

21

3-B-44

05

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM/87

Partido -

Solução do P-III-4 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

HELIO CARLOS MACHADO ALVES

CAPITÃO-DE-LONGO-CURSO

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19 87

ALVES, Helle Carlos
 A seguir se encontram os dados referentes ao Navio Brasileiro - Rio de Janeiro (CN 1001) em 1981.
 1. Nome: Rio de Janeiro
 2. Tipo: Lancha de patrulha
 3. Construtor: Lancha de patrulha
 4. Ano de construção: 1981
 5. Local de construção: Rio de Janeiro
 6. Estado de conservação: Bom

10/10/81

Abordagem realizada a bordo do navio brasileiro internacionalizado em 1981, com o objetivo de verificar a situação do mesmo. A embarcação foi encontrada em boas condições de conservação, com o casco e a estrutura em bom estado. A documentação necessária para a liberação do navio foi apresentada e aceita. O navio foi liberado para prosseguir sua viagem. A embarcação foi encontrada em boas condições de conservação, com o casco e a estrutura em bom estado. A documentação necessária para a liberação do navio foi apresentada e aceita. O navio foi liberado para prosseguir sua viagem.

Formulário de sugestões que foram recebidas, no sentido de melhorar a qualidade dos serviços prestados pelo Departamento de Registro de Navios. O formulário foi preenchido e encaminhado para a análise da Diretoria de Registro de Navios. A Diretoria de Registro de Navios está analisando as sugestões e tomando as providências necessárias para melhorá-los.

AC: 80356
BX 103330

MM - EGN
BIBLIOTECA
05/21/1988
N: 1157



ALVES, Helio Carlos Machado

A navegação de longo Curso e seus reflexos na Construção Naval Brasileira. - Rio de Janeiro: EGN, 1987. 41 p.

Bibliografia.

Monografia: C-PEM, 1987.

1. Política. 2. Estratégia. I. Brasil. Escola de Guerra Naval. II. ~~A navegação de longo Curso e seus reflexos na Construção Naval Brasileira.~~ *Título.*

EXTRATO

Abordagem histórica e analítica das relações internacionais, onde o transporte marítimo se fez imprescindível para o desenvolvimento do comércio entre as nações. A construção naval e a evolução dos navios. Conceituação dos tipos de navegação e dos navios pertinentes. A construção naval no Brasil. A estrutura do frete e o AFRMM como suporte à Política de Marinha Mercante. A prescrição de cargas à bandeira brasileira, as Conferências de Fretes e os Acordos Bilaterais. O "JOINT VENTURE" e os interesses dos armadores brasileiros. As Bandeiras de Conveniência e as frotas mercantes organizadas no contexto internacional. Resultado do Comércio Internacional e a Marinha Mercante Brasileira em 1986.

Formulação de sugestões que parecem ser convenientes, no sentido de adaptar novos métodos para exportação de navios, criando na construção brasileira a modalidade; SEMI-ACABADO. E para os armadores nacionais navios "MULTI-POURPOSE", graneleros adaptados para transportar contêineres, modelos simplificados a preços baixos.



A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO E SEUS REFLEXOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL
BRASILEIRA

HELIO CARLOS MACHADO ALVES
Capitão-de-Longo-Curso

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1987



NOTA DE EDIÇÃO

"O presente trabalho foi composto usando Processador de Texto WordStar versão 3.00, e impresso usando um Computador Cobra 210 e Impressora Cobra 5 x 16, comandados por Sistema Operacional SPM B.01".

Nesta composição foram utilizados 63 caracteres por linha e 32 linhas por página.

TEMA: A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO COMO INSTRUMENTO DO COMÉRCIO EXTERIOR E SEUS REFLEXOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA.

TÓPICOS A ABORDAR: A influência dos acordos bilaterais no estabelecimento de uma política de fretes. A abertura do transporte marítimo à iniciativa privada "versus" os interesses das empresas estatais. As dificuldades de execução dos programas de construção naval financiados pelos recursos do FMM. A participação da bandeira brasileira na geração de fretes brutos. A ociosidade dos NM graneleiros, face a redução dos fretes e seus reflexos na construção naval. A realidade da estrutura do frete marítimo.

PROPOSIÇÃO: Analisar diversos aspectos relativos ao comércio exterior, à navegação, à construção naval e aos fretes marítimos, com ênfase no que respeita ao longo do curso, a fim de apresentar sugestões que visem à normalização da construção naval brasileira, a partir dos interesses dos usuários da navegação de longo curso.

ÍNDICE

	FOLHA
PROPOSIÇÃO.....	II
ÍNDICE.....	III
INTRODUÇÃO.....	IV
 CAPÍTULO 1 - AS ETAPAS DO DESENVOLVIMENTO TÉCNICO NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA.....	1
A Economia dos Transportes e o Navio pertinente.....	3
A navegação mundial e a irregularidade do desenvolvimento da Marinha Mercante.....	4
A indústria naval no mundo.....	5
Navios especiais.....	6
 CAPÍTULO 2 - O COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	10
O custo do transporte marítimo.....	11
A SUNAMAM, a navegação de longo curso e as Conferências de Fretes.....	12
Finalidade das Conferências de Fretes.....	13
As Conferências de Fretes e o Comércio Marítimo Brasileiro.....	14
Estatutos/Regulamentos.....	16
Tarifas de Fretes.....	17
Vantagens e Desvantagens das Conferências de Fretes.....	18
Concorrentes das Conferências.....	19
Acordos Bilaterais.....	19
"JOINT VENTURE".....	21
 CAPÍTULO 3 - O FRETE.....	23
Postulado Básico da Doutrina Brasileira.....	23
Expressão Econômica do Frete.....	23
O Fundo de Marinha Mercante.....	25
Fluxograma do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.....	28
 CAPÍTULO 4 - O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS A GRANEL.....	30
O impacto dos Acordos Bilaterais.....	31
 CAPÍTULO 5 - A CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA E OS INTERESSES DOS USUÁRIOS DA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.....	34
A antiga indústria de construção naval.....	34
A moderna indústria naval brasileira.....	34
 CAPÍTULO 6 - CONCLUSÕES.....	37
O Comércio Marítimo Internacional e a Marinha Mercante Brasileira.....	37
Sugestões.....	38
Normalização da Construção Naval Brasileira... ..	39
Sugestões.....	40
 BIBLIOGRAFIA.....	A-1
 ANEXO A - Frota Mercante Brasileira de Longo Curso Posição:31 - Dezembro - 1986.....	A-II

15 O comércio exterior parece ser tão antigo, como a própria existência do homem sobre a terra. Nos seus primórdios, a humanidade vivia exclusivamente da caça e da pesca, e com o intuito de aperfeiçoar essas únicas atividades é que apareceram as primeiras invenções, surgindo assim: o machado, a lança, a flecha, etc..., por isso, acreditamos que foi também com o intuito de conseguir uma pesca mais farta que o homem se aventurou numa primeira embarcação, a qual naturalmente foi um simples e grotesco tronco de árvore. Com esse tronco o homem conseguiu a maior façanha de então, ou seja, atravessar um rio "navegando".

Desse simples acontecimento o homem, através dos séculos, foi desenvolvendo a forma ideal para permanecer sobre a água. Inventou um sistema básico de navegação, o qual lhe permitiu, até os nossos dias, sobrepujar os 2/3 de água que compõe a superfície deste planeta.

Tal desenvolvimento não teria sido alcançado, se algo mais atraente não despertasse outras motivações. O homem sentiu necessidade de aumentar o tamanho das embarcações e introduzir aperfeiçoamentos nas mesmas, não para melhorar a pesca! Outros fatores contribuíram nessa evolução tais como: conquista de terras, guerras, política e até mesmo curiosidade. Dentre os inúmeros fatores que poderíamos mencionar, o que provocou no homem, a vontade férrea de aprimorar essa embarcação, foi o comércio.

A ambição do lucro, a procura de novos mercados e a busca de novos clientes, através das águas e com êxito, é - nos mostrado pelos fenícios, povo conhecidíssimo por sua índole comercial, que no afã de conseguir seu intento não media esforços para construir e aperfeiçoar suas embarcações. Por

volta do século VI AC, os fenícios comerciando e navegando, conseguiram contornar a África, passando pelo Cabo das Tormentas, feito este que somente veio a ser sobrepujado, oficialmente, quase dois mil anos depois, pelo português Vasco da Gama, e rebatizado com o nome de Cabo da Boa Esperança.

O mundo comercial atualmente, apesar de toda modernidade existente nos navios, tem vários complicadores que para avaliar a navegação de longo curso e seus reflexos na construção naval, temos necessidade, sem querer recontar a história da humanidade, de partirmos de uma época mais recente, com o sistema já energizado, com as embarcações e com os homens profissionalizados adequadamente.

Desde, provavelmente o século XI, de Guadalquivir às costas formadoras do canal da Mancha e até a setentrional Irlanda, as populações instalaram-se ribeirinhas ao mar, em todas as desembocaduras de rios, nas pequenas baías e em reduzidas obras, construindo portos para atender às modestas atividades costeiras e dar continuidade ao comércio marítimo que circulava com o ferro da Biscaia, o estanho da Cornualha o sal da Andaluzia Setubal, Tejo, Aveiro e da costa Bretã.

É freqüente afirmar-se que essa atividade marítima derivou da introdução da construção naval mediterrânea, pelos genoveses. Eram eles que construíam as galés para uso na guerra no mar, contra os muçulmanos. Essas galés, ora guerreando ora transportando mercadorias, não ultrapassaram o estreito de Gibraltar.

Para atender às populações ribeirinhas no Atlântico, surgiram os barcos atlânticos. Da Biscaia vinha um tipo de embarcação que serviu de modelo aos veleiros de carga italianos e catalães.

O berço do comércio foi o Mediterrâneo, nos vales profundos no Nilo, do Jordão, do Eufrates, mar Vermelho e Golfo

Pérsico.

Quem tenha idéia, por superficial que seja, das atividades que hoje constituem o comércio mundial, custa a crer que sejam tão humildes suas origens. Parece que tudo começa quando a criatura humana deixa de restringir-se à colheita do seu alimento ou procurá-lo na caça. Passa a produzi-lo e principalmente a construir as embarcações necessárias e adequadas ao comércio e trocas.

Este trabalho se destina a motivar aos estudiosos do assunto, a desenvolver programas de transporte marítimo e a construção naval. Sua apresentação pautou-se em:

- analisar diversos aspectos relativos ao comércio exterior.
- conceituar os diversos tipos de navegação e a construção naval.
- analisar os fretes marítimos na navegação de longo curso.
- apresentar sugestões que vizem à normalização da construção naval brasileira.

CAPÍTULO 1

ETAPAS DO DESENVOLVIMENTO TÉCNICO NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Na antiguidade vários povos, condicionados pelo determinismo geográfico, destacaram-se mais do que outros. Ombreados com os fenícios, devemos destacar também os romanos. Apesar de motivados quase sempre por intenções bélicas, trouxe à humanidade muitos aperfeiçoamentos na arte de navegar e na construção de embarcações.

Durante a idade média, os "VIKINGS", navegadores escandinavos, aventuraram-se no mar, mais por motivos políticos. Desenvolveram técnicas de navegação e de construção de embarcações que em pleno século IX, atingiram um outro continente, que somente cinco séculos depois, foi oficialmente "descoberto" por Cristóvão Colombo. Desse povo, todas as nações que se dedicavam à navegação e atividades marinheiras, foi aprendido o tipo de adestramento adequado ao homem que iria construir e manobrar as embarcações que necessitavam.

Os homens que sabiam quais os obstáculos a ultrapassar no mar e aqueles que necessitavam de maior espaço e mais velocidade, para cumprir seus intentos comerciais, utilizando navios, uniram-se. No decorrer dos séculos, formou-se o tripé que embasaria as etapas do desenvolvimento técnico da navegação comercial; ARMADOR - CAPITÃO DE NAVIO - CONSTRUTOR NAVAL.

É historicamente impossível a determinação do marco zero do início do desenvolvimento técnico; dos navios; comercial dos armadores e das companhias de comércio marítimo; do adestramento dos tripulantes e principalmente do CAPITÃO DO NAVIO.

Para resumir as etapas do desenvolvimento técnico da navegação marítima, relacionamos algumas datas que marcaram inícios de novas épocas nessa epopéia dos homens em busca da perfeição, a fins de termos o atual universo de navios, dos

mais variados tipos e utilização:

1803 - É demonstrado, pela primeira vez no rio Sena, em Paris, uma embarcação movida a vapor, pelo norte americano ROBERT FULTON.

1819 - O navio "SAVANNAH", saiu do porto de Savannah, nos Estados Unidos e, atravessou o Atlântico chegando a Liverpool em tempo bem menor ao que estavam habituados os usuários. Esse navio foi um dos primeiros SS (STEAMER SHIP), e na travessia do Atlântico, foi o primeiro navio a vapor a cumprí-la, mesmo possuindo velas que eram utilizadas em caso de problemas com as máquinas ou falta de combustível, este mérito lhe pertence.

1835 - O navio SS GREAT WESTERN, saindo da Inglaterra chegou a NEW YORK, após 14 dias de viagem, com 94 passageiros a bordo. Essa viagem marcou o início do serviço regular transoceânico, e possuía pás giratórias como propulsão.

1836 - Surge o hélice, um invento que em duas décadas superou definitivamente o sistema de propulsão com pás giratórias.

1840 - Foram construídos os maiores e últimos veleiros mercantes da história. Atingiam velocidades incríveis para a época. Os "CLIPPERS" chegaram a navegar na velocidade média de 18 nós.

1850 - É o início do grande progresso para a navegação mercante. São construídos navios com chapas de ferro. O grande combustível queimado nas caldeiras geradoras de vapor era o carvão. No início do século XX, foi o carvão sendo substituído pelo óleo combustível e ao longo dos anos, foi introduzido o óleo diesel, proporcionando aos navios, grandes aperfeiçoamentos.

Em 1959 os norte-americanos tentaram lançar no mercado, a era dos cargueiros atômicos, construindo um navio que recebeu o nome do primeiro navio que efetuou a primeira viagem, cruzando

o Atlântico.

Não foi dada continuidade no projeto e o cargueiro atômico "SAVANNAH" foi desativado e transformou-se em museu.

A Economia dos Transportes e o navio pertinente - ao longo de todos estes séculos, quando o homem sem abandonar suas atividades primárias (dentro da ótica das leis econômicas), o desenvolvimento da navegação marítima sempre buscou resolver as particularidades do transporte marítimo. As leis econômicas que dirigem a produção e a distribuição dos bens de consumo, espontaneamente ditam ao usuário que tipo de equipamento transportador será mais eficiente para colocá-los no mercado em perfeitas condições, o mais rápido possível, e a custo aceitável.

A Economia dos Transportes, neste caso específico, o Transporte Marítimo, estuda a relação da PRODUÇÃO GERAL, em cooperação com as forças produtivas do setor. Quando um usuário deseja transportar um litro de azeite, essa simples ação só fica completada tecnicamente, se efetuada em garrafas, recipiente metálico, plástico, etc..., nunca em tecido de algodão. O mesmo ocorre no transporte marítimo.

O desenvolvimento das forças produtivas no transporte marítimo, é igual a qualquer outro setor da economia nacional. Depende do nível do aperfeiçoamento técnico, dos meios de trabalho e das formas de sua utilização.

A Economia do Transporte Marítimo possui um amplo leque de problemas:

- a importância do transporte marítimo na economia brasileira e a ação do governo federal, em não poder transforma-lo em um sistema prioritário de transporte nacional, devido aos outros tipos de transporte não permitir condicionando o usuário que se habitua com um transporte

rodoviário, por exemplo, dificilmente aceitando o de via aquaviária; rejeita o navio no transporte doméstico.

- falta de motivação do principal agente no sistema, o usuário, pois sendo a economia brasileira de mercado aberto, de modelo capitalista, ele sempre procurará custos mais baixos, ou um transportador mais eficiente a preços aceitáveis, para atendê-lo no transporte marítimo na cabotagem quando necessitar; não podendo rejeitar o navio no transporte de longo curso.

- cada produto possui uma característica e todo usuário deseja que o seu transporte seja seguro, limpo, com mínimas perdas e avarias: em poucas palavras, deseja um veículo transportador que lhe satisfaça e para isso o transporte marítimo tem que se aperfeiçoar cada vez mais; é o que vem ocorrendo no universo internacional de navios mercantes.

A navegação mundial e a irregularidade do desenvolvimento da Marinha Mercante - A Marinha Mercante é um dos setores mais importantes da economia capitalista. Sempre enfrentou crises, ora de falta de carga, ora de falta de navios. Piores fases, acontecem em épocas de guerras e quando falta de tripulantes. É um setor que exige alta competência dos operadores do sistema, mesmo nos regimes socialistas como nos capitalistas, somente uma lei é obedecida: a do mercado de fretes. Este mercado atua independente de vontades ou de ingerência direta do Estado. Qualquer outro fenômeno, inclusive a oligarquia financeira, não é capaz de suplantar os ditames do mercado, que premiará adequadamente o armador competente, com navios adequados e eficientes, adquiridos a bom preço em estaleiros ofertantes com tripulantes que garantam o êxito das operações no comércio marítimo internacional.

A partir de 1950, o mundo começou a ficar pequeno. As transações comerciais entre as nações foram as principais

causadoras desse acontecimento. Os Oceanos ainda se constituíam na estrada natural para esse estreitamento entre as nações. As embarcações continuariam a determinar, como os bons negócios seriam celebrados. Não se tratava de pequenos povoados do Mediterrâneo, ou do Canal da Mancha ou da Costa da Biscaia. Agora poderosas nações dependiam de matérias-primas, nos mais distantes pontos do mundo. As necessidades eram outras, os pequenos e exclusivos estaleiros, agora teriam que formar consórcios. As embarcações requeridas eram outras. Nascia a especialização dos navios e era constatada a irregularidade do desenvolvimento da Marinha Mercante, até então.

A Indústria Naval no Mundo - A construção naval é uma indústria de bens de capital sob encomenda, de relativa complexidade tecnológica e ciclo produtivo longo (em torno de 2 anos), que absorve grande quantidade de mão-de-obra especializada materiais e equipamentos de alta qualidade, tudo sujeito a controles sofisticados.

O navio em si compõe-se de uma grande estrutura de aço, de formato especial calculada para resistir aos esforços provocados pelo mar e pelas cargas que transporta, e navegar economicamente, com segurança entre os portos. Deve ainda, "possuir os meios de locomoção, governo, segurança, alojamento para a tripulação e vida própria, completamente independentes das fontes externas". É pois, uma estrutura móvel e flutuante, dotada dos equipamentos e sistemas requeridos para operar com eficiência.

A revolução tecnológica da construção naval começou praticamente durante a 2ª Guerra Mundial, com o esforço de guerra dos Estados Unidos, mediante a aplicação, em estaleiros navais, do método de linhas de produção, utilizado na moderna indústria de transformação.

Dessa experiência pioneira, o produto surgido foi a série de navios do tipo "LIBERTY" que desempenhou importante papel não só durante o conflito, como na década seguinte.

Após o término da Segunda Guerra, e através de longo processo de intercâmbio, técnicos norte-americanos transferiram toda a experiência dos estaleiros americanos ao Japão. Os japoneses deram continuidade aperfeiçoando o processo de produção, até alcançar o estágio superior em que se encontra.

Todo o sucesso dessa experiência com êxito comprovado, é atribuído a quatro homens: HENRY KAISER, ELMER HANN, EDWARDS DEMING e HISASHI SHINTO.

Novos métodos de produção, padronizando partes e componentes e acabamento adequado, sem sofisticação, levou à redução do tempo de permanência do casco no dique ou carreira. Foram reduzidos de 180 dias de montagem no dique, para 60/75 dias. Foi também reduzido o tempo de trabalho no cais de acabamento, possibilitando a construção simultânea de dois ou mais navios.

Navios especiais - Nas décadas que se seguiram após a segunda guerra novos tipos de navios foram criados e recriados. Surgiram os "liners", os químicos, petroquímicos, porta-containers, "roll-on-roll-off", mineros-petroleiros e os VLCC (Very Large Cargo Carrier). Em todo mundo soluções foram inventadas para aumentar a velocidade de serviço e reduzir os custos unitários.

É importante mencionar, que enquanto os estaleiros se modernizavam, bem como seus produtos finais, o mesmo não acontecia com a formação da mão-de-obra que iria operá-los (navios). Nos centros de formação do pessoal marítimo, excluindo poucas e tradicionais nações com atividade na navegação mercante, a formação continuava a ser a tradicional.

Neste particular, desde 1958, o Brasil, tem formado seus Oficiais com redobrado esforço, procurando atualizar os currículos técnico-profissionais sem deixar a desejar aos solicitadores, que no caso são os ARMADORES.

A crise atual que a indústria naval vem atravessando, além de ser devida a grande inquietação no campo da criatividade, renovação dos métodos e processos na construção naval, no projetamento das novas unidades, coincide com a diversificação das operações no comércio marítimo internacional.

Os antigos navios de formas arredondadas, são indesejáveis, pois com o advento do container, todos os espaços internos destinados a carga, deverão possuir cantos vivos de 90 graus de angulação.

Existe no mundo, um total de no mínimo 20 milhões de GRT. Até 1984 a média anual de utilização dessa capacidade se situou em torno de 13,6 milhões de GRT, ou seja, 68,8% do total.

Não se pode esquecer que pelo menos 30% da frota mundial já ultrapassou a faixa dos 15 anos, e 50% completou 10 anos, tudo fazendo crer no surgimento de um grande sucateamento e construção de navios simultaneamente, nos próximos anos.

O conceito atual de navios especiais, deve-se à natural evolução dos navios convencionais. Um navio convencional de carga geral caracteriza-se por dispor de um certo número de porões e cobertas, onde é estivada uma ampla gama de produtos, cujo carregamento ou a descarga, é efetuada por meio de paus de carga, guindastes de terra ou eventualmente, guindastes de bordo.

Alguns desses porões podem ser frigorificados, havendo barcos (especializados) exclusivamente destinados à carga frigorífica. Existem também, alguns que possuem tanques para transporte de óleos vegetais, vinho, álcool, ou outros líquidos.

Todas essas variações, não alteram a classificação básica, que os enquadra na categoria de navios convencionais de carga geral. Pelo fato de um navio de 17.500 tpb, possuir uma disponibilidade em tanques, para transportar líquidos, em torno de 3.000/4.000 t, não o incluirá na classificação de navio especial.

Logo, o que realmente os caracteriza é o tipo de manuseio da carga predominante nas operações de embarque e desembarque.

Duas classificações são consideradas, quando falamos de navios mercantes;

- a) Quanto ao tipo de navegação; e
- b) Quanto ao tipo de carga.

Vejamos a primeira consideração.

A navegação mercantil nacional é classificada, segundo o Decreto nº 5.798 de 11/06/1940, em seu artigo 180, do seguinte modo:

- 1) Navegação de Longo Curso;
- 2) Navegação de Pequena Cabotagem (Cabotagens Nacional);
- 3) Navegação de Grande Cabotagem (Cabotagem Internacional);
- 4) Navegação de alto-mar (Para fins especiais, apoio marítimo, etc....);
- 5) Navegação interior (rios e lagos) e
- 6) Navegação de porto (Rebocadores, lanchas, alvarengas, etc....).

Quanto ao tipo de carga temos a seguinte classificação (imposta ao longo das décadas, pelos usuários):

- 1) Carga geral;
- 2) Navio misto (Carga geral e passageiros);
- 3) Graneleiros (sólidos e líquidos);
- 4) Porta-Containers (FULL CONTAINERS);

- 5) Navios frigoríficos;
- 6) Navios RO/RO (ROLL-ON, ROLL-OFF);
- 7) Navios propaneiros;
- 8) Navios químicos;
- 9) Navios de passageiros e

10) E um sem número de inovações e aproveitamento, intermodalizando os tipos de navio, a fim de atender a clientela de usuários, solicitadores de serviços aos ARMADORES.

No transporte marítimo, atualmente, torna-se cada vez mais importante a especialização do navio, e a tendência para as próximas décadas é a do navio graneleiro-combinado para container. Serão desenvolvidos os petroleiros, para maior simplicidade no manuseio, os porta-contentores, desaparecendo, gradativamente, o navio convencional de carga geral.

CAPÍTULO 2

O COMÉRCIO INTERNACIONAL

O transporte marítimo internacional é o principal elo da manutenção do comércio internacional.

Nas décadas 1965/75 e 1975/85 através de acompanhamento estatístico, foi observado um crescimento médio no comércio internacional ao nível de 22,2% ao ano.

De 1983 até hoje, aconteceu uma retração nesse crescimento, ocasionando um excesso de oferta de navios para atender à demanda dos usuários.

Falando particularmente do Brasil, por suas características territoriais o seu estágio de desenvolvimento, assemelha-se à Austrália e tem condições de chegar ao nível do Canadá, em futuro muito próximo, nas suas exportações. Uma comparação com os EUA, não é condizente com as nossas características econômicas desde que não possuímos excedentes no mercado interno, de produtos primários de grande procura no exterior, a não ser a soja e os minérios. Para atender ao transporte desses produtos uma razoável frota de navios graneleiros torna-se necessária.

Quando um grande exportador vai ao mercado internacional, para colocar sua mercadoria, um fator importantíssimo é o custo do transporte.

Nas tratativas comerciais, o exportador procurará entregar sua mercadoria a bordo, sem mais nenhuma despesa, a não ser aquela para despachos, pagamentos de impostos, receita deferal, etc...

Esse tipo de exportação é denominada "FOB" (FREE ON BOARD), livre de despesas a bordo do navio a ser indicado pelo comprador, ou seja, o importador do outro país.

O navio, como veículo de grande quantidade de carga é um

dos meios de transporte de maior eficiência. E no comércio internacional é insubstituível.

O custo do Transporte Marítimo - Os custos gerais do transporte marítimo são influenciados por:

- a) rotas e portos frequentados;
- b) navios utilizados;
- c) mercadorias transportadas;
- d) conjuntura econômica dos países envolvidos; e
- e) despesas portuárias.

As tarifas são condicionadas a:

- a) fatores de preço da mercadoria assim como o tipo de embalagem, peso, volume, perecibilidade, periculosidade, necessidade de tratamento especial, etc... ;
- b) fatores de custos gerais;
- c) fatores comerciais tais como: valor da mercadoria, fretes concorrentes, comercialização do produto, etc...;
- d) fatores institucionais, tais como: relação de influência entre conferência de fretes e usuários individuais, associações de usuários e governo, etc...; e
- e) fatores legais, tais como: formas de cobrança das tarifas, sistema legal e administrativo de determinação e alteração de fretes.

A maior parte dos custos apropriados pelos armadores, para realizar o transporte, pode ser considerada fixa por viagem, enquanto que, proporcionalmente, é pequena a parcela dos custos relacionados ao volume de carga efetivamente transportada. Sendo impossível a muitas mercadorias suportar o peso do frete médio necessário para cobrir essas despesas, os armadores adotam um sistema de frete diferenciado por mercadrias, que permitirá um "subsídio cruzado" entre mercadorias de alto e baixo valor.

Há uma distorção no transporte internacional, que precisa ser corrigida. Tradicionalmente os países desenvolvidos instituíram duas tarifas de fretes, a de saída de seus países (mais barata) e a de retorno aos mesmos (mais cara). Isso significa que as matérias-primas e os produtos industrializados dos países subdesenvolvidos e os em desenvolvimento subsidiam os produtos industrializados dos países desenvolvidos, criando assim, impedimentos comerciais à livre concorrência.

De qualquer forma, é importante o conceito de que o transporte marítimo condiciona o Comércio Internacional e os seus condicionantes estão em função de sua regularidade, unidades flutuantes disponíveis e frequência nos portos.

A SUNAMAN, a navegação de Longo Curso e as conferências de fretes - A Comissão de Marinha Mercante, foi criada pelo Decreto-Lei nº 3.100 de 07/03/1941, e passou a denominar-se Superintendência Nacional da Marinha Mercante, pelo Decreto nº 64.125 de 19/01/1969.

E um órgão autônomo, dirigido por um Superintendente e atualmente pelo Decreto nº 88.420 - Seção II, tem como atribuição a coordenação, o controle e a fiscalização das atividades de Marinha Mercante. Sua finalidade é dar execução à Política Nacional de Navegação e Marinha Mercante.

Conferência de Fretes (1) - Definição - São organizações privadas, criadas por Acordos Multinacionais, cujas fontes são empresas de navegação que se agrupam, segundo a área de operação de cada tráfego. Estabelecem os direitos e obrigações de seus membros através de um documento chamado "Acordo Básico".

(1) Entrevista concedida pelo Dr. SERGIO ROURE, Chefe da Seção de Acordos e Conferências da Diretoria de Navegação de Longo Curso - SUNAMAM em 25/06/87.

Resumindo temos que:

Conferência de Fretes é um grupo de armadores que se reúnem para explorar um determinado tráfego, através de um estatuto denominado "Acordo Básico".

Histórico - Com o emprego do navio à vapor, as viagens marítimas se tornaram mais rápidas e eficazes, possibilitando programações de chegadas e saídas com maior regularidade.

Entretanto, esta maior rapidez no atendimento ocasionou uma competição desmedida entre armadores, acarretando uma verdadeira "Guerra de Fretes".

Na tentativa de se evitar este procedimento danoso ao comércio marítimo, é que foi criada a primeira Conferência de Fretes, no ano de 1875, atendendo ao tráfego entre o Reino Unido da Grã-Bretanha e Calcutá.

Portanto, o sistema de Conferência de Fretes não é nenhuma invenção moderna, sendo bem aceito na classe empresarial marítima, considerando-se que atualmente temos cerca de 300 Conferências de Fretes em pleno funcionamento em diversos tráfegos internacionais.

Finalidade das Conferências de Fretes -

- Reunião de várias empresas de navegação, de diversas nacionalidades, para atenderem racionalmente um determinado tráfego;

- Proporcionar regularidade no atendimento com programações de viagens; e

- Utilização de tarifas de fretes uniformes e estáveis por um tempo mais longo.

Estes são os três principais itens que formam o chamado "Atendimento Linear", pelo qual os usuários podem obter uma maior margem de comercialização de suas mercadorias, pois

poderão contar com o custo frete inalterado por um tempo mais longo e contar com regularidade na entrega de suas cargas nos prazos negociados.

As Conferências de Fretes e o Comércio Marítimo Brasileiro
- Até o final de 1966 a Marinha Mercante Brasileira, tinha uma participação muito reduzida no intercâmbio comercial marítimo do Brasil com outros países.

Somente o Lloyd Brasileiro atuava no tráfego de Longo Curso, com uma participação de cerca de 10% em todo o nosso tráfego internacional.

Em 1967, algumas empresas brasileiras que atuavam na nossa Cabotagem foram autorizadas pela "Comissão de Marinha Mercante", atual SUNAMAM, a realizarem o tráfego de Longo Curso.

Até então o Brasil só tinha o Lloyd Brasileiro realizando o tráfego de Longo Curso, portanto, poderia de certa maneira ser considerado como principiante no Longo Curso.

Por este motivo houve necessidade de adequar a sua legislação ao novo empreendimento, através de Leis, Decretos que asseguravam à armação brasileira a reserva de cargas.

Em 1967 foram assinados os Decretos nº60.739, dispondo sobre cargas prescritas. e o de nº 69.994 estabelecendo que uma Conferência de Frete que atuasse em território brasileiro, só seria reconhecida pelo Brasil, de dela participasse o Lloyd Brasileiro, o Lloyd associado a outro armador brasileiro, ou apenas um armador brasileiro.

Em 1969 foram assinados os Decretos-Lei nºs 666 e 687 regulamentando as cargas prescritas e dando à Comissão de Marinha Mercante, atual SUNAMAN, poderes para controlar e disciplinar a participação da Bandeira Brasileira nas Linhas de Longo Curso.

Foram emitidas resoluções pela CMM com a finalidade de proteger a bandeira brasileira, tais como a Resolução 3131/67 que determinava os percentuais mínimos destinados à bandeira brasileira nos 10 primeiros anos, atingindo a cota mínima de 40% em todos os Rateios das Conferências que atuavam nos tráfegos do Brasil para outras áreas e vice-versa.

Por força da legislação brasileira, uma Conferência de Fretes só poderá atuar no Brasil, depois de ter seus Estatutos e Acordo Básico registrados e aprovados pela SUNAMAM.

Graças ao sistema de atendimento conferenciado é que o Brasil conseguiu projetar-se no Comércio Marítimo Internacional, chegando em igualdade de condições às áreas e portos que anteriormente eram economicamente proibitivos.

Atualmente no Brasil contamos com 6 Conferências de Fretes em atividade no Longo Curso.

1) Conferência Interamericana de Fretes.

Dividida em 4 áreas distintas - Americana - Canadense - Porto Rico e I. Virgens dos EUA e Costa do Pacífico dos EUA e Canadá.

2) Conferência de Frete Brasil/Europa/Brasil.

De portos do Brasil (de R.Grande/P.Alegre a Recife) para portos do Norte da Europa e vice-versa.

3) Conferência de Frete Norte do Brasil e Amazônia/Europa/NBA.

De portos do Brasil de Itaquí a portos amazônicos, para o Norte da Europa.

4) Conferência de Fretes Brasil/Mediterrâneo/Brasil.

De portos do Brasil (de R.Grande/P.Alegre a Fortaleza) para portos no Mediterrâneo.

5) Conferência de Fretes Brasil/Extremo Oriente/Brasil.

De portos brasileiros para portos do Extremo Oriente.

6) Conferência de Fretes Brasil/Nigéria/Brasil.

Nas áreas onde não há Conferências de Fretes, o tráfego normalmente é atendido através de Acordos Intergovernamentais, cujas características fogem um pouco às do sistema conferenciado.

- Tipos e Estrutura das Conferências de Fretes

Existem 2 tipos de Conferências:

- Conferência de Frete Fechada.

Aquela que tem o seu número de participantes limitado, não permitindo a admissão de mais nenhum armador.

- Conferência de Frete Aberta.

Aquela que permite a admissão de novos membros desde que preencham os requisitos exigidos a todos os participantes.

No Brasil não são permitidos as Conferências fechadas. Quando um armador candidato a participante for rejeitado, a Conferência deverá apresentar uma justificativa para análise e aceitação da SUNAMAM, se for o caso.

- As Conferências de Fretes são estruturadas em dois documentos principais:

Estatutos/Regulamentos

- Documento que dita as normas administrativas aos armadores participantes. Dita os direitos e os deveres dos armadores participantes, dentro da ótica de um "organismo de iniciativa privada".

- Acordo Básico da Conferência.

Documento que dita as normas que têm que ser seguidos pelos seus participantes no atendimento ao tráfego coberto pela Conferência.

- Existem outros dois documentos adicionais, também de grande importância.

- Acordo de Rateio de Carga e Fretes (Acordo de Pool). Este documento dita as regras de procedimento aos armadores participantes da Conferência, para a divisão das cargas e dos

fretes.

Neste documento ficam registrados os percentuais que cabem a cada armador participante, bem como o número mínimo de saídas para atendimento ao tráfego, além de registrar os direitos e deveres de seus participantes no rateio das cargas e dos fretes.

- Este acordo de Rateio normalmente não atinge de todo a área de atendimento da Conferência, limitando-se somente a uma área pré-determinada e aceita por todos os participantes. Deste acordo de Rateio algumas mercadorias são excluídas por vontade própria dos armadores, podendo também haver exclusões por determinação governamental.

Estes Acordos funcionam no âmbito da Conferência como um mecanismo de proteção aos armadores, evitando rebates, e outras práticas nocivas ao sistema Conferenciado.

Tarifa de Fretes - É um documento com aparência de um livro, onde são registradas as mercadorias movimentadas no tráfego, bem como seus respectivos fretes e regras para aplicação dos mesmos.

Os Estatutos/Regulamento, o Acordo Básico e o Acordo de Rateio, são de registro obrigatório na SUNAMAM, e só poderão ser aplicados depois de aprovados, através de Resolução da mesma. Portanto, qualquer tipo de alteração também necessita de aprovação por Resolução.

As Tarifas de Fretes, também necessitam de registro e aprovação da SUNAMAM, todavia através de ofício/telex.

Os reajustes gerais de fretes são analisados pelo Bureau de Estudos de Fretes - (BEFRETES) da SUNAMAM e só podem ser aplicados depois de aprovados.

Estes estudos são realizados através de elementos fornecidos pela própria Conferência, cumprindo Resolução da

SUNAMAM e, também, através de dados coletados pelo BEFRETE. Portanto, por força de Resolução, todos estes documentos tem que ser registrados e aprovados pela SUNAMAM, para que uma Conferência possa atuar no Brasil.

Até 1984, a Conferência Interamericana de Fretes e a Conferência de Frete Brasil/Europa/Brasil tinham exclusividade de transporte no tráfego da Exportação Brasileira, concedida por Resolução da SUNAMAM.

As mercadorias da Exportação Brasileira para os EUA e para o Norte da Europa, só poderiam ser transportadas por armadores participantes daquelas Conferências.

Esta exclusividade foi concebida com o objetivo principal de proteger a bandeira brasileira em seus primeiros passos no Longo Curso, da concorrência de armadores melhor estruturados naquelas áreas de comércio.

Atingida a maior idade da bandeira brasileira no Longo Curso, aquele protecionismo foi cancelado, passando a existir naqueles tráfegos uma competição comercial normal.

Vantagens e desvantagens das Conferências de Fretes

Vantagens

- Homogeneidade de tratamento;
- Linhas regulares, com atendimento regular independente do fluxo de carga;
- Tratamento indiscriminado aos usuários, independente do volume de carga;
- Manutenção de tarifas de fretes inalteradas por períodos longos, permitindo Contratos de exportação/importação com conhecimento dos fretes por um período longo;
- Eliminação de competição de frete entre seus membros, acarretando competição em outros serviços, tais como: emprego de melhores equipamentos, melhoria no padrão de atendimento,

redução de faltas e avarias;

- Em caso de necessidade, possibilidade de reclamação às autoridades marítimas de qualquer atendimento ineficiente.

Desvantagens

- Fretes rígidos, deixando pouca flexibilidade de barganha entre armadores e usuários;

- Tarifas fixas em extensas áreas geográficas, eliminando a possibilidade de fretes menores para distâncias menores;

- Dispositivos de lealdade utilizado por algumas Conferências dificultando aos usuários e utilização de navios não conferenciados. (Bonus Fidelidade somente nas Conferências que atendem a Europa).

Concorrentes das Conferências

- Os armadores "outsiders" são os principais concorrentes das Conferências de Fretes.

Não são conferenciados, todavia, fazem linha regular e tem suas tarifas com fretes quase sempre regulares e, em alguns casos, inferiores aos fretes conferenciados; entretanto, seus deveres e responsabilidades para com os usuários não são tão rígidos conforme os da conferências.

- Outra classe de concorrentes são os "Tramps" Armadores nômades, não associados às Conferências de Fretes e que diferem, também, dos "outsiders" por não apresentarem atendimento regular e fretes estáveis. Saem sem destino certo à procura de carga.

Na maioria das vezes são navios antigos, pouco velozes e sem segurança, o que torna o atendimento moroso, acidentado, representando sérios riscos à carga e a entrega das mercadorias no prazo certo.

Acordos Bilaterais - As Conferências de Fretes, enfocadas

no transporte de longo curso, são formadas e consubstanciadas através de convênios ou acordos multilaterais. Assim os serviços dessas Conferências são explorados por armadores de diversos países, incluindo aqueles chamados de "terceira bandeira".

Além dessas seis Conferências que podemos chama-las de multilaterais, existem ainda, atualmente no Brasil, várias outras Conferências e Acordos de Tarifas e Serviços, oriundos de tratados bilaterais de transporte. Doravante chamaremos simplesmente de Acordos Bilaterais ou Acordos.

Acordos - Na SUNAMAM existem diversos tipos de Acordos registrados.

Os "Convênios sobre Transportes Marítimos", chamados comumente de "Acordos Bilaterais", são Acordos firmados pelo Brasil com outros países, em nível governamental. Estes Acordos são inicialmente tratados através do Ministério das Relações Exteriores. Seus textos são analisados pelo Congresso Nacional e, se aprovados, publicados no Diário do Congresso. Depois de um prazo determinado em seu texto o Convênio é ratificado através de "troca de instrumentos de ratificação".

Para a sua validade integral e afim de que o mesmo possa ser implementado, o Convênio tem que ser aprovado por "Decreto" e publicado em Diário Oficial.

Nos Convênios, de uma maneira geral, existem Artigos que determinam a criação de um "Acordo de Tarifas e Serviços e, também, de um "Acordo de Full Money Pool".

Logo, como se pode verificar, o Acordo de Tarifas e Serviços é conseqüente do Convênio sobre transportes marítimos" e o Acordo de "Full Money" só deverá existir se houver o Acordo de Tarifas e Serviços.

O Acordo de Tarifas e Serviços deverá ser assinado pelas linhas nacionais (de ambos os países) designadas pelas

Autoridades Marítimas competentes para executarem o tráfego entre os 2 países. Este Acordo deverá ser submetido à SUNAMAM, que o analisará e, se de acordo, o homologará através de Resolução. Neste acordo constam as normas que devem ser seguidas pelos Armadores participantes, para atendimento ao tráfego da área.

O Acordo de Tarifas e Serviços só poderá entrar em vigor após ser homologado pela SUNAMAM, por Resolução. Em um de seus Artigos deve constar a elaboração de uma tarifa de fretes, que após aprovada pela SUNAMAM, deverá ser seguida pelos armadores participantes. Estas tarifas em resumo são quase iguais às das Conferências de Fretes.

Os "Acordos de Full Money Pool" são também consequentes do Convênio e seguem paralelamente aos Acordos de Tarifas e Serviços.

Eles são homologados pela SUNAMAM por Resolução e são utilizadas para o rateio das cargas movimentadas pelos 2 países assinantes do Convênio.

Para os Acordos de Tarifas e Serviços são criados, normalmente 2 Comitês, um em cada país. A estes Comitês cabe a distribuição do tráfego, a contabilização do "pool", etc... .

Joint Venture - Entre os armadores de um mesmo tráfego, existem "Acordos de Associação". Nesses acordos os mesmos se comprometem a efetuar o tráfego de uma maneira racional, seguindo normas por eles determinadas comercialmente.

As normas do "Joint Venture", não podem de maneira nenhuma contrariar os Estatutos e Regulamentos das Conferências ou dos acordos de "POOL".

Para efetivação desses Acordos, podem ser assinados entre Empresas Brasileiras e entre Empresas Estrangeiras. Estes "Joint Venture" só são homologados pela SUNAMAM, por Resolução

CAPÍTULO 3

O FRETE

Pelo papel que os transportes marítimos desempenham como indústrias de prestação de serviço podemos considerar:

- como produto de exportação e fonte de divisas; quando efetuado por armadores nacionais.

- como produto de importação e fator de drenagem de divisas, quando realizado por armadores estrangeiros.

Postulado básico da doutrina brasileira - Deve predominar, no transporte marítimo internacional, a frequência de navios nacionais, quando gerado pelo intercâmbio entre dois países determinados, comerciando entre si.

Quanto à Política Nacional de Transporte Marítimo, se infere que o frete como forma de pagamento pela prestação dos serviços executados pela "indústria brasileira do transporte marítimo", se conceituará como produto de exportação. E, em contra-partida, quando o transporte for efetuado por armadores estrangeiros, como produto de importação.

É fácil concluir que o frete produzido pela bandeira brasileira, é fonte importante de divisas.

Expressão econômica do frete - Trata-se da segunda maior receita comercial do mundo moderno, somente ultrapassada por aquelas geradas pelo petróleo e seus derivados.

Quanto aos elementos formadores do custo do frete cobrado, os mesmos podem ser resumidos assim:

CUSTOS FIXOS

Amortização financeira

Depreciação do navio

Seguro do casco e máquinas

Salários da tripulação

Alimentação da tripulação

Lubrificantes

Manutenção

CUSTOS VARIÁVEIS

Combustível

Praticagem

Passagens por canais

Taxa de utilização portuária

Despesas portuárias

Esta simples apresentação das parcelas formadoras do custo do frete, dá uma idéia da dificuldade que os órgãos controladores da Política de Transporte Marítimo, têm ao arguir os Armadores na tentativa de padronizar qualquer planilha de cálculo de frete.

O comércio marítimo internacional é amplamente livre, criando diferentes opções de valor do frete, dependendo do tipo de operações cobertas pelo preço cobrado.

Há nesse comércio as divisões das tarifas de fretes em "LINER TERMS", que cobrem as despesas nas operações do cais de embarque e do cais de desembarque. E as chamadas "GROSS TERMS", que além de cobrirem as despesas "LINER TERMS", também o fazem quanto à movimentação de carga nas instalações portuárias extremas.

Podemos citar também os padrões "FREE IN" e "FREE OUT". Neste caso o frete é estipulado independentemente sendo que a despesa de carregamento ocorre por conta do embarcador da carga (exportador), e a despesa de descarga ocorre por conta do recebedor da carga (importador).

O cálculo do frete marítimo no transporte de longo curso, pode ser considerado por dois aspectos: para carga geral e para

graneis.

A SUNAMAM, possui na sua importante estrutura, como órgão normalizador da Política de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes, o BUREAU DE ESTUDOS DE FRETES. Sua função é técnica e possui os valores atualizados de todos os fretes a serem praticados, dentro das conferências, aplicáveis para carga geral. A moeda utilizada nas tarifas de frete internacional é o dolar norte-americano.

Não há grandes dificuldades, em se tratando de carga geral.

Quanto ao frete no transporte de graneis, o seu cálculo dependerá de:

- a) distância em milhas do porto de embarque, ao porto de descarga;
- b) velocidade do navio;
- c) dias de viagem;
- d) cadência do carregamento;
- e) cadência da descarga;
- f) valor do aluguel diário do navio;
- g) consumo de combustível em viagem;
- h) consumo de diesel no porto;
- i) despesas portuárias;
- j) despesas com limpeza dos porões;
- k) remuneração do armador; e
- l) remuneração do corretor (BROKER), quando for o caso.

O Fundo de Marinha Mercante - Com o objetivo de captar recursos para aplicação da Política de Marinha Mercante, o governo baixou os Decretos-Leis nº 1.142, de 30/12/70; 1.311, de 11/02/74; 1.801, de 18/08/80 e nº 88.420, de 21/06/83, a fim de alterar e consolidar a legislação referente ao Fundo de Marinha Mercante.

Os diplomas legais citados definiram o FMM como de natureza cantábil destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, e para assegurar a continuidade e regularidade de produção à Indústria de construção naval no País.

O Fundo de Marinha Mercante é constituído dos seguintes recursos:

I) do produto do AFRMM - adicional ao frete para a renovação da Marinha Mercante, segundo disposto na legislação pertinente;

II) das cotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;

III) dos saldos anuais apurados pelo Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante - CDFMM; conforme o Decreto nº 88.420, de 21/06/83 de atribuições da SUNAMAM;

IV) de importâncias resultantes da aplicação prevista no parágrafo 1º do Artigo 66 da Lei nº 3.244, de 14/08/57, combinado com o Artigo 163, do Decreto-Lei nº 37, de 18/11/66;

V) dos recursos provenientes de empréstimos contraídos no País e no Exterior, para os fins previstos, nestes Decretos-Leis; e

VI) de outros recursos destinados ao FMM.

O AFRMM - É um adicional ao frete, cobrado pelo Armador de qualquer embarcação que opere em porto nacional, de acordo com o conhecimento de embarque pelo transporte de qualquer carga; Decreto-Lei nº 2.055, de 17/08/83.

Fato gerador

a) saída de navio de porto brasileiro, operando na cabotagem nacional e interior, com carga embarcada no mesmo; e

b) entrada em porto nacional, com carga de importação, proveniente da navegação de longo curso, destinada ao mesmo.

O AFRMM que no momento constitui a principal receita do FMM, é cobrado sobre o frete, a razão de 20% (vinte por cento) no caso do item "a", e de 50% (cinquenta por cento), no caso do item "b".

NOTA: Estes percentuais somente incidem sobre o valor do frete, cobrado pelo armador.

O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

a) quando o conhecimento de embarque for emitido por empresa nacional, independente da nacionalidade da embarcação (navio estrangeiro fretados por armador brasileiro):

86% para o FMM.

14% para o ARMADOR.

b) quando o conhecimento de embarque for emitido por empresa estrangeira:

100% para o FMM.

O Decreto-Lei nº 2.055, de 17/08/83 que alterou o Decreto-Lei nº 1.801, de 18/08/80, simplificou os percentuais de aplicação do AFRMM.

O BNDES, é o agente financeiro e o CDFMM é o coordenador dos recursos obtidos.

A atual sistemática não vem agradando aos Armadores nacionais, mas é o que está em vigor.

Exemplo - O navio "BRASIL" arrecadou sobre o frete cobrado, referente ao trigo transportado dos EE.UU. até sua total descarga em um porto brasileiro, CZ\$ 1.200.000,00. De acordo com a legislação vigente esse AFRMM teria a seguinte destinação:

para o FMM (86%) -	CZ\$ 1.032.000,00
para o ARMADOR (BRASILEIRO) (14%) -	CZ\$ 168.000,00

	CZ\$ 1.200.000,00

Resumo do FMM - Legislação pertinente: Decreto-Lei nº 1.801 - Decreto-Lei nº 2.055 e Decreto nº 88.420.

Objetivo: Renovação da Frota de Navios Mercantes.

Constituição do FMM:

- a) AFRMM
- b) Orçamento Geral da União
- c) Ingressos de Capital
- d) Saldos Anuais - CDFMM
- e) Aplicação de multas
- f) Empréstimos
- g) Outros recursos destinados ao FMM.

Fluxograma do AFRMM

- a) cobrado pelo armador.
- b) na navegação de longo curso, após o término da descarga de importação, para o porto.
- c) 50% sobre o valor do frete.
- d) destinação:
 - 86% para o FMM
 - 14% para o ARMADOR, quando o conhecimento de embarque for emitido por empresa brasileira
 - 100% para o FMM, quando o CE for emitido por empresa estrangeira.
- e) 65% para o FMM
35% para o ARMADOR, quando for estatal.

Ex: LLOYD BRASILEIRO - FRONAPE - DOCENAVE.

Atualmente, a destinação do FMM foi ampliada e ele pode até financiar obras portuárias e navios hidrográficos para a MB, Lei nº 7.597, de 14/04/87.

Apesar de haver cerca de CZ\$ 18 bilhões disponíveis no BNDES, esses recursos não estão sendo utilizados, porque os armadores estando inadimplentes, não obtêm novos

financiamentos.

Para melhor e completa abrangência, todos os usuários e armadores do transporte marítimo brasileiro, deverão consultar o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante, na cidade do Rio de Janeiro.

O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA A GRANEL

Bandeira de Conveniência - É perfeitamente correto que em um mesmo capítulo se cuide de transporte de cargas a granel, e dos navios de bandeira de conveniência.

No mundo marítimo há uma interligação muito grande entre uma coisa e outra, e tanto quanto possível a dimensão que pudesse prever, é indissolúvel.

Quando em 1974 a UNCTAD introduziu no Código de Conduta de Conferências de Fretes, o famoso princípio da divisão de cargas, na proporção 40/40/20, começou-se a falar na possibilidade de estendê-lo ao transporte de graneis. Na verdade até hoje não se encontrou como fazê-lo, pois não passa de uma força de expressão.

Os princípios verdadeiros são a reserva de carga e a prioridade para os países de origem e de destino da mercadoria. Os 40/40/20 não tem a rigidez que poderia parecer. Essa divisão depende do equilíbrio do intercâmbio comercial, da proporcionalidade do frete, da conveniência em aceitar alguma terceira bandeira, da existência de países em posição geograficamente favorecido ou oferecendo reciprocidade, etc....

É devido a isso que existe acordos baseados naqueles princípios que prescrevem a divisão 45/45/10, como há os que dividem desigualmente essas proporções nos dois sentidos do tráfego, os que aceitam terceiras bandeiras por tetos fixos de fretes, em vez de percentagens, e os que vão até 50/50, por acordos ou tratados bilaterais.

O importante é o exercício da soberania nacional que com base na política mencionada, define o que mais convém a um país para utilização e o desenvolvimento da sua Marinha Mercante. O antigo e histórico princípio da "liberdade dos mares" que nada

mais era do que um pretexto para os países desenvolvidos espoliarem os subdesenvolvidos.

Atualmente, a "proteção de bandeira" nome genérico dado a essa política, está consolidada e é irreversível. Toda a oposição que poderia enfrentar já enfrentou:

- pretextos, pressões diplomáticas, ameaças de represálias, etc... Nada que foi tentado teve força para derrubá-la. É muito forte quem tem do seu lado a razão e a justiça.

Na mesma reunião em que a UNCTAD estabeleceu o princípio da divisão de cargas (1974), a poderosa Comunidade Econômica Européia começou a sentir a realidade e resolveu liberar os seus membros para verificar o Código de Conduta como melhor lhes aprouvesse. E os Estados Unidos da América, um baluarte da liberdade do tráfego, com a sua obsessão antimonopolista, há tempos pratica um bilateralismo puro com o Brasil e Argentina. Em junho de 1979, num notável pronunciamento relativo ao tráfego da América do Sul, a "FEDERAL MARITIME ADMINISTRATION" (a SUNAMAM de lá), francamente adere ao regime de reserva de cargas e posição preferencial das bandeiras nacionais.

O Impacto dos Acordos Bilaterais de Navegação nas linhas de Tráfego Americanas.

1º) o bilateralismo não teve impacto notável na corrente de comércio Brasil/EE.UU.

2º) a participação de navios de bandeira americana foi beneficiada com o bilateralismo.

3º) esses benefícios não oneraram os usuários desse tráfego.

4º) o bilateralismo é uma opção variável para os construtores da política americana.

5º) projetado a outros tráfegos, o bilateralismo exercia

uma influência estabilizadora nas linhas de navegação americanas mais desenvolvidas.

6o) o bilateralismo teria uma influência estimulante nas linhas de navegação americanas, menos desenvolvidas.

Estas foram as conclusões de um estudo encomendado pela "MARITIME FEDERAL ADMINISTRATION" e que respondeu aos detratores do sistema, em meados de 1979, deixando-os decepcionados.

Nós no Brasil já temos a nossa experiência: O tráfego marítimo com o Chile quadriplicou ao longo dos anos, após 5 anos de acordo bilateral; com o México duplicou após 4 anos. Não se registrou queixas contra a falta de navios ou má qualidade do serviço.

Tudo isto é verdade apenas para o transporte de carga geral, regulado por Conferências de Fretes.

Para o transporte de carga a granel, de livre competição, quer em destinos, quer em fretes, ainda nada foi tentado. As dificuldades para fazê-lo são muito maiores e praticamente intransponíveis.

1o - O intercâmbio de carga geral entre nações apresenta um certo equilíbrio, embora haja, evidentemente, as que importam mais do que exportam e vice-versa. Já o intercâmbio de cargas a granel é irregular. A carga a granel procede de países produtores de matéria-prima ou de grande safras de produtos agrícolas, para os que as industrializam ou consomem. A reciprocidade é aleatória.

2o - Não tendo a cobertura das Conferências e a garantia de fretes compensadores, para manter as viagens regulares e frequentes dos navios de carga geral - como é característico do seu serviço -, os graneleiros procuram os carregamentos completos onde eles se oferecem e seguem para o destino que tenha a carga que recebeu. Ficam parados ou viajam em lastro

apenas pela imposição das circunstâncias, quando não há meio de evitá-lo.

Além desses dois determinantes, acresce ainda mais, "o fechamento da carga, ou os contratos obtidos, são o resultado de acirrada concorrência, no que se chama, o mercado livre de fretes". Por isso o transporte de graneis não pode ser considerado uma atividade atraente. Devido a isso, o transporte de graneis é explorado quase que exclusivamente pelos navios das bandeiras de conveniências, cujos custos de operação são baixos, por serem isentos de gravames, de impostos, de leis trabalhistas e de obrigações sociais.

E assim, dificilmente poderá um país efetivamente marítimo, participar do mercado livre com seus próprios navios, sob a sua bandeira e competir com os navios das bandeiras de conveniência, sem que algum tipo de auxílio seja instituído, seja como subvenção direta, como adicionais sobre o frete, como redução de taxas ou outra forma. Os Estados Unidos, para manter um pequeno número de graneleiros com sua bandeira, chega a pagar 200 a 300% a mais sobre o valor do frete que recebem.

CAPÍTULO 5

A CONSTRUÇÃO NAVAL BRASILEIRA E OS INTERESSES DOS USUÁRIOS DA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

A antiga indústria de construção naval - Até que Mauá, em meados do século XIX, implantasse uma revolução na construção de navios, no nosso país, sempre tivemos estaleiros de construção e reparos navais. Na era das embarcações de madeira, bastava uma boa ribeira, próxima a uma floresta com árvores adequadas, pronto, tínhamos um construtor naval. Os artífices possuíam suas ferramentas, o construtor era um verdadeiro mestre na arte marinha, os usuários tinham necessidade dessas embarcações e os financiamentos eram do comprador direto ao proprietário do estaleiro.

Quando em 1763 na história do Brasil registramos a mudança do ciclo do açúcar para o do ouro, criam-se Arsenais de Marinha, que revolucionariam a construção de embarcações de madeira destinada a defesa costeira da colônia. Essa criação contrariava as diretrizes do Governo Português com relação ao Brasil. Desses arsenais fluíram tecnologias para formação de manufaturas e diversas indústrias.

O único arsenal autorizado a funcionar no Brasil, foi o do Rio de Janeiro, que muito contribuiu para o desenvolvimento da construção naval, tanto para navios de guerra como para navios mercantes.

A moderna Indústria Naval Brasileira - Foi produto do projeto de Metas (1956/61) que criava a Indústria de Construção Naval na forma de Lei nº 3.381 de 24/04/58 e que continua válida até hoje.

Esse projeto tão grandioso seria reforçado por outros instrumentos legais. Instituiu-se o Fundo de Marinha Mercante,

que foi entregue à Comissão de Marinha Mercante, e depois se transformou em Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM. Antes da entrega do primeiro navio construído nessa nova era da construção naval brasileira, o governo promulgava o Decreto nº 47.225 de 12/11/59, estabelecendo reserva de mercado em favor da bandeira brasileira. A condição para o cumprimento desse decreto era para o transporte de mercadorias favorecidas com incentivos governamentais na navegação de longo curso.

Essa reserva de mercado seria mais tarde ampliada e fortalecida, mediante os Decretos-leis nºs. 666 e 687 de 02/07/69 e 18/07/69. O modelo econômico para o financiamento de construção de navios mercantes era quase completo, mas o gestor maior o Ministério dos Transportes não se estimulava e o FMM era o único instrumento que mantinha a convivência.

Muitas irregularidades foram cometidas ao longo do I PCN e II PCN, que não cabe nesta pequena análise, comentá-los.

No caso do Fundo de Marinha Mercante, todos os riscos da atividade financiadora tinham que ser assumidos pelo Governo, quando no auge de uma crise surgida, vários executivos da SUNAMAM, foram responsabilizados, sem que nenhum dos inquéritos administrativos fossem encerrados até hoje, nem apuradas culpabilidades.

Tantos os navios do I PCN como os do II PCN, ainda não foram totalmente pagos e alguns nem recebidos pelos armadores que os encomendaram.

Os usuários do transporte marítimo, não se sentem bem atendidos pois o pagamento do AFRMM, não vem se constituindo em uma maior e melhor oferta de navios adequados ao transporte de longo curso, como era a filosofia da Meta 28 do Programa 1956/61, do Governo de então.

Não se conhece o motivo porque uma iniciativa tão relevante já definida em suas linhas gerais e com recursos

assegurados, não foi implementada.

No governo passado, foram importados mais navios do que em todos os governos que o antecederam.

Essas importações ajudaram a aumentar o saldo da dívida do Brasil com o Exterior.

Os armadores valem-se das Resoluções da SUNAMAM e sempre que são autorizados afretam navios estrangeiros, que passam a ter tratamento de navio brasileiro quando o afretador nacional consegue o CAA (Certificado de Autorização de Afretamento).

CAPÍTULO 6

CONCLUSÕES

O Comércio Marítimo Internacional e a Marinha Mercante Brasileira - De acordo com a SUNAMAM, o frete gerado em 1986 foi distribuído da seguinte forma:

EXPORTAÇÃO = US\$

BANDEIRA BRASILEIRA.....	515.753,00
NAVIOS PRÓPRIOS.....	263.171,00
NAVIOS AFRETADOS.....	252.582,00
BANDEIRA ESTRANGEIRA.....	1.705.517,00
TOTAL	2.221.270,00

IMPORTAÇÃO = US\$

BANDEIRA BRASILEIRA.....	951.318,00
NAVIOS PRÓPRIOS.....	486.794,00
NAVIOS AFRETADOS.....	464.524,00
BANDEIRA ESTRANGEIRA.....	273.205,00
TOTAL	1.224.523,00

FRETE MARÍTIMO - Participação percentual no frete gerado pelo comércio exterior brasileiro (exportação mais importação)

ANO 1986		ANO 1985
BANDEIRA BRASILEIRA	42,6%	40,3%
NAVIOS PRÓPRIOS.....	21,8%	20,4%
NAVIOS AFRETADOS.....	20,8%	19,8%
BANDEIRA ESTRANGEIRA.....	57,4%	59,7%
TOTAL	100,0%	100,0%

No período de 1985/86, houve um aumento de 2,3% no frete gerado pela bandeira brasileira.

O resultado positivo da armação nacional decorreu de menores quedas dos fretes gerados tanto pelos navios próprios quanto pelos afretados. O mesmo não ocorreu com os fretes

gerados por navios de bandeira estrangeira.

Nesta dissertação, que não defende nenhum ponto de vista prévio, podemos incluir que apesar da escassa geração de fretes no mercado, os nossos armadores vem colocando em prática outras modalidades de operação para evitar a evasão de divisas.

Os navios estão sendo adaptados a fim de acompanharem a evolução tecnológica e assim competir melhor no mercado internacional, por iniciativa particular.

Propriamente colocado, podemos afirmar que os navios graneleiros nunca estiveram ociosos. O que às vezes ocorreu foi excesso de concorrência interna e externa, pois alguns países industrializados reduziram a sua produção causando paralização percentual de navios em diversas partes do mundo, abrangendo mais a carga geral.

A tendência do mercado mundial é para o uso, em escala cada vez maior, de navios especializados e adequados, ao transporte de cargas em container.

Sugestões - As empresas privadas deveriam dar maior versatilidade nas operações dos seus navios graneleiros. Sabemos que algumas já estão tentando e obtendo melhor desempenho comercial, com plena ocupação dos navios.

O CDFMM, deveria encontrar uma forma para atender aos armadores privados que com demonstrativos de balanços, se apresentassem eficientes nas operações de transporte, e mesmo inadimplentes com o FMM, fossem atendidas as solicitações de financiamentos para executar modificações em navios graneleiros para poderem transportar container e substituir os navios estrangeiros que ainda necessitamos afretar. Deveria ser uma política governamental rígida pois o capital para o financiamento está disponível, porém para atender aos mais competentes, da iniciativa privada nos sistemas de

movimentação de cargas no Brasil.

Normalização da Construção Naval Brasileira - A construção naval no Brasil foi atuante e insinuante, mesmo considerando nestes últimos anos, as falhas dos diversos tipos de Planos de Construção Naval. Até as normas do Governo, para liberar os financiamentos e as péssimas previsões das necessidades nessa área, não seriam argumentos ponderáveis para desestimular esse parque industrial.

Toda Indústria naval é privada no nosso país e a privatização é uma das muitas respostas estratégicas indicadas para lidar com o fracasso dos governos democráticos em implementar políticas econômicas de forma sensata e segura. Está comprovado que ela tem uma grande amplitude de aplicação e é aplicável tanto em países do Terceiro Mundo como em Economias avançadas, quer em sociedades comunistas, quer em sociedades capitalistas.

Um bom parque de construção naval como o brasileiro pode evitar os seguintes problemas por dificuldades econômicas e financeiras:

- 1º) Aumento do desemprego; no setor social.
- 2º) Perdas de divisas; no comércio exterior.
- 3º) Retardamento da tecnologia e aperfeiçoamento dos recursos humanos; da área de construção naval.

A Importação de navios que foram impostos à principal empresa estatal, comparativamente foram absurdamente caros em relação aos preços dos navios construídos no Brasil. Lamentavelmente havia necessidade de contrapartidas para que houvesse a cessão de empréstimos ao Brasil, em uma fase difícil da situação externa, com reflexos na questão cambial.

Em consequência, adveio a crise da construção naval brasileira.

Sugestões

- Para a construção naval no Brasil, pensamos que mesmo condicionada ao reequilíbrio das finanças e a uma retomada do comércio marítimo internacional poderá se reerguer ainda que o BNDES alegue, que não temos tecnologia nacional. Achamos que o BNDES é bastante eficiente, porém ao analisar verbas e projetos para a construção naval, ainda não disse o que veio dar de contribuição ao setor. Durante muitos anos afirmou-se que o Brasil não estava armazenando a tecnologia de construção naval; como faze-la sem encomendas de navios?

- Para normalização dessa atividade, as seguintes metas poderiam ser planejadas:

1) Criação de projetos de construção de navios graneleiros "multi-purpose", bastante utilitários, com o mínimo de sofisticação, a não ser as necessárias à segurança da navegação, dentro das Convenções Internacionais. Seriam navios bem mais baratos, a fim de atender aos armadores nacionais.

2) Sendo o Brasil o maior exportador de minérios do mundo, possuindo parque siderúrgico e de construção naval, já consolidados, poderíamos nos tornar fornecedores de semi-acabados de meios flutuantes para qualquer cliente internacional. Seriam eles os armadores ou forças navais de outros países.

O grande semi-acabado seria o casco completo, com os ferros (âncoras), amarras, leme e molinete, entregue pronto e preparado para ser rebocado com destino ao comprador.

Os demais itens, torna-se-iam opcionais tais como: motor principal, beliches, mesas, cadeiras, motores auxiliares, compressores, destiladores, etc... , que seriam instalados pelo próprio comprador do casco.

Caso seja desejo de um comprador internacional encomendar

um navio totalmente pronto, nossos estaleiros estão comprovadamente aptos a atendê-lo com total eficiência.

- Pela notória importância da Marinha Mercante e da Indústria de Construção Naval no Brasil, torna-se necessário que as autoridades responsáveis pela sua política, bem como os armadores nacionais, despertem para o interesse maior que é o Poder Marítimo no compromisso de efetuar a circulação de nossas riquezas e no transporte dos insumos destinados aos mercados do Mundo.

BIBLIOGRAFIA

1. ANUARIO DA SUNAMAM. 1985.
2. BADAUHY, Dib. Legislação Marítima. Apostilha do Curso Superior de Portos. Portobrás. Maio 1987.
3. COSTA, Heraldo Alves. O Desafio da Exportação de Navios. Revista IBRI, nº 113-114. Ano XXIX. 1986/1.
4. FROTA, Fernando Saldanha da Gama. O Transporte Marítimo de Cargas a Granel. Revista Portos e Navios, nº 243. Nov. 1979.
5. HABBEMA DE MAIA, Murilo Rubens. Governo revê 1801. Revista Portos e Navios, nº 333. Maio/87.
6. KORIAKIN, S. F. Economia del Transporte Marítimo. Ed. MIR, Moscou. 1978.
7. LACHMANN, Laurits. O peso da inadimplência. Revista Navegação, junho/87.
8. LIMA SOBRINHO, A. J. Barbosa. A aventura do comércio mundial. Revista O Correio da Unesco. Ed. FGV, agosto/84.
9. NAIME, Antoninho Muza. Comércio Internacional. Ed. Globo, Porto Alegre. 1979.
10. NOVAES, Antônio Galvão. Transporte Marítimo. Ed. Almeida Neves Ltda. 1979.
11. RESENDE, Leone Soares de. Exportação. Ed. Atlas S.A. 1984.
12. SERTÃ, Pedro Charnaux. Estudos do Mar Brasileiro. Ed. Renes. 1972.



NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO
 FROTA MERCANTE - NAVIOS PRÓPRIOS
 POSIÇÃO: 31 DEZ 86

TIPO DE EMBARCAÇÃO	NÚMERO (1)		tpb	
	ABSOLUTO	%	ABSOLUTO	%
CARGUEIRO	53	31,5	673.678	8,2
FRIGORÍFICO	02	1,2	15.700	0,2
GRANELEIRO (SOL.)	56	32,8	2.475.070	29,6
MÍNERO/PETFOLEIRO	14	8,3	1.994.251	24,2
PETROLEIRO	20	11,9	2.654.098	32,3
PETROQUÍMICO	09	5,4	205.271	2,5
PORTA-CONTAINER	12	7,1	232.123	2,8
RO-RO	03	1,8	19.070	0,2
T O T A L	169	100,0	8.269.261	100,0

FONTE: DNL-SUNAMAM

OBS.: (1) Embarcações com tpb acima de 100

Removido si apués

RETIROU EM

NOME DO LEITOR

18 ABR 92

RENOVADO 8 / ABR 95

19 OUT 1994

CMB GILBERTO.

30 ABR 1996

SAKIYAMA

14 MAI 1996

RENOVADO e 1 ABR 95

28 MAI 1996

RENOVADO e 1 ABR 95

11 JUN 1996

RENOVADO e 1 ABR 95

26 JUN 1996

RENOVADO

27 JUL 1996

RENOVADO

6/08/96

L. K.

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA			
18 MAR 88	10 JUN 1996		
25 MAI 88	26 JUN 1996		
21 MAR 89	27 JUL 1996		
25 MAR 89	6/08/96		
25 MAI 89			
18 AGO 89			
19 AGO 89			
4 JAN 90			
20 FEV 92			
26 MAR 88			
19 OUT 1994			
30 ABR 1996			
14 MAI 1996			
28 MAI 1996			
11 JUN 1996			

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Alves, Helio Carlos Machado

A navegação de longo curso e s
eus reflexos na construção nav
al brasileira
3-B-44

(1157/87)



00023960001157

A Navegacao de longo curso e seu
3-B-44