSÕES.....	45
Conclusões Auxiliares.....	46
CAPÍTULO 6 - SUGESTÕES.....	48
ANEXO A - REAÇÕES INTERNACIONAIS CONTRA MARINHAS MERCANTES PRÓPRIAS.....	A-1
ANEXO B - SITUAÇÃO DOS PEDIDOS DE FINANCIAMENTO NO FMM....	A-7
ANEXO C - COMÉRCIO MARÍTIMO BRASILEIRO DE LONGO CURSO.....	A-8
ANEXO D - MINISTÉRIOS E ÓRGÃOS QUE INTERFEREM NA ATIVIDADE MARÍTIMA.....	A-9
ANEXO E - MARÍTIMO, ARMADOR, EXPORTADOR E CONSTRUTOR NAVALA-	10
BIBLIOGRAFIA.....	A-18

INTRODUÇÃO

Lamentavelmente nossa sociedade, inclusive as elites brasileiras, não tem uma percepção da importância e da necessidade do estabelecimento de uma Política de Marinha Mercante que priorize os interesses da Nação.

Na verdade o transporte marítimo é tão relevante que os portugueses, em 1500, já sabedores disso, proibiram aos brasileiros por mais de três séculos, o exercício da atividade marítima até que em 1818 foi concedida, a um brasileiro, pela primeira vez, uma Carta de Oficial (Piloto).

Essa realidade, de interesses poderosos procurando nosso afastamento dos mares, permanece hoje tão atuante como no passado já que, na atualidade, o frete é a segunda conta comercial do mundo, logo após a do petróleo.

Acresce que como nossas trocas comerciais têm aumentado nos dois sentidos (importação e exportação), atingindo hoje cifras significativas, mais cobiça desperta nas nações desenvolvidas. Por isso mesmo, com a conivência de alguns brasileiros, que visam apenas seus interesses imediatos, nossa bandeira está desaparecendo dos mares pois que estamos transportando apenas 9% do comércio marítimo do Brasil.

Portanto é indispensável a Formulação de uma Política de Marinha Mercante que priorize os interesses maiores da Nação.

Por essa razão optamos, embasados em documentos diversos, na realidade internacional e na vivência de 40 anos atuando na Marinha Mercante, nos quais fomos testemunha e participe da sua história no período, em formular uma Política orientada

para o uso, como as potências marítimas fazem, de frota própria complementada por afretados, exatamente ao contrário da realidade do presente quando os estrangeiros transportam 91% do carga internacional brasileiro.

Para isso vamos inicialmente comprovar, no texto, a importância da Marinha Mercante nas quatro Expressões do Poder Nacional, mostrando ainda que transporte marítimo não é só comércio, mas também segurança e assim justificar, com uma realidade e outra, que temos que manter o comando do fluxo das nossas trocas comerciais com o usos preponderante de navios de registro e pavilhão brasileiros.

Definidas as razões básicas, vamos prosseguir analisando as causas dos erros atuais no triângulo que embasa e interliga o transporte marítimo: construção naval, porto e navio, bem como apontar dificuldades e óbices à Marinha Mercante no presente.

Assim, já com uma visão global da realidade, vamos comentar a interferência, no quadro atual, de medidas do Executivo e Legislativo apresentando então nossas Conclusões para finalizar com Sugestões que possam ajudar, ao lado de outras, a Formulação de uma Política de Marinha Mercante que atenda verdadeiramente às necessidades e interesses brasileiros.

CAPÍTULO 1

RAZÕES PARA UMA MARINHA MERCANTE PRÓPRIA

Considerações Iniciais - A Marinha Mercante é uma atividade de meio que, ligando os interesses da produção e do consumo, está presente nas quatro Expressões do Poder Nacional, que assim é afetado, positiva ou negativamente, de acordo com a realidade encontrada em seu transporte marítimo.

Essa abrangência e importância da Marinha Mercante, influenciando os campos econômico, militar, político e psicossocial da Nação, é um fato pouco percebido pela sociedade que tende a ver, na Instituição, apenas seu aspecto comercial quando, na verdade, ela é indispensável ao desenvolvimento e segurança do país.

Por isso mesmo, países tradicionalmente marítimos utilizam, preponderantemente, suas frotas próprias nas trocas comerciais, bastando lembrar que, de acordo com dados de 1989, a Grã-Bretanha transporta, em seus navios, 73% das suas importações e 74% de suas exportações; a Suécia 76% e 83%; a Finlândia 73% e 88%; a Espanha 73% e 87%; a Alemanha Ocidental 58% e 60%; a França 65% e 64% enquanto, no Brasil, estamos participando com apenas 9% do total de importações/exportações, depois de termos transportado, na década de 70, quase 50% do nosso comércio exterior.

Toda essa realidade torna obrigatório o estabelecimento de uma POLÍTICA DE MARINHA MERCANTE que privilegie a utilização de uma frota própria e essa afirmativa fica bem nítida quando

analisamos, como passaremos a fazer, a presença do transporte marítimo na composição de cada uma das Expressões do Poder Nacional.

A Marinha Mercante e a Expressão Econômica do Poder Nacional - O transporte marítimo, viabilizando os fluxos da produção através dos mares, é uma atividade milenar que, vindo desde os primórdios da civilização, permanecerá no tempo neste planeta que, coberto de água, divide as nações produtoras e consumidoras, fazendo do mar o elo de ligação entre elas e do navio o instrumento de transporte nesse grande arquipélago.

Essa realidade cresce de importância para um país como o Brasil, com um expressivo litoral debruçado sobre um Atlântico Sul, porém margeado por países em desenvolvimento e com o agravante de, territorialmente, estar inserido num continente ainda pobre.

Assim, nosso ônus geográfico torna mandatário o alongamento das nossas rotas a procura dos países ricos, obviamente maiores consumidores e produtores do que os vizinhos do Atlântico Sul, incluindo os países africanos do outro lado do oceano.

Toda essa realidade faz do Brasil um dependente do mar e da sua atividade marítima, um componente significativo na Expressão Econômica do Poder Nacional, bastando ressaltar, sem mencionar todos, os seguintes aspectos:

- o modelo de desenvolvimento brasileiro relaciona a expansão da economia a uma participação intensa no comércio exterior, de modo que a soma das divisas decorrentes das expor-

tações permita a aquisição de tudo que a Nação necessita. Para isso é fundamental uma Marinha Mercante própria;

- mais de 98% do nosso comércio internacional é realizado utilizando, como meio de transporte, o navio;

- quase 100% do petróleo que consumimos, tanto o importado como o produzido na plataforma continental brasileira, indispensável ao desenvolvimento e segurança do país, é transportado por via marítima;

- os fretes no Brasil representam, após os gastos com as importações de petróleo, o nosso maior dispêndio cambial e, apesar disso, estamos transportando 91% do nosso comércio em navios estrangeiros, significando uma irracional evasão de divisas;

- segundo dados oficiais do BNDES o país deverá gerar, no ano 2.000, cerca de 15 bilhões de dólares de frete e, caso nossa Marinha Mercante própria mantenha sua participação atual de apenas 9%, despenderá, dentro de sete anos, quase 14 bilhões de dólares com armadores estrangeiros, ou seja: uma despesa maior, em moeda forte, do que o serviço da dívida projetada para o fim do século e muito superior, cabe ressaltar, que a receita prevista com o IPMF e bem maior que empréstimos que o Governo possa pleitear junto a organismos internacionais como FMI, BIRD, Banco Mundial, Clube de Paris, etc... ;

- sendo a indústria naval uma atividade de montagem num percentual de mais de 70%, a construção de um navio vitaliza simultaneamente uma quantidade significativa de outras atividades produtivas;

- segundo o SINAVAL (Sindicato Nacional das Indústrias de-

Construção Naval) os estaleiros brasileiros poderão captar 5% das novas encomendas internacionais previstas até o ano 2.003 significando para nós, desde que o Governo atenda pleitos da construção naval, 17 bilhões de dólares;

- sendo a nossa atividade marítima voltada preponderantemente para o exterior, tudo aquilo que não for gerado ou ganho dentro da Nação, como frete, construção naval, salários, reparação, suprimento, operação etc... terá que ser pago a terceiros. Assim, além de não gerarmos riquezas e entrada de divisas vamos ter, sem Marinha Mercante própria, de financiar a prosperidade dos países do 1º Mundo, sem contarmos a dependência que passaremos a ter deles;

- de acordo com dados de organismos empresariais cerca de 1 milhão de brasileiros estão ligados ao transporte marítimo;

- a navegação permite a existência de milhares de firmas de reparação, de suprimento, de agenciamento etc... em nossos portos, gerando fluxos de dinheiro, impostos e captação técnica em todo o Brasil litorâneo;

Vou r
- o transporte marítimo de cabotagem é para a sociedade brasileira o mais barato, não só pela maior capacidade de carga, como pelo menor consumo de combustível por tonelada/quilômetro, além de significar menor uso das estradas, cuja manutenção é permanente e dispendiosa.

Portanto, a atividade da navegação é componente, e dos mais importantes, na Expressão Econômica do Poder Nacional e, como já afirmado pelo Almirante Hernani Goulart Fortuna, "O Poder Econômico e o Poder Marítimo já nasceram integrados ou interrelacionados, sendo um deles consequência de causa ou

efeito do outro". Desse modo, para que a Expressão Econômica seja pujante, é indispensável uma Marinha Mercante de bandeira brasileira, complementada, obviamente, por uma parcela adequada de navios afretados, pois só assim manteremos o Comando do fluxo do nosso comércio exterior.

Enfim, a necessidade de uma Marinha Mercante própria é tão vital que o FMI, em 1961, ao analisar resultados cronicamente negativos dos balanços de pagamentos de países em desenvolvimento, concluiu que, em 4.1 bilhões de dólares de deficit na "Conta Serviço", cerca de 46% resultavam do diferencial pago em fretes, à bandeira estrangeira, pelos países em desenvolvimento. Daí a sugestão, que então fazia, para que esses países construíssem marinhas mercantes próprias.

No mesmo sentido, em 1964, a UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) enfatizou que as nações em desenvolvimento considerassem o "Estabelecimento ou Expansão dos meios das suas Marinhas Mercantes", justificando essa assertiva com as seguintes razões:

- melhorar a situação do balanço de pagamentos;
 - evitar o colapso dos serviços de transporte marítimo, em caso de hostilidades nas quais o país não esteja diretamente envolvido;
 - reduzir a dependência econômica em que se encontram, face as potências marítimas tradicionais;
 - promover as exportações do país;
 - influenciar as decisões das Conferências de Fretes;
 - diversificar e incrementar as condições de emprego.
- Certamente, pela importância econômica do transporte marí-

timo, os países em desenvolvimento encontraram e encontram fortes barreiras e poderosos "lobbies", internos e externos, contra a manutenção de uma Marinha Mercante própria, que já conseguiram, no caso do Brasil, reduzir a participação da nossa bandeira de quase 50%, em fins de 70/início de 80, para 9% em 1992.

Essa realidade pode ser visualizada no Anexo A, no qual apresentamos, de modo sucinto, as pressões exercidas pelos países marítimos tradicionais.

Cabe registrar que o transporte marítimo é tão importante que os interesses internacionais estão coerentes lutando contra nossa presença nos mares, e errados estamos nós que, a despeito de um volume crescente de exportação e importação, o que nos dá uma posição de força na comunidade marítima internacional, permitimos a realidade de hoje que afeta, como já comprovamos, não só nossa Expressão Econômica como também a Expressão Militar do Poder Nacional, o que passaremos a demonstrar.

A Marinha Mercante e a Expressão Militar do Poder Nacional - Além da importância na Expressão Econômica, a Marinha Mercante é, igualmente, componente fundamental na Expressão Militar, bastando lembrar que, ao fim da 2ª Grande Guerra, tanto nos Estados Unidos, quanto na Inglaterra, foi ela considerada como 4ª Arma pelos relevantes serviços prestados pelos seus homens e meios.

No mesmo conflito, tudo que importamos e exportamos foi utilizando os navios da nossa Marinha Mercante, já que os bar-

cos estrangeiros, como sempre ocorre nessa situação, foram desviados para o esforço de guerra dos beligerantes e essa nossa presença nos mares conflituosos custou o torpedeamento de 39 navios da frota mercante brasileira e uma perda de vidas maior que a das três armas somadas.

Na verdade, a experiência adquirida pelos principais beligerantes da 2ª Grande Guerra, fez com que vissem, no barco mercante, um meio de agregar forças ao Poder Naval e, por isso mesmo, desenvolveram, e continuam aperfeiçoando, sistemas que permitem, de modo rápido, o emprego de navios mercantes em operações navais de guerra. Obviamente, para que a mobilização seja efetivada, é indispensável a existência prévia de uma Política de Marinha Mercante Própria.

Mais recentemente, nas Guerras das Malvinas e do Iraque, a Marinha Mercante foi usada intensamente e a ela foi atribuída parcela importante na vitória final.

Enfim, face exemplos históricos, a Marinha Mercante passou, a partir do princípio deste século, a ser reconhecida, nos países onde o Poder Marítimo é considerado como um elemento da estratégia naval, como um complemento necessário e indispensável ao esforço de guerra.

Acresce, como é reconhecido por todos os estrategistas navais, que existe uma relação de grandeza entre Marinha Mercante e Poder Naval, significando que o componente militar do Poder Marítimo será tão maior quanto maior for a Marinha Mercante e, por isso mesmo, Mahan já afirmava: "A necessidade da Marinha, no sentido limite da palavra, surge da existência do tráfego marítimo e desaparece com ele, exceto no caso da nação

possuir tendências agressivas", o que não é o nosso caso.

Outrossim, devemos assinalar que o conceito de segurança, presente na atividade marítima, transcende a eventualidade de um momento de guerra por estar latente no cotidiano da Nação em tempo de paz. Isso porque, sem uma Marinha Mercante própria, estaremos sujeitos aos grandes interesses internacionais que, no amanhã, como a história econômica comprova, poderão estabelecer fretes abusivos com a finalidade de inviabilizar, pelo custo, a colocação da nossa produção nos mercados mundiais.

Paralelamente a mesma pressão pode ser exercida sobre nossas importações afetando, num caso e noutro, o desenvolvimento e a segurança nacionais.

Portanto, com o desaparecimento da bandeira brasileira nos mares, o Poder Naval ficará enfraquecido, prejudicando, como consequência, a Expressão Militar do Poder Nacional.

A Marinha Mercante e a Expressão Psicosocial do Poder Nacional - Quando pensamos em Marinha Mercante como geradora de emprego e de riqueza ela é vista, quantitativamente, como uma pequena instituição, em termos de Brasil, formada pelos homens embarcados e pela armação, os quais, com o seu trabalho e capital, a viabilizam e dela vivem diretamente.

Na verdade os segmentos produtivos nela envolvidos, direta e indiretamente, são muito abrangentes pois, sem contar com os profissionais da atividade marítima, ela permite a circulação de riqueza em classes do Capital e do Trabalho, aparentemente independentes do navio e, dentre muitos, podemos citar os se-

guintes segmentos:

- o lavrador, ao semear a terra lá no interior, ou na atividade de criar animais, num país em que a produção do campo está muito voltada para a exportação (laranja, soja, milho, frango, cacau, algodão, café, carne, etc...) está, possivelmente, dependente do transporte marítimo, pois um percentual da sua produção poderá ser consumida além do horizonte marinho;

- o industrial, pequeno, médio ou grande, também vai precisar da navegação para colocar, em mercados distantes, parcela ponderável dos bens que produz;

- outros, para que suas fábricas operem, não podem prescindir de tudo aquilo que os navios trazem em suas viagens de importação;

- os exportadores, ligando o produtor nacional ao consumidor estrangeiro, é um usuário do transporte marítimo, dependente do mar num país que utiliza, quase que exclusivamente, os caminhos das águas em suas trocas comerciais;

- a indústria naval, a de reparação, e toda uma gama de empresas subsidiárias dependem da existência da Marinha Mercante;

- os corretores de carga de navios que vivem do agenciamento;

- os homens do mercado financeiro que embasam todas essas atividades.

Enfim, só com os exemplos citados, podemos concluir que parcelas significativas do capital, mesmo quando não têm percepção disso, estão ligadas e dependentes do transporte marí-

timo enquanto, na área do trabalho, todo aquele que com seu suor, no litoral ou no interior, ajuda a criar qualquer tipo de riqueza potencial que necessita usar o mar para ser transformada em riqueza efetiva, está diretamente dependente da Marinha Mercante.

Assim o transporte marítimo, ao ser atividade meio, permite a manutenção de níveis adequadas de remuneração de capital e de número de empregos em vários segmentos alocados em outras atividades e esse conjunto, de aparentes estranhos, é maior, bem maior, que a parcela daqueles diretamente engajados na navegação.

Essa realidade faz com que, em caso de extinção ou redução da Marinha Mercante própria, a Expressão Psicosocial seja afetada de um modo contundente pois, além de atingir parcelas significativas da população, toda ela, em especial a mais carente, será diretamente afetada pelo não atendimento de necessidades básicas de seu bem estar, face o desvio de verbas que poderiam ser alocados ao atendimento social (educação, saúde, moradia, saneamento, segurança) mas que, em conseqüência da dependência a navios estrangeiros, são e serão desviados para pagamento de fretes num montante intolerável, até para um país rico.

Cabe ressaltar que essa realidade é duplamente perversa pois, além de financiarmos os países desenvolvidos com o pagamento de frete, vamos deixar de ganhá-lo e isso aumenta o prejuízo à Nação e sua população.

O absurdo dessa realidade é excessivo pois, num país já campeão de má distribuição de renda, ficará implantado, sem um

transporte marítimo nosso, o fato de exportarmos nossa tendência interna, tornando os países ricos ainda mais ricos, e nossa Nação pobre, mais pobre ainda.

Portanto, a inexistência de uma Marinha Mercante de bandeira brasileira, com a capacidade não só de economizar dólares mas também de ser fonte de recursos em moeda forte atinge, pelas importâncias envolvidas, o bem estar da população, afetando a Expressão Psicosocial e, através dela, o Poder Nacional.

A Marinha Mercante e a Expressão Política do Poder Nacional - Como alguém já disse, "Um navio prolonga nos mares as fronteiras da pátria distante". Assim, o ato de mostrar a bandeira em portos e mares do mundo tem uma conotação política, por ser um excelente veículo para o estabelecimento e manutenção de contatos entre povos afastados, estreitando laços de amizade, de influência e de interesses.

Outra relação, e de grande importância, entre Marinha Mercante e a Política, é que ela é exatamente consequência de uma Decisão Política, e sua viabilidade no tempo está completamente dependente do nível de acerto e aperfeiçoamento da Política implantada.

Enfim, no transporte marítimo, é da Expressão Política que nascem os atos que irão viabilizar, ou não, na área da navegação, todas as demais Expressões do Poder Nacional.

Assim, quando o Governo fica omissos ou implanta política que ^Nprivilegia os interesses marítimos estrangeiros, ele estará penalizando e fragilizando a Nação como um todo.

Cabe assim, quando pensamos em uma Política de Marinha Mercante, ter presente, prioritariamente, o interesse maior da Nação e, subordinado a ele, os interesses menores dos grupos que efetivamente viabilizam a atividade marítima pois, dentro de uma visão pragmática, as decisões maiores não serão realizadas sem eles.

Portanto, já estabelecida, por tudo que demonstramos, a conveniência de uma Política de Marinha Mercante que privilegie o uso preponderante de uma frota própria, cabe levantar as distorções atuais em nosso sistema de transporte aquaviário que, de tão alarmantes, mereceu do CLC Carlos Rubens Caminha, um dos maiores estudiosos da problemática marítima, a seguinte afirmação marinheira: "A Marinha Mercante é um caso de avaria grossa e grave e, como ela está afundando é preciso, para salvá-la, sacrifícios intencionais de seus cinco maiores interessados: armadores, trabalhadores, governo, usuários e construtores navais".

Sendo assim, e sabemos que é, cada um dos quatro membros da comunidade marítima deve aceitar que a otimização de resultados não será decorrente do atingimento pleno de aspirações individuais, e sim de concessões mútuas que viabilizem a atividade como um todo.

CAPÍTULO 2

DISTORÇÕES ATUAIS NA BASE DO TRANSPORTE MARÍTIMO

O embasamento do transporte marítimo é constituído de três grandes componentes: construção naval, porto e navio, e seus atores principais são o armador, o trabalhador, o governo, o usuário e o construtor naval.

Toda essa realidade é envolta em legislações específicas, de caráter nacional e internacional, numa atividade composta, basicamente, de dois vetores: cabotagem e longo-curso.

Isso faz com que os interesses na navegação sejam abrangentes e internacionalizados, daí resultando dificuldades adicionais nascidas da necessidade de competitividade numa atividade produtiva sob fortes pressões e obrigações legais.

Assim, numa visão pragmática, a definição de uma política de Marinha Mercante passa, necessária e prioritariamente, pelo estudo do triângulo formado pela construção naval, porto e navio.

A Construção Naval - Consideramos indispensável, antes de abordar o programa atual e as perspectivas futuras da nossa indústria naval, conhecer antes alguns de seus números, na certeza que eles, comprovando a importância desse componente do Poder Marítimo, tornarão mais estranha e inaceitável a difícil situação vivenciada por esse segmento produtivo:

- os investimentos em nosso parque industrial naval, já totalmente pagos, ultrapassam 1,5 bilhões de dólares;

- sua capacidade de produção instalada, dentro da rotina de um só tempo de trabalho, é de 2,0 milhões de tpb;

- o ano de 92 foi encerrado com uma carteira de encomendas de apenas 894.624 tpb contratadas, das quais 260 mil para a exportação, enquanto, em 1991, os números foram 1.55 milhões de tpb, sendo 540 mil para armadores internacionais, demonstrando o crescimento da ociosidade na construção naval;

- o navio é o maior bem móvel construído na face da Terra, e o Brasil é um dos poucos países com capacidade e competência para lançar ao mar navios de 400 mil tpb;

- num passado recente chegou a ter a 2ª carteira de encomendas do mundo e hoje ocupa o 12º lugar, segundo o Lloyd's de Londres;

- um percentual importante da sua produção, cerca de 30%, tem sido para o mercado externo, significando um reconhecimento, pela comunidade marítima internacional, da boa qualidade de seus produtos;

- a indústria naval construiu, no período de 1959/1989, um total de 12.125.984 tpb e, no mesmo período, totalizou 14.000.365 tpb de contratações;

- na construção naval os países com mão de obra disponível e infra-estrutura industrial organizada, como é o caso do Brasil, são os que têm hoje mais vocação para o sucesso industrial;

- empregava, em 1979, quando a demanda por navios era grande, 39.155 trabalhadores e na atualidade, face à crise na Marinha Mercante nacional, utiliza apenas 11/12 mil;

- os estaleiros, sendo indústria de montagem, visto que

absorvem a produção de terceiros em níveis elevadíssimos (70%), vitalizam projetos de vários outros segmentos produtivos da Nação que cedem, à indústria final, seus produtos.

Enfim, todo esse quadro, demonstrando a importância e a realidade da construção naval brasileira, causa mais perplexidade ainda quando seus indicadores negativos, verdadeira vergonha nacional, são realidade num momento em que a nação precisa renovar sua frota.

Na verdade, segundo firmas especializadas estrangeiras, como Lloyd's e Drewrys, a indústria de transporte marítimo vai precisar, até o fim do século, de mais 350 milhões de tpb de novas construções, sendo 79% para substituição da atual frota obsoleta e 21% para atender à sua ampliação.

Ora, o custo a pagar por essa demanda atinge, a preços de hoje, 350 bilhões de dólares e, ao Brasil, com sua estrutura já organizada, pode caber, no mínimo, 5% desse total, significando cerca de 17 bilhões de dólares.

Acresce que a demanda interna, levantada por vários órgãos do capital e trabalho, torna mandatário o início de novas construções. Afinal a nossa frota mercante vem continuamente decrescendo e com o agravante de ter a idade média muito elevada, necessitando, só para sua renovação, a construção de 1 milhão de tpb/ano até o fim do século. No entanto, os pedidos de financiamentos pelos nossos armadores junto ao FMM ainda são muito pequenos, como pode ser observado no anexo Bravo.

Assim, se temos um parque industrial montado e pago, se temos pessoal comprovadamente qualificado nos estaleiros, se temos uma demanda interna e externa capaz de ocupar nossas ca-

reiras por um longo período, cabe então perguntar: Qual a razão do imobilismo? a resposta, segundo o SINAVAL (Sindicato das Indústrias de Construção Naval), deve ser procurada no somatório das seguintes causas:

- indefinição de uma política para a Marinha Mercante;
- exagerado nível de afretamento, desestimulando novas encomendas;

- carga tributária federal/estadual ainda incidente sobre a produção/venda de embarcações, o que contraria a prática empresarial internacional;

- inexistência de uma política específica e de longo prazo para exportação de navios;

- escassez de recursos para financiar a produção e a comercialização face à redução do AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante);

- inexistência de mecanismos que possam alavancar recursos adicionais;

- atraso no período de construção, decorrente da demorada na liberação de verbas já aprovadas, prejudicando o armador, a construção naval e os fornecedores;

- burocratização do sistema financeiro;

- atraso na solução da problemática do ICMS e IPI de acordo com pleito dos construtores;

- emprego, por vezes, do FMM (Fundo de Marinha Mercante) em eventos políticos/econômicos não previstos para sua utilização, reduzindo ainda mais o que já é insuficiente;

- inexistência de equalização do financiamento à produção face à diferença de custo entre a captação de recursos no ex-

terior e os provenientes do FMM;

- inadimplência de alguns armadores nacionais e internacionais, bastando citar que o BNDES, quando assumiu a função de agente financeiro, encontrou o elevado grau de inadimplência de 30% enquanto, de acordo com sua experiência de 30 anos apoiando o empresariado privado, os números indicavam 2% de devedores;

- questionamento, por parte de alguns setores, sobre a necessidade de subsídios à construção naval. Essa postura contraria a realidade internacional, bastando citar que, em estudo feito em 1985 pelo Presidente do Parlamento de Bremen. Sr. Dieter Kink, foram constatados os seguintes itens de subsídios na construção naval européia: França 58%; Dinamarca 55%; Bélgica 41%; Inglaterra 39%; Holanda 38%; Itália 31%. Essa mesma realidade é encontrada nos tradicionais construtores asiáticos e nos Estados Unidos;

Antes de concluir, gostaríamos de fazer as seguintes colocações:

1 - A indústria naval é supridora de recursos estratégicos à Segurança Nacional, atingindo, como a Marinha Mercante, positiva ou negativamente, a formação do Poder Nacional via suas quatro expressões.

2 - Outra observação que deve ficar registrada é que a indústria naval, para ser viável, precisa ser direcionada para atender, simultaneamente, o mercado interno e o externo. Tanto isso é verdade que o próprio SINAVAL, órgão que congrega todos os estaleiros, em expediente oficial encaminhado ao governo em janeiro de 1993, afirma:

"É importante frisar que nenhuma indústria de construção naval do mundo consegue sobreviver, exclusivamente, das exportações. O mercado interno é condição essencial para sua economicidade e competitividade".

Portanto, a inexistência de uma Marinha Mercante própria acabará, simultaneamente, com a indústria naval brasileira que é, como já afirmado "uma das poucas atividades indústrias do país que, além de ter seu mercado bem definido, é capaz de responder imediatamente a uma retomada do desenvolvimento econômico social gerando empregos correspondentes aos maiores níveis já atingidos".

Enfim, o desaparecimento da bandeira brasileira nos mares significará o fim da construção naval nacional que, como é sabido, é supridora de recursos estratégicos à segurança nacional. Assim, a soma dos dois fatos negativos atingirá todas as Expressões do Poder Nacional.

O porto - Nossos portos, em sua grande maioria, datam do início do século, com o agravante que poucos evoluíram desde então e muitos, exatamente em nossos principais centros portuários, ficaram bloqueados pelo avanço das cidades, impedindo assim a criação dos retroportos tão necessários.

Essa realidade cresce de significado quando sabemos que, nas últimas décadas, ocorreu uma verdadeira revolução tecnológica nos meios da marinha mercante, com o surgimento dos grandes petroleiros, graneleiros, frigoríficos, "RO-RO", portacontentor, "full container" etc..

Certamente essas novas gerações de navios tiveram e têm um

custo de construção elevado, uma despesa de manutenção/operação expressiva e, como complicador, uma vida útil curta, significando, tudo isso, que a administração de navios é uma luta contra o relógio.

Assim, em face do dinamismo do lado da navegação, e do imobilismo na parte portuária, ficou criada uma dicotomia porto/navio pela impossibilidade de redução do tempo parado nos portos nacionais cabendo lembrar, por ser pertinente, o velho ditado marinho: "Navio parado não gera fretes".

Certamente esse desencontro contraria o conceito moderno no transporte marítimo, que ensina que o navio e o porto não podem ser vistos separadamente pois, uma correta operação vai depender exatamente da interação dos dois, ou seja: nem o porto deve atrasar o navio, nem o navio atrasar o porto e isso, infelizmente, não está ocorrendo nos portos brasileiros.

Outra deficiência é a baixa produtividade encontrada em nossos portos, ora causada por equipamentos obsoletos e/ou insuficientes, ora pelo fator humano (excessivo, caro e de baixa produção) e, comumente, pela soma dos dois. Essa realidade fica bem comprovada numa "Tese de Mestrado", apresentada à COPPE (Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia da UFRJ) na qual a Eng. Eliab Ricarte Beserra constatou os seguintes custos comparativos:

"o resultado final da soma de todas as parcelas de movimentação de navios porta-containers apresentou os seguintes valores:

Rotterdam.....	US\$ 187.00
Hamburgo.....	US\$ 271.00
Rio de Janeiro....	US\$ 303.00
Santos.....	US\$ 317.00"

Considerando, contudo, os custos de imobilização da embarcação, relativos apenas ao custo de capital e estado de prontificação do navio, os valores citados crescem para:

"Rotterdam.....	US\$ 235.00
Hamburgo.....	US\$ 325.00
Santos.....	US\$ 439.00
Rio de Janeiro....	US\$ 444.00"

A referida tese conclui que a "ineficiência portuária brasileira é o somatório da ineficiência do porto, de armadores, agentes de navegação, agentes alfandegários, agentes de saúde e outros profissionais".

Contudo, os valores citados, segundo os exportadores brasileiros, são mais significativos pois, só a tarifa de capatazia no porto de Santos, onde os preços são os mais elevados da América do Sul, é de US\$ 170,00 por contentor de 20 pés e de US\$ 210,00 para o de 40 pés. No porto do Rio, a capatazia para o contentor de 20 e 40 pés custa US\$ 199,73.

Todavia, ainda segundo os exportadores, os custos portuários em Santos, somando a capatazia e outras tarifas, como as taxas de utilização do porto e de atracação, oscilam entre US\$ 450,00 e US\$ 500,00, enquanto no Rio de Janeiro ficam em US\$ 400,00 por contentor, contra US\$ 200,00 no Rio Grande.

Apesar das dificuldades enunciadas, e de muitas outras, a aprovação da Lei de Modernização dos Portos mostra, finalmente, um sinal de racionalização ao disciplinar o trabalho na faixa do cais, havendo mesmo, por parte da AEB (Associação dos Exportadores Brasileiros) uma previsão de incremento de exportações, decorrentes da nova Lei, de US\$ 5 bilhões de dólares e, segundo ainda nossos exportadores, para cada bilhão de dólares exportados, são gerados 70 mil empregos.

Resumidamente poderemos relacionar, como avanços trazidos pela nova regulamentação, os seguintes:

- quebra do monopólio do trabalho de movimentação de carga;
- expectativa de aumento de produção e redução de custo nas operações portuárias; e
- autorização para os terminais privados prestarem serviços a terceiros.

Com o novo instrumento legal, o componente Porto, no triângulo que embasa a atividade marítima (Construção Naval + Porto + Navio), começa a superar sua situação de gargalo em nossas trocas comerciais. Contudo, ainda restam muitos acertos adicionais e pleitos de usuários a serem feitos e atendidos, os quais comentaremos nos itens "Conclusões e Sugestões".

O navio - O navio é a razão de ser do Poder Marítimo, por ser ele o produtor do frete que justifica e mantém todo o sistema econômico da atividade aquaviária. Assim, na Marinha Mercante, que é uma atividade meio, ele é a atividade fim.

Cabe ainda ressaltar que sendo o navio um bem de custo inicial muito elevado, de manutenção igualmente significativa e de vida útil curta, é indispensável que ele seja planejado, construído, administrado e conduzido dentro dos melhores preceitos técnicos, gerenciais e operativos, mesmo porque a atividade marítima é muito competitiva.

Essa característica nasce da realidade que o frete, após o petróleo, é a principal conta comercial mundial e assim os empresários e as nações lutam para participar, com sucesso, nes-

se segmento econômico.

Por isso a Política de Marinha Mercante brasileira, até um passado recente, seguia a tradição dos países civilizados e marinheiros, pois considerava a frota própria como a base do transporte e os navios afretados, que têm que existir, o complemento.

Assim, a política nas décadas de 60, 70, até a metade dos anos 80 condicionava a autorização para afretamento a comprovação, pelo armador interessado, de um projeto oficial junto ao Governo, de construção de uma nova unidade em estaleiro nacional.

Todavia essa política, a partir de 1986, começou a ser fragilizada, viabilizando a realidade de hoje, quando navios estrangeiros transportam 91% do nosso comércio exterior e nosso parque industrial naval vive momentos críticos de grande ociosidade.

Na verdade a liberação ocorrida, verdadeiro desmonte da política implantada em 1967, tem causado um extraordinário prejuízo à economia brasileira, via evasão de divisas, desemprego e redução drástica na atividade industrial naval e, simultaneamente, uma ameaça à segurança nacional, pois navegação não é só segmento comercial mas também atividade estratégica, e isso deve ser repetido até a exaustão.

A redução da participação dos navios brasileiros na geração de fretes em nosso comércio exterior pode ser visualizada no Anexo Charlie onde fica demonstrado que, a partir de 1988, enquanto o valor do frete nas trocas comerciais brasileiras aumentava, a participação da frota própria diminuía e hoje, em

1993, o sentido oposto dos dois vetores - frete gerado/participação brasileira - está bem maior, aumentando assim nosso prejuízo.

Mas, para entendermos a razão do excessivo afretamento, hoje realidade na Marinha Mercante, precisamos voltar a um passado recente sabendo, a priori, que o mercado de fretes é cíclico, com períodos de alta e de baixa. Assim, o mercado internacional estava oferecido em 1975 ou seja: a oferta de navios era maior que a procura.

Apesar disso, para o Brasil parecia que tudo continuava normal pois, exatamente nesse ano, era concluído o 2º Plano de Construção Naval, preparado em 1973, em cima do período de crescimento anterior e sem atenção à realidade mundial do petróleo, que alterou drasticamente o custo do combustível.

Como consequência, os motores dos navios foram planejados sem a preocupação, já em 1975 presente na construção naval estrangeira, de que fossem econômicos.

Enfim, parecia para o Brasil que o petróleo ainda custava 9 dólares o barril só que, em 1980, quando nossa armação começou a receber os navios, o custo já era de 30 dólares/barril e com o agravante dos motores não serem econômicos, pois eram contemporâneos da época do combustível barato.

Como se isso ainda não fosse suficiente para inviabilizar economicamente nossa armação, a verdade é que os navios foram planejados e entregues em descompasso com os "trades" brasileiros e sem a visão da tendência mundial ("Ro-Ro", "Full-Container" etc...) significando uma frota nova, porém já obsoleta.

O resultado foi a recusa, por parte de vários armadores nacionais, em receberem os navios encomendados, enquanto outros simplesmente fundearam, na baía de Guanabara, os novos barcos que, sem guarnição, e tratamento, passaram a vivenciar um processo de apodrecimento, ou seja: a frota foi sucateada, ainda mais porque o armador passou a usar o processo de canibalização.

Enquanto isso acontecia no Brasil, fruto da incapacidade da política de construção e da falta de visão da nossa armação, os países tradicionais mantinham navios parados, porém tratados, o que aparentemente significava um ônus adicional, mas com a vantagem do patrimônio ficar protegido e aprestado a voltar ao mercado.

Além disso o armador estrangeiro, com séculos de tradição, sabia que um navio fora do tráfego, mesmo tratado, se estraga mais do que um em operação, e assim a saída possível, naquela situação, era afretar por qualquer preço, desde que cobrisse o custo da manutenção parado. Vamos exemplificar: se um navio fora do tráfego custasse, por exemplo, 3 mil dólares por dia e se esse mesmo navio navegando custasse 6 mil dólares por dia, o armador preferia afretá-lo por qualquer coisa acima de 3 mil dólares pois o prejuízo seria menor e o navio, operando, não se estragava tanto quanto se permanecesse parado.

O resultado, para nós, desse oferecimento de navios no mercado a preços baixos, fez com que nossa armação, praticamente sem custo de manutenção de sua frota própria parada, optasse pelo afretamento barato de navios, encostando assim parte substancial dos seus barcos ainda no tráfego.

O resultado dessa política empresarial é que hoje, sem navios suficientes, face a quase inexistência de novas construções, somos obrigados a afretar estrangeiros, certamente a preços aquém dos nossos mas, em compensação, na área de cabotagem, em péssimas condições operacionais. Basta citar, como comprovação, que alguns petroleiros afretados pela Petrobrás trazem, em seus Certificados de Segurança de Equipamentos, a seguinte ressalva da Sociedade Classificadora: "valid only to operate in brazilian coast water".

As conseqüências do emprego desses navios são acidentes como o do "Theomana", na bacia de Campos; do "Mineral Star", em Angra dos Reis; do "KATHRINA P", em S. Sebastião e agora do World Rainbow em SUAPE, todos ocorridos em decorrência das suas vergonhosas condições estruturais, operacionais e de segurança.

Como complicador dessa realidade, temos que ter presente a extraordinária possibilidade de corrupção no mercado de frete em face dos valores envolvidos, bastando lembrar que, se no ano 2.000, ao preço de hoje, os afretamentos atingirem o valor de 15 bilhões de dólares, a comissão dos corretores será de cerca de 375 milhões de dólares/ano, metade para os corretores internacionais e metade para os brasileiros.

Assim, essa participação de 187 milhões de dólares será dividida entre poucos corretores que têm, como custo, a manutenção de um simples escritório, mas grande trabalho nos contatos dentro das empresas, sobretudo estatais, ou seja: é uma atividade que vive de lobismo.

Cabe registrar que, segundo o SINAVAL, o país pagou de

afretamento, em 1992, setecentos milhões de dólares ou seja: um valor suficiente "para manter um nível de contratações que permitiria significativas renovação, modernização e ampliação da frota brasileira". Afinal, o orçamento do FMM para 1993 é de 440 milhões de dólares, o que torna mais relevante a importância dispendida com afretamento no ano passado.

Enfim, o somatório das inconveniências de uma política de afretamento abusiva já é tão relevante que os próprios armadores tradicionais (aqueles que têm navios) pleiteiam, nos dias de hoje, mais racionalidade, sugerindo, via SYNDARMA (Sindicato dos Armadores), ao Deputado Luiz Alfredo Salomão, autor de um projeto sobre Marinha Mercante ora no Congresso, os seguintes mecanismos reguladores sobre o direito de afretar:

- "- Em substituição a embarcações em construção com contrato em eficácia;
- Para suprir a operação de um navio sinistrado
- Face inexistência de embarcações especializadas no país;
- Troca de espaço entre navios de um mesmo tráfego marítimo; e
- Assegurar a presença exclusiva de armadores brasileiros nas diversas modalidades de transporte marítimo."

Enquanto os armadores começam a tomar posição contra o afretamento indiscriminado, os construtores navais, em proposta levada à Brasília, sugerem:

- "- Limitação gradual dos afretamentos de navios estrangeiros enquanto se constroem novas embarcações nos estaleiros nacionais, até que seja atingida, no menor prazo possível, a proporção de 3 x 1, ou seja, para cada grupo de 3 navios próprios, a empresa armadora poderá afretar um navio;
- Respeito ao preceito constitucional que proíbe a utilização de navios estrangeiros na cabotagem brasileira;
- e

- Dotar a Marinha Mercante nacional de frota própria, através de um Plano de Construção e Reparação Naval, com o respeito à predominância dos navios de registro brasileiro nos diversos tráfegos."

Assim, como os representantes do Trabalho (marítimos e metalúrgicos) também defendem o fim da liberdade de afretamento, só falta o Governo agilizar a aprovação de uma nova política que acabe com os abusos atuais.

Enfim, apesar da concordância de todos, a construção naval ainda está, neste início de segundo semestre de 1993, bastante ociosa; o Porto permanece burocratizado e com baixa produtividade e o Navio brasileiro continua desaparecendo dos mares face o afretamento excessivo.

Portanto muito deve ser feito e, por isso, no Capítulo adequado deste estudo, apresentaremos sugestões para superar deficiências atuais.

O Fundo de Marinha Mercante - Quando o Governo de Juscelino Kubitschek decidiu, em 1956, instalar uma moderna indústria naval, como meio de sustentar o desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira, foi necessário criar, simultaneamente, mecanismos de incentivo, daí surgindo o FMM que, embasado sobretudo no recolhimento da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM), hoje Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) viabilizaria, como ocorreu por muito tempo, o aporte financeiro ao sistema.

Contudo, nos últimos anos, os recursos do FMM têm sido, e continuam sendo, insuficientes para atender às necessidades de renovação e aumento da frota mercante. As razões dessa reali-

dade são muitas, dentre as quais destacamos:

- variações no valor do AFRMM. Isso porque, de um valor de 20% no Governo Juscelino, destinado então totalmente para que o armador financiasse seus navios em estaleiros brasileiros, ele sofreu várias modificações até ser arbitrado em 50% do frete na navegação de longo-curso, 25% na Cabotagem e 10% na fluvial, até que no Governo Collor o Adicional foi extinto.

Todavia, quando a Medida Provisória pertinente foi discutida no Congresso, o AFRMM foi restabelecido, porém nos seguintes percentuais de 25%, 10% e 5% respectivamente para a navegação de longo curso, cabotagem e fluvial, cabendo acrescentar que, apesar da redução no custo do frete, o benefício não foi passado à sociedade.

Como ficou comprovado que esses valores são insuficientes para fomentar a construção naval, está tramitando no Congresso o Projeto de Lei nº 3448 que visa restabelecer os valores anteriores de 50%, 25% e 10%;

- demora no repasse dos recursos do FMM pelo Tesouro Nacional, o que acarreta perdas financeiras, já que os valores não são corrigidos monetariamente;

- inadimplência de alguns armadores;

- atraso nas entregas das embarcações financiadas, o que causa a necessidade de realinhamento de preços;

- financiamentos, a fundo perdido, de cerca de US\$ 5.5 bilhões de dólares, no período de 1967/1983 pois, de cada US\$ 1.00 aplicado na construção naval, apenas US\$ 0.41 retornavam ao FMM, o que impediu sua auto-sustentação;

- devolução de nove navios construídos com financiamento e

que, devido a crise no mercado internacional de granéis sólidos, foram recusados por alguns de nossos armadores;

- desvio de aplicação do FMM atendendo necessidades eventuais do Governo.

— *Ø* Enfim, o primeiro passo para a recuperação da Marinha Mercante é a aprovação do Projeto de Lei restabelecendo os valores do AFRMM aos existentes antes do Governo Collor, o que facilitará o atendimento de novas encomendas, que podem ser visualizadas no Anexo Bravo.

CAPITULO 3

DIVERSIDADE DE INTERESSES E ÔBICES A MARINHA MERCANTE PRÓPRIA

Certamente a realidade encontrada nos três grandes componentes da atividade marítima afeta e cria óbices aos dois mais importantes ramos da navegação: a Cabotagem e o Longo Curso. Vamos então abordar cada um deles.

A cabotagem - Nada demonstra melhor a dificuldade da atividade marítima na cabotagem do que a realidade, apontada em estudo da SNT (Secretaria Nacional dos Transportes), de que o custo do porto (incluindo a demora) e de estiva são maiores que o frete rodoviário entre Aratu e São Paulo. Portanto, mesmo que o navio tivesse custo zero, o transporte aquaviário, na cabotagem, já estaria inviabilizado.

Na verdade a situação difícil dessa modal, mesmo no auge do transporte marítimo nas décadas de 60/70, é consequência da opção política do Governo, a partir dos anos cinqüenta, pelo transporte rodoviário. A razão dessa opção, que conflita com a realidade encontrada nos países desenvolvidos, onde o transporte rodoviário é restrito a percursos curtos (400 Kms) e cargas nobres, está embasada em alguns fatos:

- ao fim da Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos da América tinham um excessivo excedente de meios de transporte, como caminhões e ônibus. Assim, como o intuito de vender esses equipamentos, os norte-americanos facilitaram e induziram países, do então "3º Mundo", a adquirirem suas sobras de guerra,

que iriam rodar em estradas financiadas por órgãos internacionais e consumindo um combustível cuja fabricação eles dominavam;

- a partir daí, com o surgimento e enriquecimento de empresários ligados à atividade (empreiteiras de estradas/transporte rodoviário), passaram eles a influenciar, com seu poder econômico, decisões de estado na área do transporte;

- o Governo e os políticos, além de facilidades de toda ordem oferecidas pelos empresários do setor, passaram a obter dividendos eleitorais com as construções de estradas que, atendendo aos interesses das populações, redundavam em votos, dos quais vivem os Executivos e os Legisladores.

Ora, como a atividade marítima é dispersa e sem colégio eleitoral significativo, além de seus empresários não terem o poder econômico dos empreiteiros, a opção pelo transporte rodoviário foi, a cada Governo, ficando mais definida, mesmo porque os Ministros dos Transportes, desde a decisão governamental, passaram a ser homens com visão rodoviária.

Enquanto essa realidade acontecia no Executivo, a Comissão de Transportes do Congresso, motivada pelas mesmas razões, passou também a privilegiar a solução de transporte por estrada.

Ocorreu que essa decisão política, em nível do Executivo e do Legislativo, foi implementada num momento em que a atividade marítima era preponderantemente estatal (Lloyd, Costeira, Fronape, Siderúrgica) e assim sem condições de reação àquelas medidas que penalizariam o transporte aquaviário.

Enfim, dentro dessa realidade, fácil fica entender as ra-

zões do abandono da navegação de cabotagem e, nada melhor para demonstrar essa verdade, do que listar alguns dos problemas adicionais vividas pelos empresários do setor costeiro:

X - obrigatoriedade de usar, quase que exclusivamente, os desorganizados e caros portos brasileiros, o que faz da cabotagem uma modal de transporte sem agilização e de custo elevado para o empresário do setor. Por isso mesmo, em entrevista recente que mantivemos com o Sr. Sergio Salomão, Presidente do SYNDARMA e da ABAC (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem), ouvimos dele que, se a Lei dos Portos for efetivamente aplicada, a cabotagem estará, só com isso, atendida em seus pleitos;

- o combustível, para a cabotagem, é mais caro do que para o navio estrangeiro, ou o nacional de longo curso, quando os dois abastecem em portos brasileiros;

- o valor do frete, até um passado recente, era controlado pelo Governo que, tradicionalmente, concedia aumentos atrasados e defasados em relação ao valor que deveria ter;

- a frota da cabotagem é velha e obsoleta e comumente funciona recebendo navios, que já inadequados ao emprego no longo curso, passam a ser usados na cabotagem;

- dificuldade de importar sobressalentes pois, além da burocracia, que faz com que navios permaneçam fundeados meses seguidos aguardando peças de reposição, o armador de cabotagem, ao contrário do estaleiro quando importa o mesmo sobressalente, tem que pagar o imposto devido quando sua peça entra no país;

- a carga que sobra para a cabotagem é a de granel, de

frete mais baixo. Assim, segundo a ABTP (Associação Brasileira de Terminais Privativos), 98,32% da carga embarcada é desse tipo, enquanto a carga geral participa com apenas 1,68%.

A razão desse desbalanceamento na distribuição da carga na cabotagem é conseqüência da impossibilidade do transporte rodoviário levar grandes massas de granel (sal, petróleo, minério, carvão etc...) a grandes distâncias, recebendo frete baixo e necessitando de caminhões especiais. Assim, esse tipo de carga sobra para a navegação que, operando em terminais privados especializados, onde o trabalho é feito nas 24 horas do dia e sem contingente de trabalhadores excessivo, torna viável a operação.

Na verdade, apesar de tudo, graças ao granel operado em grandes quantidades em terminais especializados, a cabotagem ainda representa 30% da carga movimentada nos portos brasileiros.

Tudo isso acontece num ramo da navegação que, por dispositivo constitucional, é privativa de navio brasileiro. Essa postura não está divorciada da realidade internacional já que, nos países desenvolvidos, o transporte costeiro é reservado dos barcos do país. Esse princípio é tão arraigado que, mesmo na C.E. (Comunidade Européia), a solução da abertura da cabotagem entre os Estados membros ainda não foi aceita por todos.

A razão dessa característica de navegação fechada, com reserva de mercado, é conseqüência da certeza que todos têm que transporte de cabotagem é problema de logística nacional, significando que esse tráfego não deve ter participação de navio estrangeiro que, eventualmente empregado no transporte local,

dele desaparece quando o mercado, em outras regiões, fica mais atraente.

Apesar disso, a nossa cabotagem passou a vivenciar a possibilidade de ser internacionalizada, via MERCOSUL, com a autorização aos seus países membros de, reciprocamente, operarem nos portos do Cone Sul. A idéia ainda está sendo decidida e questionada por armadores brasileiros, face à realidade que só a demanda reprimida no Brasil por transporte de cabotagem é, segundo o Presidente da Flumar Transportes Fluviais e Marítimos, superior ao volume total da carga movimentada por via marítima na Argentina ou seja: a solução atenderia aos interesses dos nossos parceiros do MERCOSUL e não aos nossos propósitos.

X Como se já não fosse suficiente a abertura da nossa cabotagem aos membros do MERCOSUL, a CNI (Confederação Nacional da Indústria) pleiteia, de modo muito firme, que todo transporte marítimo nos países do Cone Sul fique aberto, sem qualquer ressalva, à navegação internacional. O atendimento da solicitação da CNI, que recebe obviamente a oposição dos nossos armadores, trabalhadores e construtores navais, será o atestado de óbito do transporte marítimo brasileiro.

Cabe ainda ressaltar que no MERCOSUL está prevista a utilização indistinta, nas Marinhas Mercantes dos seus países membros, de nacionais de qualquer Estado do Cone Sul ou seja: a tendência será o brasileiro, detentor da maior e melhor frota, perder emprego para marítimos uruguaios, argentinos, paraguaios, muitos preparados em nossas Escolas de Formação de Oficiais (EFOMM do CIAGA/CIABA) que, sem o amparo social do

trabalhador brasileiro, são de custo menor.

Ocorre, como agravante, que a Frota Nacional de Petroleiros, da Petrobrás, que representa sozinha 60% da Marinha Mercante brasileira, para não recolher as obrigações sociais de seus marítimos, o que é previsto para todo trabalhador brasileiro, caminha decididamente para transferir sua frota para a bandeira uruguaia, que passará a ser, no MERCOSUL, o Pavilhão Internacional Brasileiro.

Essa solução baliza para o fim da atividade do marítimo brasileiro, já que ninguém, a partir da criação e reconhecimento do Registro Internacional, vai querer exercer uma atividade onde ele e seus dependentes não terão os amparos previstos a todo e qualquer trabalhador brasileiro, como aposentadoria, férias, FGTS, PIS/PASEP, INSS, vínculo empregatício, indenização, etc.

Enfim, socialmente é um retorno à Idade Média, a despeito de significar custos menores para a armação, já que ela fica isenta, não só do recolhimento de cerca de 130% de obrigações trabalhistas mensais, como fazem os demais empresários, como igualmente do Imposto de Renda.

Ora, para que a Fronape, ou outro armador brasileiro faça isso, será indispensável a transferência do Registro da Embarcação, o que dá nacionalidade ao navio e assim, no amanhã, não teremos marítimos nem navios que, absurdamente, foram financiados pela sociedade brasileira via recolhimento do AFRMM.

Cabe então uma pergunta: Como ficará o Poder Marítimo sem navios e tripulantes brasileiros?

Contudo, dentro de uma visão maior e isenta dessa possível

realidade, apresentaremos uma idéia, no Capítulo das Sugestões, capaz de, atendendo ao pleito da armação, atender também aos interesses dos marítimos e, sobretudo, da Nação.

O Longo Curso - Se a cabotagem tem, na modal rodoviária, sua grande concorrente, o longo curso participa do mercado disputando, com as empresas de navegação estrangeiras, a carga a ser transportada.

Para isso o Governo, até um passado recente, protegia nossa bandeira garantindo linhas específicas a poucos armadores, assegurando reserva de carga, limitando a presença de concorrentes estrangeiros em nosso comércio, subvencionando e financiando a construção naval, incentivando os navios conferenciados etc..

Contudo, com o crescimento das nossas trocas comerciais, o próprio Governo, face pressões diversas, estrangeiras e nacionais, começou a mudar essa realidade e hoje nossa navegação de longo curso enfrenta o seguinte quadro:

- presença predominante do navio estrangeiro transportando 91% das nossas cargas, face ao crescimento excessivo de afretamentos, participando assim o navio de registro, pavilhão e tripulação estrangeira da nossa reserva de carga, já que ele é considerado, na condição de afretado, como navio da Marinha Mercante brasileira;

- surgimento de um grande número de novas empresas de navegação brasileiras sem navios e criadas apenas para alugar nossa bandeira;

- abertura, em 1984, face Resolução nº 8364/84, do Minis-

tério dos Transportes, do comércio marítimo brasileiro ao "outsider";

- falta de renovação da nossa frota, visto que do total de navios de longo curso apenas os 4 "Full-contêiner" (Flamengo, Copacabana, L. Atlântico e L. Pacífico) e os novos barcos da Transroll são modernos.

Enfim, nossa frota de longo curso, assim como a de cabotagem, está velha, necessitando de novas unidades que possam, pouco a pouco, substituir os afretados.

Todavia, as novas construções não devem ser, como foram no passado, especificadas dentro de Planos de Construção Naval que, comumente, não atendiam aos "trades" dos nossos armadores. O correto é deixar ao empresário a indicação das características dos navios, bem como o número de unidades que deseja, cabendo assim, ao Governo, apenas o financiamento via FMM/BNDES.

Cabe ainda ao Estado uma política de navegação que não esqueça o aspecto segurança do transporte marítimo e, para isso, é urgente disciplinar o afretamento abusivo que, comumente embasado em procedimentos irregulares, está destruindo nossa Marinha Mercante e Construção Naval.

Interesses e visões divergentes na Comunidade Marítima - Como se os óbices já apontados não fossem suficientes para prejudicar o transporte marítimo, a diversidade de interesses entre construtor naval, armador, trabalhador e exportador torna mais difícil uma realidade que já não é satisfatória.

Na verdade, o armador questiona o construtor naval pelo

seu produto caro e rotineiramente entregue com atraso; em contrapartida, o construtor acusa o armador de procurar o caminho fácil do afretamento, esvaziando assim suas carreiras; por sua vez o exportador, ao preferir o navio "outsider", que oferece preços mais convenientes, mas com qualidade de serviço duvidosa, debita essa decisão ao custo mais elevado de nossos armadores conferenciados, ainda que oferecendo qualidade superior; enquanto isso o armador considera que o exportador tem uma visão imediatista em seus pleitos pois, no amanhã, quando nossa Marinha Mercante não existir, deixando de garantir a colocação dos produtos brasileiros no exterior, o valor do frete será aquele que os interesses comerciais internacionais arbitrarem, o que acabará impossibilitando, pela elevação do frete, a comercialização de nossa produção; por outro lado, o marítimo culpa o armador pela política abusiva de afretamento, pela transferência, para bandeiras de conveniência, de navios brasileiros construídos com financiamento do FMM, pela aplicação no Brasil do Registro Internacional ou Segundo Registro; em contra-partida, o armador responsabiliza o marítimo pela pouca produtividade e alto custo decorrentes da obrigatoriedade de pagamento de contribuições sociais e, por fim, todos questionam o Governo pelo distanciamento da atividade marítima.

Portanto podemos afirmar que esses principais grupos, que viabilizam e simultaneamente dependem da atividade aquaviária, têm uma parcela de culpa pelo estado atual da Marinha Mercante, já que individualmente cada grupo procura saber o que a Marinha Mercante pode fazer por ele, mas raramente pensa o que ele pode fazer pela Marinha Mercante.

Presença da Marinha do Brasil - Outra realidade que merece referência é a inexistência, em todos os grupos citados, inclusive no Governo, da visão de Marinha Mercante como instituição indispensável à Segurança do país. Na verdade nela só é visto o aspecto econômico e, em nome dele, se necessário for, até a sua desnacionalização é defendida, sobretudo pelos armadores e exportadores.

Colabora muito para isso o estranho afastamento da Marinha do Brasil, a grande ausente no debate sobre o presente e o futuro da atividade marítima, parecendo esquecer a relação de grandeza, no Poder Marítimo, entre a Marinha Mercante e o Poder Naval.

Com isso ela tem cedido seu lugar a outros Órgãos do Governo que, ao analisarem a problemática marítima, só o fazem pelo prisma comercial e jamais pelo de Segurança, no que seguem, como já citado, a rotina dos demais envolvidos na atividade aquaviária.

Sendo assim, com a Marinha como mera espectadora, a internacionalização da Marinha Mercante, a política suicida de afretamentos excessivos, a criação do Registro Especial Brasileiro vão enfraquecendo, e já quase destruindo o Poder Marítimo, uma vez que foram atingidas a Marinha Mercante, a Construção Naval e os Recursos Humanos.

Portanto é hora da Marinha rever sua posição e deixar de ser, nos foruns onde são discutidos e planejadas as políticas da navegação, um simples observador.

Outro caminho é intensificar, mais do que felizmente já é feito, o estudo do Poder Marítimo nos Cursos da Escola de

Guerra Naval (C-PEM e C-CEM), alocando a eles mais tempo para que a problemática mercante seja discutida, questionada, pensada e planejada.

Afinal, mesmo que a Marinha Mercante não fosse vital à Nação, só a realidade de que o Poder Naval deve ter o tamanho proporcional ao que tiver a Marinha Mercante, já justificaria a preocupação, por parte da Marinha do Brasil, com o assunto.

Certamente ela, através da DPC/DHN, já presta relevantes serviços à Marinha Mercante mas, na verdade, não adianta o CIAGA/CIABA formar bons Oficiais que não terão, como já ocorre, embarques em navios de bandeira brasileira.

Portanto, a Marinha não deve, mesmo considerando o transporte marítimo como atividade subsidiária, continuar à sombra das discussões que atingem o Poder Marítimo porque, com a política de desengajamento atual de tudo que não seja sua atividade fim, ela acaba enfraquecendo o próprio Poder Naval.

Burocracia

Ministérios Envolvidos com a Marinha Mercante - Um outro óbice adicional à operação econômica da nossa Marinha Mercante é o excessivo número de Ministérios, no total de 13 (vide Anexo D) que, de uma forma ou outra, interferem na atividade marítima, onerando seus custos diretos e comumente penalizando a armação com atrasos operacionais.

O agravante é que os Ministérios não têm visão da importância da relação tempo/custo na administração marítima, e assim exercem suas prerrogativas setoriais na atividade aquaviária de modo burocrático.

Outra deficiência que bem traduz a pouca importância que o

governo concede ao transporte marítimo, é ser ele tratado em nível de Departamento de uma Secretaria do Ministério dos Transportes quando, pela sua importância econômica, deveria ser reconhecido como Secretaria especializada.

Além de tudo, a complexidade legal dessa área econômica é tratada no Código Comercial Brasileiro que, sendo do século passado, não atende adequadamente à realidade dos dias de hoje. Por isso mesmo, em muitos países, o comércio marítimo é tratado dentro de um Código Comercial Marítimo específico.

CAPÍTULO 4

O ESTADO E A MARINHA MERCANTE

A Constituição: - A nova Constituição estabeleceu, por uma diferença de oito votos, e ao contrário da realidade até então vigente, que a função de Comando na Marinha Mercante pode ser exercida por estrangeiro naturalizado.

Sendo assim cabe ter presente que, no futuro, quando o Brasil precisar desses Capitães no passadiço de seus navios em uma situação de conflito, será muito difícil contar com a presença deles.

O Executivo: - Os últimos governos têm, sistematicamente, permitido a desestruturação de tudo que acertadamente havia sido construído, na Marinha Mercante, desde os Governos Juscelino e dos militares.

Obviamente essa afirmação não tem cunho político, o que não seria cabível em um estudo técnico, e sim uma postura pragmática, face à realidade comparativa entre o passado recente e o presente.

Todavia, no atual governo, já podemos creditar medidas significativas para recuperar o transporte marítimo e, dentre outras, citamos:

- Lei dos Portos;
- Incentivo à Construção Naval, via utilização de recursos provenientes do FAT e FMM;
- Proibição da concessão de novas licenças a empresas de

navegação sem navios.

Assim, ainda que sem uma política global definida, o Executivo começa a pensar em transporte marítimo atacando, quase que simultaneamente, as três bases do sistema: Porto-Construção Naval-Navio.

O Legislativo - Temos no momento no Congresso dois Projetos de Lei que, se aprovados, muito ajudarão a atividade de transporte marítimo. Um deles, o de nº 3448, refaz os valores anteriores do AFRMM, permitindo assim um fluxo de recursos ao FMM que muito vai ajudar no incremento de novas construções. O outro, de nº 3324, trata da normatização da Política Brasileira de Marinha Mercante, no qual estão previstas regras limitativas do uso do navio afretado e que estabelece em seu artigo 4º:

"o transporte marítimo de quaisquer mercadorias do intercâmbio comercial brasileiro será feito, obrigatoriamente, em navios de bandeira brasileira ou de bandeira do país exportador ou importador, até o limite da igualdade recíproca no montante dos fretes auferidos para cada bandeira, sendo reservada uma parcela de até 20% (vinte por cento) do total de fretes em cada tráfego, a critério do Ministério dos Transportes, para transporte por navios de terceiras bandeiras".

Entendemos, contudo, que o último dos Projetos de Lei citados deixa, quando normatiza certos aspectos da Política sugerida, saídas que permitirão a continuação, sob sofismos diversos, da prática do afretamento abusivo, bastando citar o parágrafo 1º do mesmo artigo 4º acima referido que estabelece:

"Caso a utilização de navio de primeira ou de segunda

bandeiras implique, comprovadamente, em demora de embarque superior a quinze dias, ou em acréscimo de custo de transporte superior a 15%, o usuário poderá contratar navio de terceira bandeira para efetuar o transporte, ressalvados os acordos internacionais que tenham constituído, ou venham a instituir, condições adversas das estabelecidas no presente parágrafo para tal liberação."

CAPÍTULO 5

CONCLUSÕES

As conclusões que passaremos a expor são decorrentes da linha de raciocínio desenvolvida no texto e, por uma questão metodológica, serão apresentadas em dois grupos: um, o principal, que chamaremos de Conclusões Fundamentais e o outro que designaremos como Conclusões Auxiliares.

Feitos os esclarecimentos passaremos a identificar as Conclusões Fundamentais:

- a Marinha Mercante, e a Construção Naval, participando e influenciando as quatro Expressões do Poder Nacional, são instituições indispensáveis ao desenvolvimento e segurança da Nação;

- pela importância da Marinha Mercante nas Expressões do Poder Nacional, é mandatório que ela seja constituída de navios próprios com complementação de afretados;

- inexistente, na atualidade, uma verdadeira e consistente Política de Governo para a Marinha Mercante que privilegie os interesses maiores da Nação;

- a capacidade de geração de recursos em moeda forte com uma Marinha Mercante própria e com uma Indústria Naval ocupada, é extraordinariamente significativa;

- a Marinha do Brasil, ao executar uma política de desengajamento dos componentes civis do Poder Marítimo, num momento em que muitos pensam em internacionalizar a Marinha Mercante, vai afetar seu Poder Naval face à relação de grandeza entre

ele e a Marinha Mercante;

- nossos portos, ainda burocratizados, caros, lentos e corporativistas, prejudicam a navegação de longo curso e sobretudo a de cabotagem; e

- Marinha Mercante não é só comércio, mas também segurança na paz ou na guerra.

Conclusões Auxiliares - A indústria naval é supridora de recursos estratégicos à segurança nacional;

- o frete, obtido pelos navios, pode ser um prêmio ou um ônus à Nação brasileira, dependendo da bandeira usada no transporte;

- a cabotagem, pela sua característica de logística nacional, deve permanecer exclusiva de navios brasileiros;

- o Registro Internacional, pleito da armação, só deve ser feito se resguardados os interesses maiores do Brasil e de todos os grupos constitutivos do Poder Marítimo;

- nossa frota mercante, ao ser construída nas décadas de 60 e 70, era nova, mas já obsoleta, e hoje está velha e superada;

- a diversidade de interesses dentro da comunidade marítima prejudica o Poder Marítimo como um todo;

- a encomenda de novos navios deve atender às especificações do armador e não aos interesses do construtor;

- o excessivo número de Ministérios envolvidos com a Marinha Mercante cria óbices à operacionalidade econômica da frota;

- o Executivo e o Legislativo começam a criar mecanismos,

ainda tímidos, de incentivos à Marinha Mercante;

- os percentuais do AFRMM estão aquém do necessário;

- a função de Comando, via Constituição, foi aberta aos estrangeiros naturalizados;

- o Poder Naval será maior ou menor de acordo com o tamanho da Marinha Mercante;

- a autoridade civil do transporte marítimo está conceituada como chefia de um Departamento, de uma secretaria do Ministério dos Transportes, o que bem demonstra a falta de vocação marítima do Governo;

- inexistência, no Direito brasileiro, de um código Comercial Marítimo;

- carga tributária federal/estadual ainda incidente sobre a produção/venda de embarcações, o que contraria a prática empresarial internacional;

- atraso na liberação de verbas, na fase de construção e já aprovadas, prejudicando o armador, o construtor naval e os fornecedores;

- necessidade da nacionalização progressiva dos equipamentos/peças usadas na construção naval; e

- a implantação indiscriminada do 2º Registro acabará com o Ensino Profissional Marítimo, prejudicando ainda o fluxo de Caixa da Previdência Social.

CAPITULO 6

SUGESTÕES

Após o desenvolvimento da análise feita, e em conseqüência das conclusões já citadas, as sugestões para a Formulação de uma Política de Marinha Mercante, são de caráter Doutrinário e Operativo. Assim, como sugestões doutrinárias, destacamos:

- decisão política, por parte do Governo, para implementar uma Marinha Mercante verdadeiramente constituída de navios próprios e apenas complementada com embarcações afretadas, de modo que o frete seja um dado econômico positivo para o Brasil; que a existência da frota nacional seja garantia, na paz ou na guerra, de nossas importações e/ou exportações; que a Nação continue a ter uma reserva de meios e homens mobilizáveis, e que o psicosocial seja atendido, com a manutenção de níveis adequados de empregos na construção naval e atividade marítima;

- estabelecimento, na estrutura administrativa do Ministério dos Transportes, face a importância econômica e estratégica da atividade marítimas, de uma secretaria específica para tratar dos componentes civis do Poder Marítimo; e

- estabelecimento de regras de controle, em caso de aprovação do Registro Internacional, com o intuito de disciplinar a nova realidade, inclusive na área do MERCOSUL, obedecendo ao princípio que aquele que tiver o bonus dado à Marinha Mercante brasileira (financiamento para construção naval, participação na carga reservada à bandeira, à carga prescrita etc.) tenha

também o ônus da bandeira, ou seja, registro na 2ª bandeira só para os navios sem ajuda da sociedade via Governo.

Além disso, que o direito de registro na nova modalidade seja condicionada à manutenção, em bandeira brasileira de registro normal, de igual número de navios ou, pragmaticamente, já que aos armadores que usarem o sistema do Registro Internacional será concedida isenção de Imposto de Renda e Obrigações Sociais, que seja estendido a todo armador essas isenções, visto que elas já estão previstas, obtendo o país, com a generalização, as seguintes vantagens:

- apesar das isenções de obrigações sociais dados ao empresário, exceto o desconto para o Ensino Profissional Marítimo, o marítimo continuaria pagando sua participação ao INSS, o que seria benéfico à previdência;

- evitaria que o marítimo, amanhã embarcado no Registro Internacional, fosse o paria dos trabalhadores brasileiros, já que somente ele, no universo dos demais trabalhadores nacionais, não teria (ou não terá) nenhuma proteção social como aposentadoria, férias, vínculo empregatício, FGTS, PIS/PASEP etc.;

- os navios, em nosso registro normal, manteriam a condição de mobilizáveis numa HC (Hipótese do Conflito).

Na parte que chamamos Operativa, sugerimos:

- modernização e efetiva desregulamentação do porto brasileiro, com a rápida operacionalidade da Lei dos Portos;

- otimização do gerenciamento portuário com administrações apolíticas, técnicas, independentes e colegiadas;

- desregulamentação das praticagens, criando a livre con-

corrência, com a conseqüente redução de custos;

- implementação de providências para facilitar o desembarço dos navios na entrada/saída dos portos acabando, inclusive, com as Visitas sucessivas nos portos subseqüentes ao da chegada ao país, cumprindo, para isso, a Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional.

- simplificação do sistema aduaneiro, possibilitando maior rapidez no recebimento e na entrega de carga;

- elevação do AFRMM, de acordo com o Projeto de Lei nº 3448, ora tramitando no Congresso; //

- implementação, por parte do Executivo, de uma Política de Marinha Mercante que priorize a construção naval criando, para isso, outros mecanismos de incentivo e fomento além do AFRMM;

- participação da Marinha do Brasil nos foruns onde são discutidas e implementadas decisões sobre marinha mercante;

- equiparação do navio construído para o mercado interno à produto industrial exportado, eliminando a carga tributária federal/estadual; //

- edição de um Código Comercial Marítimo, como já existe em muitos países, ou atualização da parte do Código Comercial Brasileiro, na parte de Comércio Marítimo;

- modificação, por ocasião da Revisão, do artigo da Constituição que permitiu, ao estrangeiro naturalizado, o direito à função do Comando, de modo que fique definido que somente brasileiro nato poderá exercer a referida função; *verificar qual artigo*

- harmonização, em benefício da viabilidade do transporte marítimo, dos interesses dos armadores, marítimos, construto-

res navais e usuários;

- redução, ou racionalização, da interferência de órgãos federais os mais diversos, na atividade marítima;

- extensão à cabotagem de facilidades estabelecidas para os navios de longo curso, quando em operação em nossos portos;

- isenção do imposto de importação para peças e equipamentos necessários à conclusão de navios em estaleiros brasileiros, bem como para peças de reposição, diminuindo ainda a burocracia no ato da importação;

- criação de mecanismos de incentivo, como ocorre internacionalmente, ao armador brasileiro; e

- estabelecimento, na Escola de Guerra Naval, de um grupo de estudos que permanentemente mantenha atualizada a dinâmica do transporte marítimo, criando assim um verdadeiro Banco de Dados que possa subsidiar à Marinha, quando necessário.

M 14

}
X
X

ANEXO A

REAÇÕES INTERNACIONAIS CONTRA MARINHAS MERCANTES PRÓPRIAS

Certamente, pela importância econômica do frete, os países em desenvolvimento encontraram e encontram fortes barreiras e poderes "lobbies" contra a manutenção de uma marinha mercante própria, bastando citar, dentre muitas, as seguintes iniciativas:

1 - Já em 1969 a OECD (Organization for Economic Co-operation and Development) criou um mecanismo sobre exportação de créditos destinados à construção naval pelo qual era aumentada a taxa de juros e reduzido o montante do capital emprestado aos países em desenvolvimento para a construção naval e, simultaneamente, estabelecia normas exatamente ao contrário para os membros da OECD, que congrega os países marítimos tradicionais.

2 - Na mesma época era fundada em Londres o "COMLOSA" (Committee of Liner Operators: South America) que passou a coordenar estudos e ações da política de navegação, de interesse dos países europeus, no tráfego Europa/América do Sul.

Uma das suas bandeiras era lutar contra a reserva de carga adotada pelo Brasil. O referido órgão é hoje parte integrante do Council of European and Japanese National Shipowners Associations (CENSA).

3 - A presença incômoda do Brasil nos países do mundo, visto haver implementado com sucesso o princípio de 40 x 40 x 20 (os países exportadores e importadores eram os transporta-

dores de 40%, cada um, de seu comércio bilateral deixando, à terceira bandeira, 20%) fez surgir em 1983, em nosso país, um relatório denominado Kearney que era um estudo, que sob o título "The Impact of Bilateral Shipping Agreements: An Analyses of Service, Rates and Shipper Responses", concluía que os países subdesenvolvidos não possuíam condições de manter um adequado serviço de transporte marítimo internacional e assim suas frotas eram, na verdade, um obstáculo ao progresso do comércio entre as nações.

Enfim, esse verdadeiro caso "Link" da Marinha Mercante brasileira, havia sido encomendado pelas seguintes organizações, todas de países tradicionais marítimos:

"Danish Shipowners Association"

"Norwegian Shipowners Association"

"General Council of British Shipping"

"Swedish Shipowners Association."

Portanto seria estranho que a conclusão não fosse a que foi atingida porém, mais estranho ainda, foi a presteza com que a SUNAMAM, pela resolução nº 8.364 de 1984, logo após a oficialização do documento Kearney, abriu aos "outsiders" estrangeiros as conferências de Fretes Interamericana (CIAF) e Brasil/Europa/Brasil (BEB), decisão que começou a desestruturar nossa política de 40 x 40 x 20 que viabilizava a presença da Marinha Mercante brasileira nos países do mundo.

Em 1986, a Comunidade Econômica Européia, estabelecia uma Política de Navegação para a Comunidade afirmado: "em face à legalização hostil e práticas não aceitáveis de outras nações marítimas ficam previstas ações para contrariar atividades

protecionistas de outros países dando, aos navios da CEE, livre acesso a cargas nos tráfegos oceânicos."

No referido documento era estabelecida a atuação das representações diplomáticas nos países ofensores e, se esses falhassem, eram definidas contra-medidas específicas destinadas a corrigir os danos sofridos por operadores da CEE.

Cabe assinalar que esses países tradicionais, que desde há muito tempo tentam, e estão conseguindo destruir a Marinha Mercante brasileira aplicam, em seus países, regras diferentes daquelas que tentam nos impor pois, a Grã-Bretanha transporta, em seus navios, 73% das suas importações e 74% de suas exportações; a Espanha 73% e 87%; a Suécia 76% e 83%; a Filândia 73% e 88%; a Alemanha Ocidental (dados do 1989) 58% e 60%; França 65% e 64%.

Na verdade a luta dos desenvolvidos é muito centrada na "Reserva de Carga", apesar dessa prática existir até nos Estados Unidos, a mais liberal das nações. O sucesso deles tem sido grande pois, até mesmo exportações como cacau, café e algodão, que eram privativas dos membros das conferências das quais fazemos parte, foram abertas aos "outsiders" pela resolução nº 3.268/90 do DNTA (Departamento Nacional de Transportes Aquaviários).

Cabe lembrar que as pressões sofridas eram tão fortes contra a nossa presença nos mares que o próprio rei da Noruega, em face da aprovação pela UNCTAD da reserva de 40% de fretes para nossos navios, veio ao Brasil para que renunciássemos ao sistema.

Agora os ataques estão centrados no projeto de lei do de-

putado Luiz Salomão e, mais uma vez a Noruega, através do presidente da Associação de Armadores Noruegueses, vem ao Brasil para pressionar, sob alegações ecológicas, contra a aprovação do projeto de lei ora tramitando no Congresso.

Ainda sobre o assunto cabe transcrever parte do artigo recentemente publicado no Jornal do Comércio, de autoria do jornalista F.C. de Sá e Benevides, sob o título "Marinha Mercante e Recolonização:

"Quando, no Brasil, se intenta preservar os interesses do país, os teóricos e políticos, contaminados de colonialismo, ou simplesmente venais, se levantam em protestos em nome de uma "modernidade" estulta, apoiada em diversas teses de "economia de mercado", de "globalização da economia" e da "interdependência econômica". Embustes, porque sem respaldo na história do próprio capitalismo.

Os países que são potências marítimas mercantis sempre adotaram e continuam adotando medidas protecionistas, para manter e fortalecer suas Marinhas Mercantes, porque seus governos e suas elites dirigentes têm consciência do que significam elas em poder de determinação nas relações internacionais de comércio.

Tais medidas vão desde financiamentos estatais de longo prazo e juros subsidiados, para renovação das frotas mercantes, até reformulações de regulamentação portuária, passando por subsídios permanentes diretos ou indiretos, através de "operações cruzadas" relacionadas com o imposto de renda. Nos Estados Unidos esses auxílios montam a US\$ 2,5 bilhões. E não o fazem por subjetivismo idealistas, mas para garantir receitas de bilhões de dólares, que repercutem favoravelmente nos balanços de pagamento e permitem aportes financeiros à produção em geral, gerando empregos.

O projeto de lei do deputado Luiz Salomão, com substitutivos do deputado Mauro Borges, está sendo objeto de pressões internacionais, diretas ou insidiosas. Os Estados Unidos cobram do ministro Henrique Cardoso a fidelidade de membro do "Diálogo Americano", que é ligado a McArthur Foundation", que, por sua vez, é um dos braços do "Council of the Latin America", presidido por David Rockefeller.

A insídia e a solécia são manifestas. Ainda agora, os Estados Unidos aumentaram para US\$ 75 mil a taxa portuária para navios de bandeira brasileira, como represália ao au-

mento para US\$ 1,5 mil da "Taxa de Utilização de Faróis", que inclui outros itens do sistema de segurança do tráfego marítimo. Uma atividade especializada e cara. Por que só dois anos depois aquele país se rebela contra a "arbitrariedade" e no exato momento em que o referido projeto transita em nosso Congresso? Outra medida discriminatória visa criar obstáculos a navios brasileiros quando subsidiados e sem o chamado "casco duplo". Ora, o Congresso norte-americano, segundo o "Journal Of Commerce", aprovou subsídios de US\$ 1,9 bilhão, de um total de US\$ 4 bilhões pleiteado por armadores estadunidenses, para ajuda de 90 navios vinculados à chamada "bandeira de segurança". Outro projeto em trânsito no Congresso daquele país refere-se à ampliação do "Fundo de Capital para Construção", que facilita condições especiais aos armadores norte-americanos que façam encomendas aos estaleiros do país. E o deputado Gerry Studds (democrata), de acordo com a citada publicação, concluiu sua exposição dizendo: "há mais para vir". De outro lado, a revista "Seatrade Week" da última semana de maio findo, sob o título "Caving in on cargo preference" (Indo fundo na primazia de fretes) publicou que o governo Clinton usará a lei de reserva de mercado para exigir preferência para navios norte-americanos no transporte do equivalente a 75% do total do "pacote agrícola", no valor de US\$ 750 milhões, a título de ajuda à União Soviética.

No que se refere aos "cascos duplos", em exigência, pergunte-se: todos os navios das frotas mercantes, incluindo os norte-americanos, atendem a esse requisito técnico? E o que falar das "bandeiras de conveniência" usadas por todas as marinhas mercantes poderosas, para despistarem favorecimentos. Até o pequeno Luxemburgo, país mediterrâneo, as usa?

Outra pergunta: por que o Brasil está vendendo navios de 38.100 toneladas a pretexto de não atender a especificações técnicas, se todos os demais países, incluindo o Japão, possuem navios de todos os tipos e tonelagem mantendo-os em tráfego? Considere-se, ainda, que os nossos podem ser utilizados no transporte de trigo argentino e, como recalda no porto de Paranaguá, levar soja para os portos do Báltico e do golfo de Botnia, sem problemas de calado.

Tais interferências e represálias têm uma explicação: o Brasil é o único país do mundo em que seus governos, Sarney e Collor, não fizeram outra coisa senão desmoralizar sua marinha mercante: é o único país do mundo que renuncia, indiscriminadamente, na lista dos "inconterms" (nomenclatura específica usada no comércio internacional de cargas) ao sistema FOB, que garante preferência da bandeira do navio transportador e usa o sistema CIF, que cede essa preferência a terceiros. Proponho então a pergunta: por que os estrangeiros não de nos respeitar se nós não nos respeitamos?"

Ainda agora interesses excusos estão sendo usados, via MERCOSUL, para acabar com a nossa Marinha Mercante, bastando citar o empenho da Confederação Nacional da Indústria (CNI) que pede, apesar da oposição do SYNDARMA, livre aceso internacional ao mercado marítimo do Cone Sul.

Enfim, os interesses internacionais contrariados, num mercado de fretes que significa a segunda maior receita comercial do mundo moderno, somente ultrapassada por aquelas geradas pelo petróleo e seus derivados, consegue aliados internos, tanto na iniciativa privada quanto estatal, com capacidade decisória, o que muito tem ajudado no desmonte da Marinha Mercante que já tivemos e que hoje, pouco a pouco, desaparece dos mares.

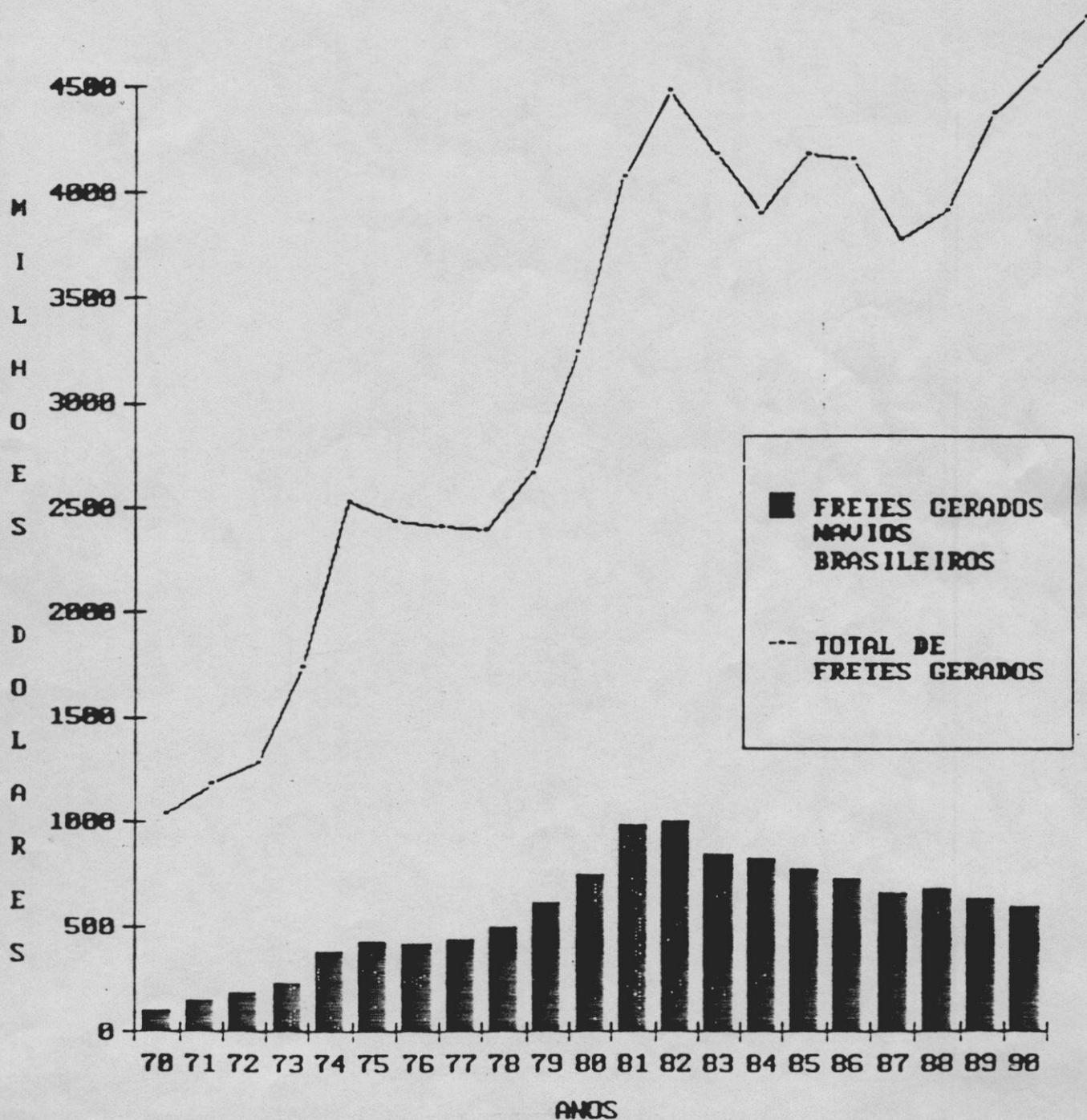
ANEXO B

SITUAÇÃO DOS PEDIDOS DE FINANCIAMENTO NO FMM			
Armador	Embarcação	qtd	Navegação
Nível: em contratação			
Norsul	graneleiro	2	LC
Metalnave	Metaltanque	1	CA
Transroll	Ro-Ro/Lo-Lo	2	LC
Global	Ro-Ro	1	LC
Nível: aguardando projeto			
Frota Oceânica	Multipurpose	2	LC
Nível: em enquadramento			
Conan	graneleiro	2	CA
H.Dantas	graneleiro	2	CA
Frota Amazônica	multipurpose	2	LC
Frota Amazônica	graneleiro	2	LC
Chaval	graneleiro	1	CA
Frota Oceânica	graneleiro	2	LC
Nível: aguardando reunião CDFMM			
Docenave	porta-celulose	2	LC
Nível: análise de prioridade			
Cargomar	Ro-Ro REP	1	LC
Nacional	Ro-Ro/Lo-Lo	4	LC
Mabin Rio	Petroleiro	2	LC
Libra	Ro-Ro/Lo-Lo	2	LC
Libra	graneleiro	2	LC
Paulista	Ro-Ro/Lo-Lo	1	LC
Marvi	graneleiro	2	CA

ANEXO C

COMERCIO MARITIMO BRASILEIRO DE LONGO CURSO

(exp + imp)



FONTE: Anuario Estatistico, SUNAMAM, DNTA, diversos numeros.

ANEXO D

MINISTÉRIOS E ÓRGÃOS QUE INTERFEREM NA ATIVIDADE MARÍTIMA

- 1 - Ministério da Marinha ✓
- 2 - Ministério dos Transportes ✓
- 3 - Ministério das Relações Exteriores ✓
- 4 - Ministério da Fazenda ✓
- 5 - Ministério da Indústria e Comércio ✓
- 6 - Ministério da Justiça ✓
- 7 - Ministério da Saúde ✓
- 8 - Ministério da Previdência Social ✓
- 9 - Ministério do Trabalho ✓
- 10 - Ministério da Agricultura ✓
- 11 - Ministério de Minas e Energia ✓
- 12 - Ministério da Educação
- 13 - Ministério da Ciência e Tecnologia
- 14 - Órgãos Ambientais

ANEXO E

MARÍTIMOS, ARMADORES, EXPORTADOR E CONSTRUTOR NAVAL

A realidade positiva ou negativa da Marinha Mercante depende não só da interação de seus três grandes embasamentos: construção naval, porto e navio, mas também da forma como seus atores principais, marítimo, armador, usuário, construtor naval e governo interagem, já que seus interesses são interdependentes.

Vamos assim desenvolver algumas considerações sobre os quatro primeiros grupos para que tenhamos uma visão ampla da diversidade de interesses entre eles, o que comumente prejudica nosso transporte marítimo.

Marítimo - Como o nome diz, é aquele que é íntimo do mar ou seja: são os homens, que durante toda uma existência, vivenciam a vida marinha nas longas distâncias dos oceanos.

No Brasil é uma atividade que começou a ser exercida por brasileiros a partir da primeira década do século XIX e o registro mais antigo de uma Carta de Oficial, concedida à brasileiro, data de 1818.

A razão desse nosso afastamento do mar, pois foram necessários mais de 300 anos de história nacional para que fosse expedida a 1ª carta, é efeito das leis portuguesas da época que vedavam, aos brasileiros, o exercício da arte marinheira.

Desde então a atividade do marítimo tem sido caracterizada, em relação ao nível de emprego, por uma senoide correspon-

dente aos momentos positivos e negativos da Marinha Mercante.

Nos últimos anos, em decorrência da competitividade perseguida pelos armadores, os marítimos têm vivido uma de suas piores épocas. Isso porque, no estrangeiro, com a construção de novos navios tecnologicamente avançados, foi possível reduzir tripulação, diminuindo assim seus custos operacionais.

Todavia os armadores brasileiros, perseguindo o mesmo propósito, conseguiram reduzir os Cartões de Lotação, com a concordância da Marinha, mas em navios obsoletos e sem a tecnologia que viabiliza corretamente a substituição do homem pela máquina.

Como se essa redução já não fosse suficiente para afetar o mercado de trabalho, ela foi feita num momento em que nossa armação, encostando ou vendendo seus navios, partia para a corrida do afretamento ocasionando, as duas coisas, redução + afretamento, uma grave crise social no mar pelo desemprego generalizado.

Esse quadro negativo ao marítimo tende a ser excessivamente agravado com a possível criação do Registro Especial Brasileiro pois, com ele, o homem do mar mercante passa, oficialmente, à condição de pária dos trabalhadores brasileiros o que, até um passado recente, caracterizava o trabalhador do campo. Vamos justificar a afirmação:

- O custo da tripulação, para o armador, está onerando sobremodo sua atividade. Menos pelas importâncias pagas a seus empregados do Quadro do Mar mas, sobretudo, pelas obrigações sociais que fazem crescer sua folha com pessoal, em até 130%;

- certamente essas vantagens sociais são as mesmas de todo

trabalhador brasileiro. Contudo, como a constituição da mão de obra no mar tem a forma de uma pirâmide, com a base formada pela guarnição e o topo pelo Comandante e Oficiais e, como a remuneração, face política do governo, reduziu a diferença entre os salários da base e do topo, o total da despesa com pessoal cresceu muito já que o número da tripulação bem remunerada, em relação a sua responsabilidade e capacidade, é muito maior que a reduzida quantidade de oficiais.

Assim os nossos armadores, copiando o que foi iniciado em 1987 na Noruega, passaram a pleitear a instituição do Registro Especial Brasileiro, também conhecido como Segundo Registro ou Registro Internacional, pois nele inexistente qualquer amparo àqueles que trabalham no mar já que não estarão sujeitos à lei brasileira (aposentadoria, férias, vínculo empregatício, FGTS, INSS, PIS/PASEP etc.). Além da isenção social, os armadores estarão isentos do pagamento do Imposto de Renda e a remuneração paga aos tripulantes não será aquela determinada pelas nossas leis.

Obviamente essa solução significa uma substancial economia de custos para o empresário porém, para o trabalhador, ela aponta para o fim da sua atividade pois que ele, num país com a realidade de benefícios sociais generalizados, será o único que não terá nenhum amparo social, o que tornará muito difícil, nesse quadro discriminatório, fazer alguém optar pela vida marítima.

Isso significa que, num futuro próximo, como foi na década de 30, nossos navios serão comandados por estrangeiros pela inexistência de profissionais brasileiros e, para isso, até a

Constituição ajuda pois agora, ao contrário das anteriores, que exigiam que a função de Comando fosse privativa de brasileiro nato, é permitido, ao estrangeiro naturalizado, o exercício da função de Comando.

Enfim, nos dias de hoje, por processos mais sutis, nosso empresário do mar, com a cumplicidade do Governo, leva a Marinha Mercante para a realidade dos séculos XVI, XVII e XVIII quando, aos brasileiros, era vedada a atividade marítima.

Consideramos oportuno lembrar que além da Docenave, que já tem 15 de seus 20 navios em bandeira de conveniência, a própria Petrobrás, que representa sozinha 60% da Marinha Mercante brasileira, está decidida a registrar seus navios na "bandeira uruguaia" que funcionaria, dentro do MERCOSUL, como nosso "Segundo Registro".

Ora, como para isso é indispensável a transferência do "Registro da Embarcação" ocorrerá que no amanhã não teremos marítimos nem navios que, absurdamente, foram financiados pelo nosso Fundo de Marinha Mercante.

Cabe então uma pergunta: Como ficará o Poder Marítimo sem navios e tripulantes brasileiros?

Contudo, para que isso não ocorra, apresentamos uma idéia, no Capítulo das Sugestões, capaz de, atendendo ao pleito da armação, atender também aos interesses dos marítimos.

- Armador é aquele que arma um navio no sentido de provê-lo do necessário à sua utilização. A origem da expressão, dada àqueles que hoje administram os navios, vem de um passado distante quando os barcos à vela eram armados, de acordo com seus mastros e vergas, em galeras, barcas, galeões, brigues etc..

Assim o sentido da palavra não tem necessariamente a conotação de armar para defender/atacar apesar de que, antes da existência dos navios de guerra, era comum o embarque de um grupo que tinha a finalidade de defender o barco mercante dos ataques piratas e, a eles, era dado o armamento necessário.

Enfim, essa atividade é milenar e, em países de tradição marinheira, a função é exercida embasada numa grande experiência, passada de geração para geração e, comumente, em especial nos países nórdicos e na Grécia, o armador teve um início profissional exercendo funções a bordo de navios e, quando o próprio armador não tem essa experiência marítima, a rotina é o aproveitamento preponderante, na administração da empresa, de Comandantes e Chefes de Máquinas mercantes que levam, para terra, uma longa vivência no mar.

No Brasil, com uma Marinha Mercante historicamente recente pois, de forma organizada data de 1887, nossa armação não tem a tradição encontrada no exterior.

Cabe também ter presente que, como a navegação brasileira de longo curso era, até 1967, estatal (o longo curso de carga geral era monopólio do Lloyd Brasileiro) nossa armação, mesmo aquela que hoje chamamos de tradicional, não tem ainda 30 anos de experiência internacional.

Acresce que não existe no Brasil um curso completo de formação de executivos para a atividade marítima quando, pelos valores envolvidos e complexidade gerencial presente nessa modal de transporte, deveríamos ter um curso de nível superior especializado e embasado em comércio exterior, economia, administração, arte naval, técnicas de operação, direito, afreta-

mento, seguro etc... que preparasse nossos executivos do mar.

Enquanto isso não acontece eles continuam a ser formados, de modo improvisado, no dia a dia das empresas, o que ainda é muito melhor do que a rotina encontrada nas estatais onde, comumente, os Executivos, são nomeados por injunções políticas, e muitas das vezes estranhos ao mar. O resultado dessa improvisação quase geral é, comumente, uma administração inadequada que procura transferir suas deficiências aos portos, despreparo e custo dos marítimos, falta de incentivos, concorrência predatória de armadores sem navios, despesas sociais etc... .

Cabe acrescentar que, como no início da nossa atual armação, nos anos de 60/70, foi a ela dada uma gama de incentivos, num momento de mercado aquecido, nossos empresários do mar não tiveram inicialmente preocupação com custos, o que só recentemente passaram a perseguir, só que muitos pelo caminho fácil de um afretamento excessivo que, mesmo atendendo aos interesses imediatos de alguns, não atende aos interesses maiores da Nação.

Por isso cabe ao Governo criar normas que, disciplinando o mercado, conceda ao armador meios de sobrevivência numa atividade internacionalmente competitiva e comumente subvencionada.

Exportador - como grupo organizado e corporativista é participante recente na atividade marítima, da qual é usuário.

Seu interesse está centrado na obtenção de fretes mais baixos já que, ao preço final de seu produto, será acrescido o custo transporte.

Desse modo a ele não interessa que o meio a ser usado seja

nacional ou estrangeiro e sim o valor que terá que pagar a um ou a outro.

Aparentemente é uma decisão econômica correta quando, na verdade, o seguinte aspecto deveria também ser pensado: na medida em que o navio estrangeiro é utilizado, nem sempre com a qualidade oferecida por armadores nacionais como Aliança, Transroll, Netumar, Frota Oceânica, Paulista etc..., nossa bandeira vai desaparecendo dos mares e, quando nossa capacidade de transporte estiver extinta, interesses internacionais arbitrarão, como a história comprova, um valor de frete que, embutido no preço final do produto exportado, tornará impeditiva sua colocação no mercado externo.

Portanto a visão do exportador brasileiro é imediatista, mas cabe ressaltar que a pressão que desenvolvem por fretes mais baixos tem levado nossa armação a perseguir custos menores, procurando compatibilizar o seu interesse com o do exportador, o que certamente é benéfico.

Enfim, o usuário (exportador/importador) é indispensável à atividade marítima, mas seus pleitos devem ser postos com uma visão macro da atividade aquaviária e não sob um enfoque micro de um interesse setorial do todo do transporte marítimo.

Construtor naval - O empresário da construção naval é fruto de uma decisão de Governo em criar uma indústria naval. Desse modo seu renascimento a partir dos anos cinquenta está ligado a um elenco de medidas protecionistas como reserva de mercado, garantia de encomendas dentro dos Planos Quinquenais etc... .

Essa proteção inicial fez com que a preocupação com custos não fosse, por muito tempo, item prioritário na construção naval fazendo com que os armadores, clientes maiores do construtor naval, criticassem o preço final do produto que era entregue com atrasos significativos, o que continua acontecendo, mas agora por falta de fluxo de caixa.

Por sua vez o empresário da indústria naval atribuía, ao armador, o desejo de afretar navios e assim, esse descompasso entre eles, perdurou até que a crise ficasse tão profunda que, a partir daí, juntaram esforços a procura de soluções.

Certamente essa crise fez com que o construtor naval procurasse, como o armador fez, o controle de custos e assim podemos afirmar que as dificuldades depuraram vícios e falhas profissionalizando mais, tanto o armador quanto o construtor naval, já que os tempos hoje diferem da realidade dos primeiros momentos.

Portanto, concluindo esta abordagem sobre marítimo, armador, exportador, construtor naval, podemos afirmar que eles, que viabilizam e dependem da atividade aquaviária, têm uma parcela de culpa pelo estado atual do transporte marítimo já que individualmente, cada grupo procura saber o que a Marinha Mercante pode fazer por ele, mas raramente pensa o que ele pode fazer pela Marinha Mercante.

BIBLIOGRAFIA

1. BASTOS, Eduardo da Cunha. A Construção e o Reparo Naval no Brasil. Rio de Janeiro. Escola Superior de Guerra, 1990.
2. BESERRA, Elias Ricarte. Análise Comparativa dos Custos Portuários paara Navios Porta-Contentores. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 1992. Tese de Mestrado.
3. BRAGA, Humberto. Bandeiras de Conveniência. Portos e Navios. Rio de Janeiro, v. XXIX, nº 328 p. 51.
4. BRASIL. Constituição. República Federativa do Brasil. 1988: Senado Federal. Centro Gráfico 1988.
5. BRASIL. Decreto nº 85174 de 18 de setembro de 1980. Disciplina A Coordenação Nacional na Direção Civil do Transporte Marítimo em situação de tensão, emergência ou guerra e da outras providências. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil. Brasília 19 set. 1980.
6. BRASIL. Decreto nº 88157 de 9 de março de 1983. Cria a Comissão Marítima Nacional (COMANA) e da outras providências Diário Oficial (da República Federativa do Brasil. Brasília 10 março 1983 Seção I.
7. BRASIL. Decreto nº 88420, de 21 de junho de 1983. Dispõe sobre a navegação e Marinha Mercantes, estabelece as condições de apoio e estímulo à Marinha Mercante: trata da estruturação dos órgãos de execução da política de navegação e Marinha Mercantes, e da outras providências. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil) Brasília, 22 junho 1983.
8. BRASIL. Decreto nº 89331, de 25 de janeiro de 1984. Aprova a Política Marítima Nacional (PHN) Diário Oficial (da República Federativa do Brasil) Brasília, 26 jan. 1984.
9. BRASIL. Decreto nº 91223, de 7 de maio de 1985. Dá nova redação ao artigo 3º do decreto nº 88157, de 9 de março de 1983 que cria a Comissão Marítima Nacional (CoMaNa) Diário Oficial (da República Federativa do Brasil). Brasília, 8 ~~de maio~~ de 1985.
10. BRASIL. Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966. Estabelece Normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos portos nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil). Brasília 5 de abril de 1966. Seção I.

11. BRASIL. Decreto-lei nº 666 de 2 de julho de 1969. Institui a obrigatoriedade de transporte em navios de bandeira brasileira e dá outras providências. Diário Oficial (da República aFederativa do Brasil) Brasília. 3 jul. 1969.
12. BRASIL. Decreto-lei nº 687, de 18 de junho 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 a lei nº 5025, de 10 de junho de 1966, que dispõe sobre Intercâmbio Comercial com o exterior. Diário Oficial (da Repúblicaa Fwederativa do Brasil), Brasília, 18 jul. 1969.
13. BRASIL. Decreto-lei nº 1801, de 18 de agosto de 1980. Consofia e altera a legislatora relativa ao adicional ao frete para a renovação da Marinha Mercante, bem como do fundo da Marinha e dá outras providências Diário Oficial (da República Federativa do Brasil). Brasília 19. ago. 1980.
14. BRASIL. Decreto-Lei nº 2404, de 23 de dezembro de 1987. Dispõe sobre o adicional ao frete para a renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o fundo da Marinha Mercante e dá outras providências. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil) Brasília 24. dez. 1987.
15. BRASIL. Decreto-lei nº 2414, de 12 de fevereiro de 1988. Altera o decreto-lei nº 2404, de 23 de dezembro de 1987, que dispõe sobre o adicional ao frete para a renovação da Marinha Mercante e o fundo da Marinha Mercante. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil. Brasília, 17 fev. 1988.
16. BRASIL. Escola de Guerra Naval FI-219A. Guia para a elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
17. BRASIL. EGN-215A. Guia para a elaboração de teses e manografias. Rio de Janeiro, 1981.
18. BRASIL. Lei nº 3381, de 24 de abril de 1958. Cria o fundo da Marinha Mercante e a taxa de renovação da Marinha e dá outras providências. Diário Oficial (dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro 25 abr. 1958.
19. BRASIL. Lei nº 8402, de 8 de janeiro de 1992. Restabelece os incentivos fiscais que menciona e dá outras aprovidências. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil). Brasília, 9 jan. 1992.
20. BRASIL. Lei nº 8630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial 9da República Federativa do Brasil. Brasília, 26 fev. 1993.

21. BRASIL. Portaria nº 07, de 14 de janeiro de 1991. Dispõe sobre a desregulamentação da navegação de longo curso. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil). Brasília v. 129 nº 11 p. 1172 16 jan. 1991. Seção 1 pt 1. Portaria do Ministro da Infra-estrutura.
22. BRASIL. Portaria nº 08, de 14 de janeiro de 1991. Dispõe sobre a desregulamentação da navegação de cabotagem. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil) Brasília, v. 129 nº 11 p. 1173, 16 jan 1991. Seção 1 pt 1. Portaria do Ministro da Infra-estrutura.
23. BRASIL. Portaria nº 10, de 14 de janeiro de 1991. Dispõe sobre a desregulamentação da navegação de apoio marítimo. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil). Brasília. v. 129, nº 11, p. 1173, 16 jan. 1991. Seção 1, pt. 1 Portaria do Ministro da Infra-estrutura.
24. CAMPBELL, Herbert. A Marinha Mercante na Segunda Guerra. Rio de Janeiro: Record, 1993.
25. FLORES, Mário César. O Poder Marítimo. Conceituação e Componentes. Rio de Janeiro: Diretoria + Portos e Costa. 1985.
26. _____. Panorama do Poder Marítimo Brasileiro. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, Serviço de Documentação da Marinha, 1972.
27. GOMES, Carlos Rubens Caminha. A Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro. Centro dos Capitães da Marinha Mercante, 1990.
28. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. Política de Afretamento. Análise e Sugestões. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, n 108, p. 115/127. julho/set. 1988 Redução de Tripulação. Revista Navegação Rio de Janeiro Junho/julho 1988 p. 60/66 e 60/63.
29. MELLO, Carlos Cordeiro. Transporte Marítimo. Rio de Janeiro. Diretoria de Portos e Costa/CATM 1985.
30. PAINEL sobre Transporte Marítimo, A Construção e os Reparos Navais. Rio de Janeiro. Escola de Guerra Naval. 1991.
31. Pires, José Carlos Fragoso. O Tráfego Marítimo e a Marinha Mercante do Brasil. Rio de Janeiro. Escola de Guerra Naval, 1990.
32. ROCHA, Humberto Gonçalves. Afretamento de Navios. Rio de Janeiro. Diretoria de Portos se Costa/CATM 1985. Pales-tra proferida em 25 de setembro.
33. SEIDL, Herbert de Mattos. Mahan. Os Fundamentos do Poder Marítimo. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval. 1984.

34. SEMINÁRIO DE POLÍTICA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO E A MARINHA
MERCANTE. Brasília. Ministério dos Transportes, jul.
1986.

35. VALENTE, Murillo Gurgel. A Política de Transporte Marítimo
do Brasil. 2ª ed. Brasília: Ministério dos Transportes.

1307 5





do Brasil. 2ª ed. Brasília: Ministério dos Transportes, 1980.

BRASIL. Ministério dos Transportes. 1980.

2ª SEMINÁRIO DE POLÍTICA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO E V. MARINHA

Machado, Ronaldo Cevidanes

AUTOR

TÍTULO

A formulação da política nacional de Marinha Mercante

6-B-42

DEVOLVER NOME LEIT. (3588/94)

19 MAI 1994 emg(FN)PIRES

08 JUN 1994 Juarez ^{CLC} JUAREZ

03 AGO 1994 emg PIRUS

08 OUT 1994 emg Machado

25 MAR 1995 Cab Lauza

18 ABR 1995 Che Roberto

22 SET 1995 Jullianax/emg max

23 MAR 1996 CC HELDEN

26 ABR 1996 ^{ABRANTES} CC Abrant

18 MAI 1996 CC AUBUSO ROBERTO

04 JUN 1996 SAKIYAMA

Devolver em

Nome do Leitor

21 JUN 1996 RENOVARO e/ APRES

16 JUL 1996 Renovado / of apres.

23/07/96 Rodolfo

09 OUT 1996 STINGELIM.

20 NOV 1996 Rodolfo ^{cm6} Rodolfo

04 MAR 1997 Union

19 MAR 1998 CM6 ROBERTO ^{John}

16 AGO 1999 CC (EW) HINDL

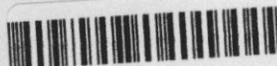
10 JUN 2000 CM6 MOGUEIRA

23 FEV 2002 CC TAVARES

29 MAR 2002 CC CELSO ^{John}

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO
NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

19 MAI 1994	20 NOV 1996	
08 JUN 1994	04 MAR 1997	
03 AGO 1994	19 MAR 1998	
08 OUT 1994	16 ABR 1999	
25 MAR 1995	10 JUN 2000	
18 ABR 1995	23 EV 2001	
22 SET 1995	29 MAR 2002	
23 MAR 1996		
26 ABR 1996		
25 MAI 1996		
04 JUN 1996		
21 JUN 1996		
16 JUL 1996		
23 OUT 1996		
09 OUT 1996		



00104580003588

A Formulacao da politica naciona
6-B-42

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Machado, Ronaldc Cevidanes

A formulação da politica nacio
nal de Marinha Mercante

6-B-42

(3588/94)