



COPPE/UFRJ

ANÁLISE DO TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMO BRASILEIRO DE LONGO
CURSO COM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO E A PERDA DE ESPAÇO NO CENÁRIO
MUNDIAL

Ricardo Ferreira Neto

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientador: Amaranto Lopes Pereira

Rio de Janeiro

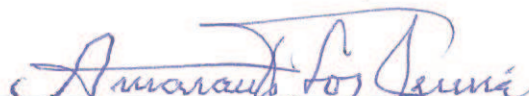
Fevereiro de 2010

ANÁLISE DO TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMO BRASILEIRO DE LONGO
CURSO COM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO E A PERDA DE ESPAÇO NO CENÁRIO
MUNDIAL

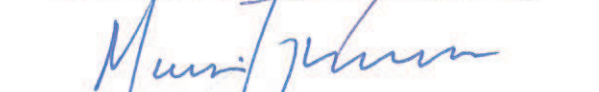
Ricardo Ferreira Neto

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO
LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA (COPPE)
DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS
REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM
CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por:



Prof. Amaranato Lopes Pereira, Dr. Ing.



Prof. Márcio Peixoto de Sequeira Santos, Ph.D



Prof. Floriano Carlos Martins Pires Júnior, D.Sc.

RIO DE JANEIRO, RJ – BRASIL

FEVEREIRO DE 2010

Neto, Ricardo Ferreira

Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação a Participação e a Perda de Espaço no Cenário Mundial/ Ricardo Ferreira Neto. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2010.

XIII, 106 p.: il.; 29,7 cm.

Orientador: Amaranto Lopes Pereira

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2010.

Referências Bibliográficas: p. 98-102.

1. Transporte Marítimo. 2. Longo Curso. 3. Marinha Mercante. I. Pereira, Amaranto Lopes . II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de Transportes. III. Título.

Agradeço ao professor e orientador Amaranto Lopes Pereira, “Um Grande Mestre”, pelo apoio e encorajamento contínuos na pesquisa e pelas lições de vida e conhecimentos transmitidos ao longo curso de mestrado.

*Uns são homens;
Alguns são professores;
Poucos são mestres.
Aos primeiros, escuta-se;
Aos segundos, respeita-se;
Aos últimos, segue-se.*

Autor Desconhecido

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc)

ANÁLISE DO TRANSPORTE DE CARGA MARÍTIMO BRASILEIRO DE LONGO CURSO COM RELAÇÃO À PARTICIPAÇÃO E A PERDA DE ESPAÇO NO CENÁRIO MUNDIAL

Ricardo Ferreira Neto

Fevereiro/2010

Orientador: Amaranto Lopes Pereira

Programa: Engenharia de Transportes

O transporte aquaviário é um importante modal logístico e de fundamental relevância para a economia brasileira, devido às relações de exportação e importação que ocorrem principalmente por este modo. Em um país de abrangência continental como o Brasil, o setor aquaviário se apresenta como um dos maiores impulsionadores do crescimento econômico e social, transportando interna e externamente mercadorias e passageiros. Mesmo com essa grande importância para a economia de um país, ao longo dos anos, o Brasil vem perdendo espaço no cenário mundial de transporte de carga de longo curso. O foco principal do trabalho é de mostrar o panorama atual do transporte de carga de longo curso e analisar os fatores responsáveis pela perda desse espaço. Dessa forma, são apresentadas: um pouco da história da Marinha Mercante e a sua influência na própria história do Brasil; as principais características do transporte marítimo, com suas vantagens, desvantagens e importância para a economia brasileira; o panorama atual da Marinha Mercante de longo curso e os fatores responsáveis pelo declínio desse modal de transporte no Brasil.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.)

ANALYSES OF BRAZILIAN LONG DISTANCE MARITIME TRANSPORT WITH
RESPECT TO PARTICIPATION AND LOSS OF SPACE ON THE WORLD

Ricardo Ferreira Neto

February/2010

Advisor: Amaranto Lopes Pereira

Department: Transportation Engineering

The maritime transport is an really important logistic modal which has a fundamental relevance to brazilian economy, due to maritime exportation and importation. In a continental country like Brazil, maritime sector is one of the most important factors of growth, such as economical and social, transporting goods and passengers. Even with this great importance to its economy, over the years, Brazil has been loosing ground on the long distance cargo transportation. The main focus of this research is to show the actual maritime transportation panorama and analise its factors. Thus will be shown: Merchant navy and its influence on brazilians history; the main features of martime transportation, with its advantages, disadvantages and importance to brazilian economy; the current panorama of Merchant navy and the factors for its decline on Brazil.

ÍNDICE

Índice de Figuras	x
Índice de Tabelas	xi
Listas de Siglas	xii
CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO	1
1.1. Objetivo do Estudo	2
1.2. Justificativa do Estudo	2
1.3. Estrutura do Trabalho	3
1.4. Metodologia	4
CAPÍTULO II: HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA	5
2.1. Período Colonial / Imperial até República	6
2.1.1. Primeiro Período (1822 a 1866) – Da Independência à Livre Cabotagem	7
2.1.2. Segundo Período (1866 a 1889) – Durante a Livre Cabotagem	10
2.2. Período da República até a 2ª Guerra Mundial	12
2.2.1. Era Republicana – 1ª Parte (1889 – 1906)	12
2.2.2. Era Republicana – 1ª Parte (1906 – 1945)	12
2.2.2.1. A Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial	16
2.3. Período do Pós-Gerra até os dias de hoje	18
2.3.1. Organização da Marinha Mercante	20
CAPÍTULO III: TRANSPORTE MARÍTIMO	25
3.1. Características Transporte Marítimo	25
3.1.1. Vantagens e Desvantagens do Transporte Marítimo	25
3.1.2. Categorias de transporte	25
3.1.3. Espécies de Navegação	26
3.1.4. Conhecimento de Embarque Marítimo	27
3.1.5. Situações Contratuais	28
3.1.6. Serviços Oferecidos pelas Companhias Marítimas	29
3.1.7. Tipos de navios	30
3.1.8. Frete Marítimo	31
3.1.9. Porto	32

3.1.9.1. Posição dos Portos Nacionais no cenário mundial	37
3.1.9.2. Portos Secos	38
3.1.10. Transporte de Cargas em Contêineres	40
3.1.10.1. A inserção do Brasil no transporte de contêineres	43
3.1.11. Transporte Marítimo de Longo Curso	45
3.1.12. O Mercado Internacional	47
3.1.13. A Regulação Internacional	48
3.1.14. Transporte de Cargas	48
3.1.14.1. Cargas Perigosas	49
3.1.15. Perfil da Marinha Mercante	50
3.1.16. Companhias de Navegação	52
3.1.16.1. Transpetro	52
3.1.16.2. Docenave ou Vale do Rio Doce Navegação S.A.	53
3.1.16.3. Grupo Libra	53
3.1.16.4. Companhia de Navegação Norte Sul	54
3.1.17. Fabricação de Navios	55
CAPÍTULO IV: PANORAMA ATUAL DA MARINHA MERCANTE DE LONGO	
CURSO	57
4.1. Legislação brasileira	57
4.2. A Importância dos Transportes Marítimos	59
4.3. Importância da Manutenção e Recuperação da Frota de Bandeira Brasileira	59
4.4. Aspectos que afetam a competitividade do navio de bandeira brasileira e a renovação da frota	60
4.5. Gasto Geral com Afretamentos	60
4.5.1. Afretamento de Embarcações	61
4.5.2. Norma para afretamento de embarcação de Longo Curso	61
4.5.3. Afretamento de Embarcações no Longo Curso	62
4.5.3.1. Condições para Autorização de Afretamento	62
4.6. Brasil, uma potência sem navios	63
4.7. Fatores responsáveis pela diminuição da participação brasileira nos fretes de longo curso	66

4.7.1. Pouco investimento no Setor Naval	66
4.7.1.1. Frota brasileira - Frota por tipo de embarcação e por empresa	67
4.7.1.2. Demanda pela construção de navios brasileiros	69
4.7.1.3. As reivindicações da Indústria Naval	71
4.7.1.4. Cenário no Brasil	72
4.7.1.5. Visão Política	75
4.7.2. Falta de uma política de proteção a Navios de Bandeira Brasileira	77
4.7.2.1. Classificação dos registros	78
4.7.3. Custo de Fretes (Custo Brasil)	82
4.7.3.1. Evolução do preço do transporte marítimo	82
4.7.3.2. Receitas dos serviços de transporte marítimo no Brasil	84
4.7.4. Perda de Embarcações que operam no Longo Curso	85
4.7.5. Adoção de uma Legislação mais rigorosa	86
4.7.5.1. IMO – Histórico e Composição	87
4.7.5.2. IMO – Objetivos e Organização da IMO	87
4.7.5.3. Principais Convenções	90
4.7.5.3.1. SOLAS – Safety of Life at Sea	90
4.7.5.3.2. MARPOL (Marine Pollution) – Poluição Marina	91
CAPÍTULO V: CONCLUSÃO E SUJESTÕES PARA FUTUROS TRABALHOS	94
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	98
ANEXO	103

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Evolução da Frota Mundial no período entre 1990 a 2001	23
Figura 2 – Principais Portos Brasileiros	33
Figura 3 – Porto de Santos	37
Figura 4 – Porto seco de Uruguaiana	40
Figura 5 – full contêiner em operação	41
Figura 6 – Movimentação de Contêineres nos Portos do Rio de Janeiro e de Sepetiba – 1997/2003	44
Figura 7 – Evolução da Movimentação de Contêineres no Porto de Santos – 1989/2003	44
Figura 8 – Incremento do uso de contêineres	45
Figura 9 – Evolução da Frota própria Brasileira	65
Figura 10 – Evolução da Frota de navios de registro brasileiro entre 1970 e 2002	66
Figura 11 – Comparação da idade da frota brasileira e mundial	67
Figura 12 – Frota brasileira para embarcações maiores que 1.000 TPB	69
Figura 13 – Inserção Mundial	72
Figura 14 – Evolução da Movimentação de Cargas, por Navegação e Total – 1994 -2006	73
Figura 15 – Frota de navios brasileiros	75
Figura 16 – Movimento de concentração em empresas de navegação	83
Figura 17 – Índice de frete	84

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Posição da frota brasileira em relação a outros países	24
Tabela 2 – Normas para o entendimento das políticas públicas no setor naval	58
Tabela 3 – Gastos com Afretamentos	63
Tabela 4 – Detalhes da frota brasileira	68
Tabela 5 – Afretamentos de bandeira estrangeira	74

ÍNDICE DE SIGLAS

ABDI	Agencia Brasileira de Desenvolvimento Industrial
ABRATEC	Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres no Brasil
AFRMM	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
ANTAQ	Agencia Nacional de Transporte Aquaviário
BCE	Banco Central do Brasil
BDC	Registros Abertos de Bandeira de Conveniência
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento
B/L	Bill of Lading
CAF	Fator de Ajuste Cambial
CLC	Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em danos causados por Poluição por Óleo
CNDUM III	Confederação das Nações Unidas sobre Direitos do Mar
CNT	Confederação Nacional de Transporte
CODESP	Companhia docas Do Estado de São Paulo
COPPEAD	Instituto de Pesquisa e Pós-Graduação em Administração de Empresas da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).
DPC	Diretoria de Portos e Costas
EFOMM	Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante
FAL	Comitê de Facilidades
FGV	Fundação Getulio Vargas
FMM	Fundo da Marinha Mercante
INTERTANKO	Associação Internacional dos Armadores de Peroleiro
LEG	Comitê Legal
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
MEPC	Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marítimo
MOU	Memorandum of understanding
MSC	Comitê de Segurança Marítima
NBM/SH	Nomenclatura Brasileira de Mercadoria – Sistema Harmonizado

OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OGMOS	Órgãos Gestores de Mão de Obra
OILPOL	Convenção Internacional de Prevenção a Poluição dos Mares por Meio de Óleo
OMI	Convenção da Organização Marítima Internacional
PRPM	Provisão do Registro de Propriedade Marítima
REB	Registro Especial Brasileiro
SINAVAL	Sindicato Nacional da Indústria de Construção Naval e Offshore
SOLAS	A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
SYNDARMA	Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima
TABs	Toneladas de porte bruto
TC	Comitê Técnico
UNCTAD	United Nations Conference on trade and Development (Confederação das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento)

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

O transporte marítimo é a atividade que se limita ao transporte de cargas e de passageiros entre diferentes portos e regiões do mundo, utilizando navios de diferentes tipos e dimensões. O transporte de carga é cada vez mais utilizado como um dos elos-de-ligação das cadeias multimodais de transporte porta-a-porta, sendo fundamentalmente, um serviço que permite integrar com as outras modalidades, otimizar o transporte global e o funcionamento de complexas cadeias logísticas.

Efetivamente a necessidade de transportar por via marítima deriva do comércio de mercadorias entre diferentes países. Devido a essas necessidades, as empresas marítimas organizam-se de modo com os diferentes fatores: tipos de cargas, volumes de cargas a transportar, forma de distribuição por parcelas a transportar, local de recebimento e entrega, tempo utilizado no trânsito entre dois pontos.

A malha brasileira está concentrada nas rodovias. Discutir essa matriz é fundamental num país onde o transporte ferroviário detém 20% da movimentação de produtos, o aquaviário 13% e o dutoviário 4%, contra 62% do transporte rodoviário. O resto é transporte aéreo. Nos Estados Unidos, a proporção é de 50% de produtos movimentados por ferrovias, 25% por rodovias e 20% por transporte aquaviário (PORTOS E NAVIOS, 2009).

O transporte marítimo tem um papel preponderante na economia mundial. A crescente demanda de importação e exportação do comércio torna o transporte marítimo essencial para o escoamento de carga.

Em um país de abrangência continental como o Brasil, o setor aquaviário se apresenta como um dos maiores impulsionadores do crescimento econômico e social, transportando interna e externamente mercadorias e passageiros. O Brasil possui mais de 7.500 Km de costa atlântica, o que revela enorme potencial para a expansão dos serviços portuários, do

transporte marítimo e de cabotagem. Sendo assim, mais de 90% do comércio internacional – exportação e importação – é realizado por via marítima (CNT, 2006).

Ao longo dos anos, o Brasil vêm perdendo espaço no cenário mundial de transporte de carga de longo curso (transporte realizado entre os portos do Brasil e os portos estrangeiros).

Um país do porte e da importância do Brasil precisa ter uma marinha mercante forte e atuante, principalmente se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial. O problema é que atualmente vivemos a situação inversa: pressionados pela competição desigual promovida por navios com bandeiras de conveniência, os armadores brasileiros se retraíram e acabaram perdendo mercado.

1.1. Objetivo do Estudo

O objetivo principal desta dissertação é apresentar uma análise da situação da marinha mercante brasileira, em particular o transporte marítimo de carga de longo curso. Nesta dissertação ressalta-se, ainda, a importância da marinha mercante para a manutenção da economia do país, assim como as perdas devido ao abandono desse modal a partir da década de 70, devido a falta de investimentos no setor. São analisados também os fatores que contribuíram para perda de espaço do transporte de carga marítimo brasileiro de longo curso com relação à participação no cenário mundial.

1.2. Justificativa do Estudo

No desenvolvimento da sociedade moderna os oceanos cumpriram um papel histórico extremamente significativo do ponto de vista da interação entre economias e sociedades de todo o mundo. A história do Brasil, com seus 7.500 quilômetros de costa e extensos recursos fluviais é um convite permanente para a pesquisa da importância da marinha mercante para a consolidação da economia. Como recurso essencial para desenvolvimento de um raciocínio crítico sobre o assunto, utilizarei a minha experiência profissional, visto que trabalhei embarcado em navios de longo curso e em estaleiro de construção naval, e

atualmente sou professor da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM).

1.3. Estrutura do Trabalho

Este trabalho foi estruturado em 5 capítulos e 1 anexo

No capítulo I, foram apresentados o contexto do assunto abordado, objetivo, justificativa do trabalho e metodologia utilizada para a confecção do trabalho.

O capítulo II apresenta uma breve história da marinha mercante brasileira, dividida em etapas, desde o período colonial até os dias de hoje. Muitas vezes a história da marinha mercante se intercalou com a própria história do Brasil, visto que o transporte de carga é extremamente importante para a manutenção da economia de um país. Nesse breve relato da história da marinha mercante brasileira, mostrou-se o período do seu auge até a decadência desse modo de transporte, principalmente o transporte de carga de longo curso que é o objetivo desse estudo.

Ao longo da história fica mais que provado que o transporte de carga é fator primordial na evolução da humanidade e construção de uma nação, principalmente o Brasil que possui ampla saída para o mar e é cortado por vários rios e lagos.

O capítulo III aborda alguns tópicos de suma importância para o entendimento do funcionamento da marinha mercante, desde os tipos de navios e serviços prestados até a burocracia que envolve o transporte de mercadorias. São abordados, neste capítulo, os diversos setores responsáveis pela transferência de cargas entre portos do Brasil e do mundo.

O capítulo IV mostra o panorama atual da marinha mercante de longo curso, faz uma análise dos fatores que fizeram esse transporte perder espaço no cenário mundial e o que tem sido feito para melhorar esse quadro.

No capítulo V, são apresentadas as principais conclusões assim como sugestões para futuras pesquisas já que esse assunto é amplo e de grande importância para a economia e soberania de um país.

1.4. Metodologia

O trabalho foi dividido em duas principais etapas:

- 1ª Etapa:
 - 1) Pesquisa histórica sobre a Marinha Mercante Brasileira – evolução e participação ao longo da História do Brasil;
 - 2) Levantamento de dados estatísticos e informações disponíveis em institutos, órgãos públicos e outras instituições: Consiste na coleta e atualização de dados que retratem a situação atual do transporte de carga marítimo de longo curso; e identificação e análise dos fatores que contribuíram para a perda de espaço no cenário mundial.
- 2ª Etapa : Análise dos fatores e preparação do diagnóstico. Esta etapa incluiu organização das informações e conclusões geradas na etapa anterior.

CAPÍTULO II

HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

Neste capítulo foram abordados fatos importantes da história da Marinha Mercante Brasileira, baseado no livro História da Marinha Mercante Brasileira – Vol. 1 e 2 (2007 e 2008). A história da Marinha Mercante se confunde com a própria história do Brasil desde o período colonial, já que o mesmo foi tomado por Portugal em uma viagem comercial para as Índias. Isto confirma a importância do transporte marítimo na vida social e econômica das populações.

O transporte de mercadorias pelo meio aquaviário em embarcações faz parte da história da humanidade. As tripulações dos navios mercantes após longos e cansativos dias de mar, quando atracavam em algum porto repassavam o carregamento ou descarregamento das mercadorias a outros trabalhadores com o intuito de gozarem merecido descanso e, assim, recompor suas energias para novamente suportarem os longos e cansativos dias a bordo ao retornarem aos oceanos. Resultando em oportunidades de trabalho para outros trabalhadores que faziam do porto seu meio de vida.

A história do transporte marítimo contém fatos notáveis ocorridos na vida dos povos, mostrando que o mar foi responsável pelas grandes descobertas, bem como o caminho natural para a integração social da humanidade. Assim, o transporte marítimo foi o primeiro a ser utilizado comercialmente pelo homem. Por consequência, o trabalho de carga e descarga em embarcações mercantes já existe há séculos.

O desenvolvimento dos portos, o aperfeiçoamento dos navios e a formação do trabalho marítimo expandiram-se grandemente desde o início da era moderna. As rotas marítimas comerciais passam, a partir do século XVI, a constituírem artérias importantes, unificando partes distantes do globo, diferentes mercados e modos de produção, congregando economias locais, regionais, nacionais e internacionais.

Todos os tipos de produtores acabavam sendo conectados por tais rotas, incluindo caçadores, fazendeiros, sitiantes, mercadores, escravos, artesãos e trabalhadores assalariados em geral. Os fundamentos marítimos passam, enfim, a configurar-se como a base das estruturas materiais do império britânico e da economia mundial deste período.

Entre os séculos XVI e XVIII houve intenso comércio de Portugal e Espanha com a Costa da África, as Colônias do Atlântico Sul e a Carreira da Índia. Contudo, apenas nos primeiros anos do século XIX serão rompidas as travas monopolistas do Antigo Sistema Colonial, sendo permitida a livre circulação e troca de mercadorias promovidas por navios de todas as bandeiras e nações do mundo. A Inglaterra intensificou sua conexão com o Atlântico Sul e com o Brasil a partir da Abertura dos Portos e da assinatura dos tratados comerciais.

O Brasil emerge vigorosamente do interior dessa nova ordem econômica e social a partir de inícios do século XIX, marcando também a ascensão do Atlântico Sul como componente dinâmico de todo o sistema Atlântico e da ordem mundial capitalista, em proporções nunca vistas anteriormente.

A Marinha Mercante brasileira tem mais de um século de existência e pode ser dividida em três períodos:

- 1º) Período Colonial / Imperial até República;
- 2º) Período da República até 2ª guerra mundial, e
- 3º) Período do Pós-guerra até os dias de hoje.

2.1. Período Colonial / Imperial até República

Do descobrimento do Brasil até chegada da família Real, somente navios portugueses podiam operar nos portos do Brasil. A “abertura” decretada por D. João VI, logo ao chegar à Colônia, deveu-se a pressões inglesas, como forma de “pagamento” à proteção e escolta da família Real na viagem de vinda, transferindo a capital do reino para o Brasil, temerosa de ação belicosa da França de Napoleão, que invadira Portugal.

Em 8 de janeiro de 1808, quatro dias após o desembarque da família real na cidade de Salvador, com a assinatura da celebre Carta Régia do Príncipe ao Governador da Bahia, Conde da Ponte, o Príncipe Regente D. João abriu os portos brasileiros às nações amigas. Com esse ato dava o Brasil seu primeiro grande passo em direção a sua emancipação econômica e política, através da intensificação do comércio marítimo com os países do Continente Europeu.

O imenso espaço territorial brasileiro, então dividido em províncias, sem ligações terrestres, exceto “picadas” de mulas, mantinha-se unido graças à integração marítima. A abertura dos portos deu nova dimensão ao crescimento da economia da então Colônia e foi um dos principais fatores da emancipação política brasileira, pois até então só Portugal tinha o monopólio do comércio. Com esta medida houve grande investimento na indústria naval com a criação de estaleiros de norte a sul do país.

2.1.1. Primeiro Período (1822 a 1866) – Da Independência à Livre Cabotagem

O Brasil iniciou a sua vida independente, prisioneiro de tratados de comércio e navegação e de convenções consulares que entravaram o seu desenvolvimento econômico e dificultaram as suas relações comerciais, refletindo poderosamente sobre seus transportes marítimos. Se por um lado à metrópole lhe legara um bom aparelhamento marítimo, que soube utilizar com inteligência, por outro, teve que arcar com os compromissos assumidos pelo governo português durante o período colonial, compromissos estes, que constituíram pesados sacrifícios.

O Tratado de Comercio e Navegação de 19 de fevereiro de 1810 proclamava reciprocidade no comércio e na navegação entre a Inglaterra e Portugal e suas respectivas colônias, tais as condições industriais, comerciais, financeiras e marítimas. O tratado estipulava que os navios não pagariam maiores direitos dentro os conhecidos pelos nomes de taxas de portos de ancoragem ou de tonelagem em portos, baías, enseadas e ancoradouros pertencentes a qualquer delas.

Em 1827 o Brasil teve que assinar um outro tratado em substituição ao de 1810, mas no qual foi mantidas ainda as absurdas e onerosas estipulações do tratado português, sofrendo apenas algumas modificações que não alteraram substancialmente a anterior. Este tratado beneficiou os países da Europa a exploração comercial em águas brasileiras e que resultou no estrangulamento do nascedouro da nossa vida marítima e comercial.

A segunda medida de iniciativa do primeiro governo do Brasil foi à lei de 29 de agosto de 1828, estabelecendo regras para navegação dos portos e rios. A navegação para Norte foi objeto da maior solicitude, por serem difíceis às comunicações por terra. Para o Sul a navegação se fez com destino ao Rio Grande, levada principalmente por considerações de ordem militar, como a outra fora por necessidades de ordem política, que primava, e, com razão, sobre a feição comercial da indústria.

A princípio a navegação se fez sem nenhum auxílio e regulamentação público. O veículo era nacional, construído no país e por preço baixo, trafegando com pequena despesa. O volume das transações comerciais assegurava excelente rendimento à indústria do transporte.

Neste período a navegação se auto-sustentava, havia navios próprios, feitos no Brasil a preço e custo baixo, porém a comunicação não atingira seu propósito de regularidade, obrigando ao governo intervir, dando autorização para navegação a vapor para o Norte, porém subvencionada exigindo uma regularidade no transporte marítimo.

Para fazer cessar as irregularidade e suprir estas deficiências, o governo fez uma espécie de navegação oficial, fazendo navegar com alguma regularidade os navios de guerra, que carregavam os passageiros do Estado e as correspondências oficial e particular.

Em 22 de abril de 1836 o governo concedeu a autorização para uma companhia de navegação a vapor para o Norte, intervindo diretamente no assunto. O comércio local oferecia elementos para o êxito mercantil do ousado empreendimento, mas mesmo assim o

governo veio em auxílio da empresa. O auxílio do governo deu-se sob a forma de subvenção, e em troca exigiu a regularidade da navegação, que foi fixada como mensal.

A nossa primeira subvenção foi motivada pela necessidade de manter e acelerar as comunicações postais entre as diversas zonas do país. A facilidade e aceleração das comunicações só podiam ser feitas mudando o gênero da navegação, isto é, introduzindo-se o navio a vapor, cuja utilidade entrava no domínio das coisas práticas.

A vista do resultado obtido na exploração das linhas para o Norte, e devido encontrar dificuldades em organizar uma companhia idêntica para os serviços do Sul, o governo incumbiu estes serviços, em 1841, a mesma empresa do Norte.

O comércio pedia o barateamento do frete, um maior volume de transporte, e a sua maior frequência, o que tudo vinha acarretar num aumento de despesas e encargos para os armadores, que por sua vez clamavam contra a ação oficial que os obrigava a fazer escalas por portos sem comércio, não lhe indenizando convenientemente dos prejuízos que estas obrigações acarretavam. O legislador imperial em vez de atender as reclamações dos armadores resolveu abrir os portos brasileiros, em sua navegação interna. Porém os transportes marítimos das grandes nações não se achavam perfeitamente aparelhados para vir nos fazer a concorrência que presentemente nos fariam e que terminaria pelo nosso completo aniquilamento.

O período de 1822 a 1864 não foi áureo, devido às lutas civis que desolaram o Sul, as questões platenses, as tentativas revolucionárias no Nordeste. O Brasil era tido como um país de futuro marítimo, tendo abundantes recursos para o transporte marítimo e possuindo uma mão de obra qualificada. Neste período vivemos com o aparelhamento marítimo formado nos tempos coloniais, depois da abertura dos portos. A elevação do Brasil à Vice-Reino, e a presença de D. João VI foram de grande valor para o nosso desenvolvimento marítimo.

2.1.2. Segundo Período (1866 a 1889) – Durante a Livre Cabotagem

Durante este período a marinha mercante estacionou, não prevaleceu o desenvolvimento, efetivamente. As indústrias marítimas durante o regime da livre cabotagem estacionaram, devido a um erro estratégico do segundo império o qual não a fortaleceu, muito pelo contrário, abriu a livre cabotagem para concorrentes mais fortes.

Referindo-se à livre cabotagem, adaptada pela política comercial marítima do império, depois de uma feliz experiência durante mais de quarenta anos do regime oposto, Celso Vieira na *Atualidade Naval*, escreveu:

“A livre cabotagem, por nosso mal decretada em 1864, foi um dos maiores erros do segundo império e uma das maiores calamidades nacionais.”

O governo imperial entendeu que era chegado o momento de dar um concorrente poderosamente armado à indústria naval, em vez de vir em auxílio destas indústrias para ampará-las, fortalecendo-as no período de transição.

O Decreto nº 3.631, de 27 de março de 1866, tem o seguinte teor:

“Usando da autorização contida no §4º do art. 23 da lei n. 1.177, de 9 de setembro de 1862 decreta”:

“Art. 1º é permitido até último de dezembro de 1867 as embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro entre os portos do Império em que houver alfândega conduzindo gêneros e mercadorias de qualquer origem.”

Em 7 de dezembro de 1866, o Governo brasileiro baixava um decreto, abrindo os rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e São Francisco aos navios mercantes de todas as nações, a partir de setembro do ano seguinte. A medida, colocada em execução pela Secretaria do Estado dos Negócios Estrangeiros, objetivava a promoção e o

fortalecimento do Império, facilitando as suas relações internacionais, facultando o crescimento comercial naqueles rios.

Após este decreto prejudicial à navegação brasileira que dava livre cabotagem às embarcações estrangeiras, o governo lançou mão de outro decreto em maio de 1872 visando socorrer a nossa marinha mercante brasileira, dando alguns privilégios, porém, não houve êxito em sua intenção uma vez que a mesma já se encontrava em decadência.

Pelo Decreto nº 4.955, de 4 de maio de 1872 foram declaradas as regalias de paquetes (embarcações ligeiras) concedidas aos vapores. No regulamento expedido em 1873 pelo governo brasileiro, ainda sob a proveitosa chefia de Rio Branco, a proteção à nossa Marinha Mercante, constou dos seguintes itens, acabando com o seu privilégio:

- 1º) Completa isenção de ancoragem;
- 2º) Um prêmio não excedente a 50\$ por tonelada aos navios que se construírem no Império e cuja arqueação seja superior a 100 toneladas;
- 3º) Simplificação das formalidades a que, nos Tribunais do Comercio, Alfândegas, de Portos, etc., estão sujeitos a matricula, o registro e o despacho das embarcações nacionais de cabotagem;
- 4º) Alívio das multas e emolumentos que forem prejudiciais ao desenvolvimento da navegação ou sejam desnecessárias aos interesses fiscais;
- 5º) Isenção do serviço ativo da guarda nacional, em tempo de paz, aos oficiais e operários em efetivo serviço nos estabelecimentos nacionais de construção;
- 6º) Isenção do imposto de transmissão de propriedade à primeira venda de embarcação construída em estaleiros nacional;
- 7º) Isenção do imposto de industria e profissões aos estaleiros navais;
- 8º) Permissão aos súbditos brasileiros domiciliados em países estrangeiros para possuírem embarcação brasileira, ficando sem efeito a última parte do art. 457 do Código Comercial;
- 9º) Permissão para serem admitidos até dois terços de pessoas estrangeiras, inclusive o Comandante ou mestre e o Piloto, nas tripulações das embarcações nacionais;

10º) Isenção do recrutamento, quer para o Exército quer para a Marinha, salvo, quanto a esta, o caso de guerra, aos brasileiros que fizerem parte das tripulações dos navios nacionais, enquanto nelas se conservarem em efetivo serviço.

2.2. Período da República até a 2ª Guerra Mundial

2.2.1. Era Republicana - 1ª Parte (1889 – 1906)

Após a proclamação da República, em 1889, o novo governo encontrou o comércio marítimo em boas condições de exploração e interferiu nas fusões das empresas e favoreceu a navegação a vapor, originalizando o Lloyd Brasileiro em 15 de abril de 1890.

O Governo Provisório, em seu primeiro ato com relação a nossa vida marítima, repetiu o que o Império fizera quando favoreceu a transformação da navegação à vela em navegação a vapor. Amparou a fusão de todas as empresas de navegação, como havia no Império, concentrando o serviço de transporte numa única companhia.

Originou-se, desta concessão, o Lloyd Brasileiro, que pelo Decreto nº 857, de 13 de outubro de 1890, que teve os seus serviços estabelecidos.

Pelo Decreto nº 2.304, de 2 de junho de 1906, da presidência Prudente de Moraes, sendo ainda o Ministro da Fazenda Rodrigues Alves, estabelece o nosso primeiro regulamento da navegação de cabotagem sob a bandeira nacional.

2.2.2. Era Republicana – 2ª Parte (1906 – 1945)

Sendo um período próspero, muitas empresas de transporte foram fundadas, porém com a crise de 1909, oriunda dos EUA, refletiu negativamente ao comércio marítimo brasileiro.

O Lloyd Brasileiro, em 1911, retirou-se de sua linha americana quatro dos seus melhores vapores para com eles organizar uma linha costeira que obedecesse às nossas necessidades

comerciais internas e atendesse a situação dos portos. O Lloyd Brasileiro não teve onde se amparar e ruiu fragorosamente, mas legando ao governo um acervo preciosíssimo, superior ao valor total da sua subvenção.

Durante a primeira guerra mundial, o Brasil se absteve do conflito, mas mesmo assim teve um navio mercante torpedeado, por navios alemães. Depois do torpedeamento do mercante Paraná, sem aviso prévio, na noite do dia 4 de abril de 1917, causando a morte de 3 tripulantes, foi determinada, então, a ruptura das Relações Diplomáticas entre o Brasil e a Alemanha.

Os navios de guerra brasileiros, na Primeira Grande Guerra, não executaram escolta de comboio, mas inúmeros navios mercantes de bandeira nacional, em viagem aos mares africanos e europeus foram incorporados às formações internacionais. Por esse motivo, esteve a Armada Nacional interessada no assunto em questão.

O Brasil contava, em julho de 1916, com uma frota mercante de 169 navios de alto-mar, totalizando 297.800 toneladas. Destes, 63 pertenciam ao Lloyd Brasileiro (a maior empresa), 23 à Companhia Comércio e Navegação, 20 à Companhia Nacional de Navegação Costeira, sendo os restantes distribuídos por um grande número de companhias menores. Em 1917, apareceu o Lloyd Nacional, incorporando a S.A. Martinelli e outras empresas, dispondo de 12 navios, totalizando 26 mil toneladas.

Ocupávamos a primeira posição entre as frotas mercantes da América do Sul com 403 embarcações (incluindo as fluviais, rebocadores, pontões etc.) num total de 321.490 toneladas, secundados pela Argentina com 233 embarcações, num total de 171.302 toneladas e pelo Chile, com 99 embarcações, num total de 107.737 toneladas.

A entrada do Brasil na guerra fez crescer a Marinha Mercante com os navios inimigos que se achavam nos portos nacionais, mas diminuiu-se com os torpedeamentos de que muitos foram vítimas. Terminada a 1ª guerra, o Governo brasileiro fez construir nos Estados Unidos e no Canadá 20 cargueiros iguais, de 5.400 toneladas, os chamados Nações e

adquiriu outros 16, de 3.800 toneladas, os denominados Rios.

No período entre as guerras mundiais as comunicações e os transportes entre os grandes centros brasileiros, estavam ainda em estágio embrionário. Estradas de rodagem praticamente não existiam. As comunicações se faziam ao longo da costa pela navegação de cabotagem. Pelo interior, o transporte dependia de ferrovias de difícil traçado e bitola estreita. A movimentação de cargas e passageiros do Sul para o Norte fazia-se essencialmente por via marítima, pela navegação de Cabotagem.

O Brasil era dividido na prática em três ilhas: o Sul, o Centro, ao redor do Rio de Janeiro e São Paulo, e o Nordeste-Norte. Não havendo navegação aérea e sendo o transporte ferroviário precário, os navios eram os únicos meios utilizados. Daí o grande salto da cabotagem neste período. Embora houvesse várias outras, podemos destacar como grandes empresas de navegação à época as seguintes: Companhia Nacional de Navegação Costeira; Lloyd Brasileiro; Companhia Comércio e Navegação. Das pequenas empresas, a que ainda existe é H. Dantas Comércio Indústria e Navegação Ltda., fundada em 1914.

O que se verifica, entretanto, a respeito da cabotagem, é que os problemas que a afligiam no início do século continuam parcialmente sem solução. É interessante transcrever o seguinte trecho do relatório do Lloyd Brasileiro, referente ao ano de 1915.

“A navegação de cabotagem, como já dissemos, apresenta embaraços e dificuldades, ora derivados de sua própria natureza, ora ocasionados por exigências das nossas leis fiscais e regulamentos de portos e capitânicas, pois, a Marinha de comércio no Brasil está sujeita, por vários motivos e fundamentos diversos, a jurisdições diferentes. A falta de uma lei orgânica em que se atendam todas as necessidades, desde a construção do seu material, o mais simples, até à constituição do pessoal que a tem de servir, direitos, regalias, obrigações e deveres, etc. origina esta situação prejudicial aos interesses de comércio, precária aos armadores, e fatal à própria Marinha Mercante e etc...”

O transporte marítimo de longo curso tinha apenas duas companhias que se destacam na Navegação de Longo Curso: Lloyd Brasileiro e Companhia Comércio e Navegação, sendo que o Lloyd Brasileiro dedicava-se não só ao transporte de cargas, como também ao transporte de passageiros, e a Companhia Comércio e Navegação se destinava exclusivamente ao transporte de cargas.

O transporte de longo curso entrou em crise no ano de 1914, devido à primeira guerra mundial, tornando-se mais escassa a navegação estrangeira nos portos do Brasil. Devido a este fator, algumas embarcações foram vendidas para o exterior.

As grandes companhias que, mesmo depois da guerra, continuaram a fazer, com frequência, a navegação entre os nossos portos, os da Europa e América do Norte e do Sul, diminuíram muito o número de viagens e algumas suspenderam mesmo, por completo, as suas escalas no Brasil.

Restringindo, desta forma, o tráfego marítimo entre os portos nacionais e os do exterior, pela ausência da navegação que, em grande parte, até então, se realizava sob bandeiras estrangeiras, se fizeram sentir os efeitos da crise de transportes para o exterior e, principalmente, para os portos da Europa e vice-versa, o que veio afetar ainda mais a cabotagem pelo afastamento das empresas estrangeiras.

A Companhia Comércio e Navegação, que dispunha de uma frota, cuja tonelagem pode ser calculada em 53 mil toneladas e o Lloyd Nacional que, para esse fim, adquiriu algumas unidades, afastando-as do tráfego da costa, passaram a servir o comércio de exportação para os portos da Europa e América, ficando as necessidades de cabotagem para serem atendidas exclusivamente pelo Lloyd Brasileiro e pela Companhia de Navegação Costeira.

Na década de 30 houve uma mudança radical no setor naval brasileiro, os veleiros desapareceram dando lugar aos vapores. O Lloyd Brasileiro continuava a ser a maior empresa de navegação do País, com 76 unidades, tendo sido dados novos nomes às mais

antigas, construídas entre 1905 e 1912 e mesmo a alguns dos ex-alemães arrestados durante a Grande Guerra.

A Companhia Nacional de Navegação Costeira, sob a direção de Henrique Lage (um grande empreendedor), além de conservar os navios antigos, encomendou outros novos, criando a frota dos Itas, que fizeram época percorrendo a costa brasileira com horários rígidos e excelente tratamento a bordo.

2.2.2.1. A Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial

No início da segunda guerra mundial, a marinha mercante brasileira era pequena, composta de navios heterogêneos e antigos. Foi atacada antes mesmo da nossa declaração de guerra, entretanto, as linhas de navegação necessárias à sobrevivência do Brasil foram mantidas durante todo o correr das hostilidades.

Em 22 de março de 1941, no Mediterrâneo, o *Taubaté* fora metralhado por um navio de guerra alemão, o Ministério Relações Exteriores apresentou as devidas reclamações, sem resultado. Mas foi depois que rompemos relações diplomáticas com o Eixo que nossos navios mercantes começaram a ser alvo dos submarinos.

O Governo do Reich havia, desde dezembro de 1941, determinado o bloqueio do litoral norte-americano do Atlântico para todas as bandeiras neutras, estabelecendo algumas exceções que, contudo, não incluíam os países francamente solidários com os Estados Unidos e o Brasil.

Em fevereiro de 1942 sofremos várias perdas, o *Cabedelo*, o *Buarque*, o *Olinda*, dentre outros. Mesmo ainda oficialmente neutro, o Brasil perdeu 12 navios mercantes, num total de 59.106 toneladas, sem incluir o *Comandante Lira*, que se salvou e o *Taubaté*.

A vista desses afundamentos, o Chanceler Osvaldo Aranha determinou que o Embaixador do Brasil em Washington obtivesse ajuda do Governo norte-americano para suprir-nos

com o material bélico já prometido. Como resposta, o Adido Naval brasileiro, Capitão-de-Mar-e-Guerra Edmundo Amorim do Vale, informou que a Marinha dos Estados Unidos, não só forneceria armamento para os nossos mercantes, como neles embarcaria guarnições para operarem os canhões instalados.

Os primeiros navios a serem armados foram o *Midosi*, *Tiradentes*, *Poconé*, *Mogi* e em contrapartida, o nosso embaixador nos Estados Unidos sugeriu que fornecêssemos artilharia para os navios norte-americanos ancorados em portos brasileiros. Os navios armados no Brasil em geral trocaram o armamento nos Estados Unidos a fim de padronizar o material.

A Marinha deu grande atenção ao armamento e preparo dos mercantes, custeando despesas, treinando tripulantes nas funções de municidores de canhões, e embarcando em cada navio um sargento artilheiro, um cabo ou marinheiro de primeira classe chefe-de-canhão, dois apontadores classificados e um oficial cuja função era inspecionar e treinar o pessoal mercante, inclusive os comandantes.

Poucos navios utilizaram seu armamento contra os submarinos, que atacavam de preferência submersos. Os que vieram à superfície, para empregar artilharia e assim poupar torpedos, foram, todavia, repelidos.

Da guerra deflagrada, outros problemas atingiram a nossa marinha mercante e em 18 de julho de 1942, vieram ao Rio representantes da *War Shipping Administration*, dos Estados Unidos para tratar do arrendamento de navios brasileiros. Através da Comissão de Marinha Mercante, foram afretados pelo Governo norte-americano os navios *Nortelóide*, *Cearalóide*, *Recifelóide*, *Bahialóide*, *Pirailóide*, *Minaslóide*, *Vitorialóide*, *Apalóide*, *Goiaslóide*, *Pelotaslóide*, *Riolóide* e *Sulóide*, com tripulações brasileiras. Todos esses navios haviam pertencido ao Eixo, e tinham sido apreendidos em nossos portos. Também foram desviados do Atlântico para o Pacífico, onde as necessidades das companhias de petróleo norte-americanas eram maiores, os Navios-Tanque *Recôncavo*, *O Estelóide* e *Itamarati* que foram entregues sem tripulantes (*casco nu*). Em contrapartida, os norte-

americanos comprometeram-se a dar prioridade nos seus estaleiros à construção de 20 navios, pagos com as nossas reservas cambiais, da venda de café e, tão logo adviesse a paz, a repor os navios que, a seu serviço, fossem torpedeados.

Muitos navios do Eixo achavam-se atracados em nossos portos, devido ao bloqueio inglês. Em 10 de dezembro 1941, o Governo brasileiro decidiu adquirir os navios italianos. A 16 de março de 1942, o Presidente da República autorizou o Ministro da Fazenda a dar garantias para a compra dos dinamarqueses.

A 24 de agosto, depois da Declaração do Estado de Beligerância, foram todos os navios apreendidos. Usou-se oficialmente o termo *apreendido* em lugar de *arrestado*, devido ao problema acarretado por este último nas conversações levadas a efeito no final da Grande Guerra, em 1918. Mas de pouco isso valeu, pois ao término da Segunda Guerra Mundial esse assunto foi mal discutido entre as grandes potências sem a audiência do Brasil.

O comércio marítimo utilizou os remanescentes da guerra e essas novas unidades até 1959, quando, com a criação dos grandes estaleiros, teve início uma nova era para a Marinha Mercante, época que o País passou a ser um dos grandes construtores navais do mundo.

2.3. Período do Pós-Guerra até os dias de hoje

Torna-se fundamental compreender o nefasto acordo tripartido, celebrizado por Mussolini na fórmula Axis Powers, que visava o confronto bélico entre os signatários do acordo, a Alemanha, a Itália, o Japão, a Hungria, a Romênia e a Bulgária, tendo como opositores diretos um grupo de países aliados, onde se incluíam os Estados Unidos, a Inglaterra, a França, a União Soviética, a Austrália, a Bélgica, o Brasil, o Canadá, a China, a Dinamarca, a Grécia, a Holanda, a Nova Zelândia, a Noruega, a Polônia, a África do Sul e a Iugoslávia. Com a invasão da Polônia pelas tropas Alemãs, tinha acabado de iniciar a II Grande Guerra Mundial.

É o período negro na história da Companhia Lloyd Brasileiro. 31 navios afundados em atos de guerra, quer por submarinos Alemães, quer por submarinos Italianos, número agravado pela perda de mais 9 unidades, em acidentes ou naufrágios. O resultado revela-se dramático; 378 membros das tripulações da marinha de comércio são mortos em guerra passiva, a que acrescem 406 passageiros mortos, que se encontravam a bordo dos navios torpedeados.

O Brasil coloca-se junto dos países aliados e declara guerra em agosto de 1942 aos países do tratado Axis Powers, capturando todos os navios que se encontravam em portos nacionais, onde se incluíam países então controlados por estas forças, casos da Dinamarca e da Finlândia.

Foram 19 navios aprisionados, logo transferidos para a Companhia Lloyd Brasileiro, no sentido de serem utilizados no esforço de guerra, tendo 6 deles sido afundados e outros 10 devolvidos às suas companhias de origem, no final do conflito.

Havia que dar continuidade ao programa de renovação da frota, começado pelo Almirante Graça Aranha até 1941 e depois pelo seu substituto o Comandante Mário Celestino, contemplando a substituição da restante frota obsoleta, por 20 navios transatlânticos e 16 navios pequenos para serviços de cabotagem, cuja entrada em atividade estava prevista de 1945 a 1948. Esses seriam os navios pensados para dar sustentabilidade à Companhia, nos 20 anos que se seguiriam.

Ao contrário do que se possa pensar e apesar do elevado número de navios perdidos, os anos da guerra revelaram-se proveitosos, face ao grande volume de carga transportado, com tonelagens nunca antes verificadas desde o principio da empresa e nunca repetidas até ao ano de 1970. Não é por acaso que a contribuição Brasileira entre 1941 até 1945, ao esforço de guerra aliado, levou a um extraordinário desenvolvimento econômico do país, sem paralelo.

No período da guerra, foram desativadas as carreiras para o Norte da Europa e Mediterrâneo, dando início a uma nova linha para a África do Sul. Simultaneamente é realizado o alargamento dos estaleiros na Ilha Mocanguê, na baía do Rio de Janeiro, promovendo alargar a capacidade de resposta quanto à reparação e modernização dos navios da frota a navegar. Chegados ao pós-guerra são reiniciadas as carreiras para a Europa, combinadas com novas linhas estabelecidas para escalar os portos no Golfo do México e outros portos na área das Caraíbas.

E conforme tinha sido perspectivado pelos antigos Administradores, o Llyod resistiu à compra de novas unidades, no período de 1949 a 1958, até que durante os nove anos seguintes foi ordenada à construção de 22 navios de tamanho médio, para transporte de carga geral, correspondendo à primeira fornada de navios a ser construídos no Brasil, nos tempos modernos.

No decorrer da década de 60 o Lloyd atravessa nova crise financeira, solucionada após a decisão de reprivatizar a empresa em 1967, numa Sociedade de Economia Mista, com resultado muito favorável, antecipando augurar juntamente econômica e a efetiva e continuada garantia da presença da frota da empresa a navegar.

2.3.1. Organização da Marinha Mercante

Em 1952, pela Lei 1.658, de 4 de agosto de 1952, uma nova organização foi dada ao Ministério da Marinha. Nesta, a primitiva Diretoria de Marinha Mercante passou a denominar-se novamente de Diretoria de Portos e Costas, com as mesmas atribuições da anterior.

Em 1967, pelo Decreto Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, foi feita a nova organização administrativa do país, na qual estava incluso o Ministério da Marinha.

Pelo Decreto nº 62.860, de 18 de junho de 1968, que restabelece a Estrutura Básica da Organização do Ministério da Marinha, foi mantida a denominação atual desta Diretoria,

porém a mesma passou a ser subordinada, juntamente com a Diretoria de Hidrografia e Navegação, à Diretoria Geral de Navegação.

O artigo 48 do Decreto nº 62.860, de 18 de junho de 1968, estabeleceu o seguinte: A Diretoria de Portos e Costas (DPC), tem por finalidade planejar, dirigir, coordenar e controlar as atividades técnicas e administrativas relacionadas com a Marinha Mercante, quanto a praticagem, segurança das embarcações e instalações portuárias, bem como formação, habilitação e qualificação do pessoal marítimo e da indústria de construção naval civil.

Cabe a DPC:

I – Fiscalizar, no que concerne à Segurança Nacional, e de acordo com os compromissos internacionais assumidos, as atividades das Marinhas Mercantes Nacionais e Estrangeiras;

II – Estabelecer as condições de acesso, permanência, estacionamento, tráfego e saídas dos navios mercantes nacionais e estrangeiros, em relação aos portos, fundeadouros, águas territoriais e zona contígua; e

III – Fiscalizar a utilização dos terrenos de marinha e acrescidos, obras públicas ou particulares sobre água, no que diz respeito a embaraços à navegação, aos interesses nacionais e à Segurança Nacional.

A Lei nº 5461, de 25 de junho de 1968, ratificou a atribuição da DPC, estabelecida no Decreto nº 62.860, de 18 de junho de 1968, de gerir o Ensino Profissional Marítimo em todo o País, provendo os meios necessários ao desempenho dessa tarefa. A DPC teve seu regulamento aprovado pelo Decreto nº 65.611, de 23 de outubro de 1969.

Revogado o Decreto de regulamento pelo Decreto nº 93.438, de 17 de outubro de 1986, passou a ter suas organização e atividades estruturais pelo Regulamento aprovado pela Portaria nº 0029, de 20 de outubro de 1986, do Chefe do Estado-Maior da Armada e,

posteriormente, pela Portaria nº 0019, de 22 de janeiro de 1996. Revogada essa Portaria, a DPC passa a ter suas organização e atividades estruturadas pelo presente Regulamento, aprovado pela Portaria nº 0048, de 20 de fevereiro de 1997, do Chefe do Estado-Maior da Armada.

Revogada essa Portaria, a DPC passou a ter suas atividades e organização estruturada pelo Regulamento aprovado pela Portaria nº 0013, de 30 de dezembro de 1997, do Diretor-Geral de Navegação. Com a revogação dessa última Portaria, a DPC passa a ter suas atividades e organização estruturadas pela Portaria nº 0019, de 22 de novembro de 2002, do Diretor-Geral de Navegação.

Os anos 70 foram o período de melhor desempenho da Marinha Mercante brasileira graças à criação, anos antes, do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Nesse período o frete gerado no comércio exterior brasileiro pela Marinha Mercante nacional chegou a 52% do total (com embarcações próprias e afretadas), contra 48% das embarcações estrangeiras. Ao final dessa mesma década, no entanto, a participação da bandeira brasileira no volume de fretes gerado pelo comércio exterior começou a diminuir e a da bandeira estrangeira, aumentar.

No final dos anos 80, esse percentual baixou para 17%, mas atingia 37%, levando-se em conta as embarcações afretadas. Mesmo considerando os então US\$ 4,5 bilhões de fretes gerados, isso representava cerca de US\$ 1,5 bilhões de recursos que o país deixava de pagar ao exterior.

No período entre 1989 e 1998, a frota mercante mundial aumentou em 23%, segundo estatísticas da Unctad. Já a frota mercante brasileira foi reduzida em cerca de 6% no mesmo período, e a frota sob bandeira de conveniência cresceu 70%. A figura 1, elaborado pela Unctad, mostra o gráfico da evolução da frota estrangeira e brasileira no período entre 1990 e 2001.

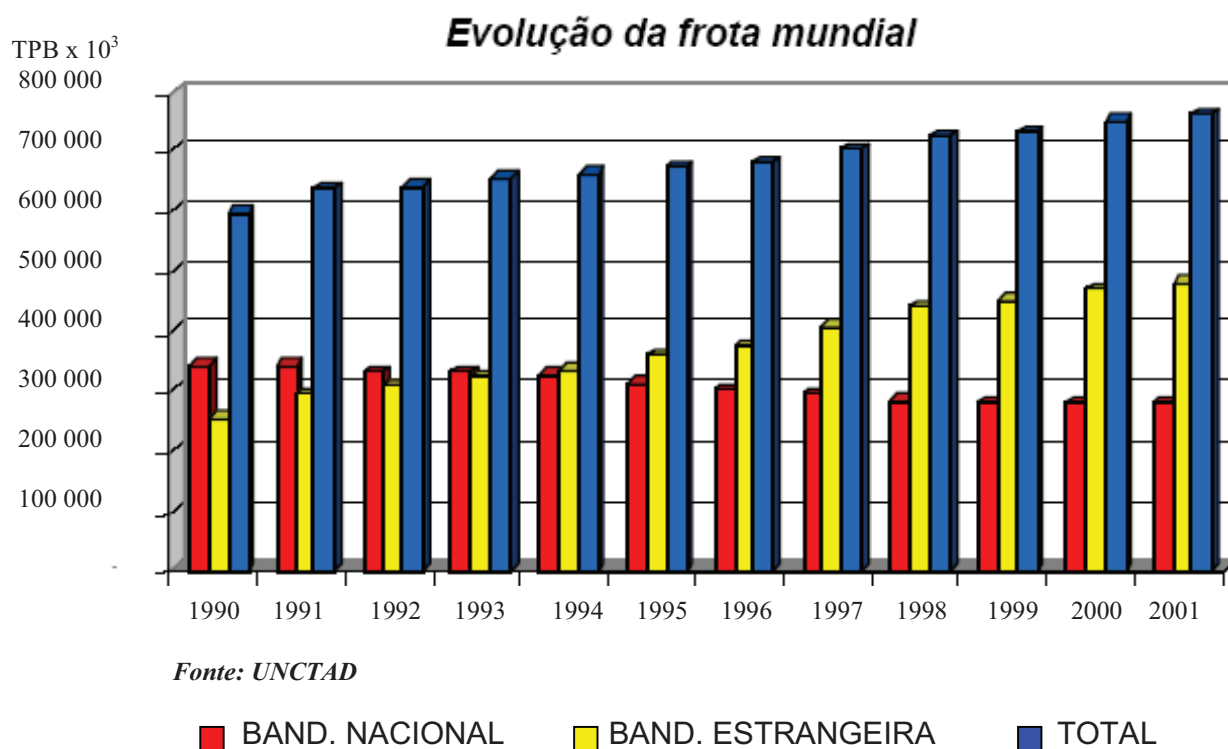


Figura 1: Evolução da Frota Mundial no período entre 1990 a 2001
 Fonte: Unctad

Ainda assim, a Marinha Mercante brasileira gera diretamente cerca de 10.000 empregos, contando-se apenas os empregados das empresas de navegação brasileiras (operando em terra e na tripulação dos navios de registro brasileiro). Sua capacidade de geração de novos postos de trabalho indiretos – principalmente na indústria de construção naval – é grande: o efeito multiplicador estimado é de três empregos indiretos para cada direto. No final da década de 70, no entanto, o setor já chegou a empregar cerca de 40 mil pessoas. A frota marítima brasileira responde por pouco mais de 1% da tonelagem total de navios no mundo, ocupando a posição de 19ª frota mercante mundial, segundo números do Unctad, divulgados em 2001. A tabela 1 mostra a posição da frota marítima brasileira em relação a outros países.

PAÍS DE DOMICÍLIO	TIPOS DE SUBSÍDIOS PRATICADOS (1996)																	T		% NACIONAL	% BANDEIRA NACIONAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		%		
Grécia																		7	41	31%	
Japão																		9	53	14%	
Noruega																		11	65	45%	
Estados Unidos																		10	59	24%	
China	Sem Informações																			52%	
Alemanha																		11	65	19%	
Hong Kong (China)	Sem Informações																			51%	
7 PAÍSES: 62% DA CAPACIDADE MUNDIAL (EM TPB)																					
República da Coréia																		6	35	50%	
Taiwan																		8	47	51%	
Reino Unido																		4	24	43%	
Singapura																		1	6	66%	
Dinamarca																		11	65	47%	
Federação Russa																		3	18	54%	
Itália																		11	65	66%	
Índia																		11	65	87%	
Arábia Saudita																		2	12	10%	
Turquia																		5	29	84%	
Brasil																		7	41	67%	
11 PAÍSES: 22% DA CAPACIDADE MUNDIAL (EM TPB)																					

Obs: Dados de frota – UNCTAD/2001

Tabela 1: Posição da frota brasileira em relação a outros países
Fonte: Unctad/2001

CAPÍTULO III

TRANSPORTE MARÍTIMO

3.1. Características Transporte Marítimo

O transporte marítimo é o modo mais utilizado no comércio internacional. No Brasil responde por mais de 90% do transporte internacional devido ao seu extenso litoral e a facilidade de navegação interior através de rios e lagos. Os portos desempenham um papel importante como elo de ligação entre os modais terrestres e marítimos. Tem uma função adicional de amortecer o impacto do fluxo de cargas no sistema viário local, através da armazenagem e da distribuição física (CNT, 2006).

3.1.1. Vantagens e Desvantagens do Transporte Marítimo

Vantagens

- Maior capacidade de carga;
- Carrega qualquer tipo de carga;
- Menor custo de transporte.

Desvantagens

- Necessidade de transbordo nos portos;
- Distância dos centros de produção;
- Maior exigência de embalagens;
- Menor flexibilidade nos serviços aliados a frequentes congestionamentos nos Portos.

3.1.2. Categorias de transporte

- **Cabotagem:** navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou entre esta e as vias navegáveis interiores.

- **Navegação interior:** realizada em hidrovias interiores ou lagos, em percurso nacional ou internacional.
- **Navegação de Longo Curso:** realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

3.1.3. Espécies de Navegação

Baseado no Decreto nº. 87648, de 24.9.82, do art. 18, publicada em 27/09/1982 que aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo, as principais categorias de navegação são as seguintes:

- **Longo Curso:** realizada entre os portos do Brasil e os portos estrangeiros faz o transporte das exportações e importações, nas linhas internacionais;
- **Grande Cabotagem:** efetuada entre portos brasileiros e entre estes e aqueles da Costa Atlântica da América do Sul, Antilhas e Costa Leste da América Central, exceto Porto Rico e Ilhas Virgens;
- **Pequena Cabotagem:** compreende a costa brasileira, sendo que a embarcação não se afasta mais de 20 milhas da costa e faz escala em portos que não excedam de 400 milhas. A Navegação de Cabotagem faz a navegação doméstica entre os portos do país, inclusive distribuindo as cargas de longo curso, dos portos de grande calado para os portos menores, sendo de grande importância estratégica para os países, de tal forma que as principais economias do mundo, ao contrário da brasileira, reservam este segmento para as embarcações de bandeira nacional, tripuladas por cidadãos do país e operadas por empresas nacionais, o que assegura um serviço contínuo e um controle absolutamente nacional;
- **Alto Mar:** navegação fora da visibilidade da costa;
- **Costeira:** ocorre nos limites da visibilidade da costa;

- A Navegação “**Offshore**” responsável pelo serviço de apoio às operações de extração e processamento de petróleo nas bacias petrolíferas marítimas;
- **Apoio Marítimo:** acontece entre os portos ou terminais marítimos e as plataformas tripuláveis;
- **Apoio Portuário:** Serviço de apoio nos portos, tais como: rebocadores; dragas etc.
- **Interior:** aquela fluvial e lacustre, de travessia e de porto;
- **Regional:** navegação interior em embarcações de até 50 TAB.

3.1.4. Conhecimento de Embarque Marítimo

O conhecimento de Embarque B/L (Bill of Lading) é o documento de maior importância na contratação de transporte marítimo (PORTO GENTE, 2009). Suas funções básicas são:

- servir como recibo de entrega da carga ao transportador;
- evidenciar um contrato de transporte entre a companhia marítima e o usuário;
- representar um título de propriedade da mercadoria (transferível e negociável).

O B/L pode ser composto de várias vias, sendo o mais comum à emissão em 6 vias: 3 não negociáveis e 3 negociáveis. Estas são entregues ao exportador/ embarcador para que as apresente ao banco e receba o valor estipulado no crédito documentário. A seguir, os documentos serão remetidos via banco ao importador para que este possa retirar as mercadorias. As cópias não negociáveis servem de informação a todos os agentes envolvidos e não são válidas para retirada da mercadoria nem para receber o valor estipulado no crédito documentário.

Cada companhia de navegação pode ter seu modelo de conhecimento de embarque, a ser preenchido com os dados necessários, tais como: nome do exportador; nome e endereço da

companhia de navegação; nome do importador; porto de embarque; porto de destino; nome de quem vai ser notificado quando da chegada da mercadoria; total de volumes; nome da mercadoria; peso bruto e volume cúbico; forma de pagamento do frete (“prepaid” ou “collect”); nome do agente da companhia transportadora no porto de embarque, com o carimbo e a assinatura do responsável; e carimbo do local de estiva da mercadoria.

Um conhecimento de embarque limpo (Clean on Board) é aquele que não registra nenhuma avaria ou defeito na mercadoria ou embalagem. Caso contrário, deverá ser feita uma observação relatando a avaria da mercadoria o que torna o conhecimento sujo. O conhecimento de embarque pode ser emitido à ordem (no próprio nome do embarcador, a sua ordem ou à ordem de seu agente no porto de destino) ou nominal (em nome do consignatário). Pode ser direto (onde a mercadoria segue direto até o porto de destino final) ou indireto (onde, por ocorrer transferência (transbordo) para outro navio, deve constar o nome das duas embarcações e o valor de cada frete) (PORTO GENTE, 2009).

3.1.5. Situações Contratuais

O transporte em containeres pode ser efetuado nas seguintes modalidades e condições de carregamento: “House to House” (casa a casa), nesse caso a mercadoria é colocada no contêiner nas instalações do exportador e retirada do contêiner (“desovada”) no pátio do consignatário, sem que ninguém toque na carga, esse é o sistema ideal; “Pier to Pier” (porto a porto), nesse caso a mercadoria será transportada em container somente quando estiver no navio, essa modalidade é a mais rara, em virtude das despesas portuárias, ova e desova, que encarecerem o frete; “House to Pier” (da casa do exportador até o pier do porto de destino), nesse caso as despesas de enchimento do *container* (*stuffing*) são por conta do exportador, que efetua esse serviço nas dependências de sua fábrica ou depósito, as despesas de desova, no destino, são por conta do importador e os serviços efetuados pela Administração do Porto; “Pier to House” (do pier do porto de embarque até a casa do importador), as despesas e os serviços são providenciados de maneira inversa ao sistema anterior (NOVO MILÊNIO, 2003).

3.1.6. Serviços Oferecidos pelas Companhias Marítimas

Os tipos de serviços de transporte oferecidos pelas Companhias Marítimas são (CAMPOS, 2006):

a) **Linhas regulares:** São aquelas que apresentam sempre o mesmo itinerário, com portos e escalas fixas e determinadas. As condições de transporte são estabelecidas unilateralmente pelas companhias marítimas ou conferências de frete, através da aplicação das condições definidas pelas tarifas e pelas cláusulas do Conhecimento de Embarque. Podem ser divididos em :

- **Conferências de fretes:** é uma associação de duas ou mais companhias marítimas (armadores) , visando prestar serviços regulares, em conjunto, e com condições uniformes de transporte. Proporciona um aumento da eficiência no transporte com uso mais racional e coordenado dos itinerários. Por outro lado, apresenta alguns problemas como falta de flexibilidade e fretes nem sempre competitivos.
- **Joint Services:** são acordos de cooperação entre armadores para a exploração de uma rota específica. Não é uma entidade formal, diferentemente das conferências. Proporciona ao embarcador a possibilidade de utilizar qualquer navio de uma mesma rota e destino independentemente do armador.
- **Outsiders:** são os armadores que não tem vínculo com as conferências e que prestam serviços em linhas fixas. Proporcionam um preço mais competitivo, porém nem sempre com a mesma frequência e nível de garantias oferecidas pelas conferências.

b) **Linhas Irregulares:** O itinerário não é fixo e sim determinado pelas oportunidades geradas em cada porto. O navio que opera nesta situação é conhecido como Tramp. Este serviço é muito utilizado para o transporte de granéis.

c) **Afretamento:** é adequado quando há grandes quantidades de mercadorias a serem transportadas, suficientes para ocupar totalmente ou parte substancial de um veículo.

3.1.7. Tipos de navios

Os navios são construídos de forma adequada com a natureza da carga a ser transportada (embalada e unitizada, embalada fracionada, granel sólido, granel líquido, etc.), ou até em relação à unidade de carga a ser utilizada, com o objetivo de atender suas necessidades específicas (PORTO GENTE, 2009). Os principais tipos são (Anexo 1):

a) **Cargueiro Convencional:** para o transporte de carga geral, com os porões divididos de forma a atender diferentes tipos de carga;

b) **Graneleiro:** visando o transporte de granéis sólidos;

c) **Tanque:** destina-se ao transporte de granéis líquidos;

d) **Full Container Ship ou Porta-conteiner:** são navios que transportam a sua carga em contentores e que transportam a maioria das cargas do mundo, visto que podem transportar quase todo o tipo de cargas;

e) **Roll-on/Roll-off:** apropriado para o transporte de veículos, que são embarcados e desembarcados, através de rampas, com os seus próprios movimentos. Pode propiciar a conjugação com o transporte terrestre, ao carregar a própria carreta ou o contêiner sobre rodas (“boogies”);

f) **Lash ou porta-barcaças:** projetado para operar em portos congestionados, transporta, em seu interior, barcaças com capacidade de aproximadamente 400 t ou 600 m³, cada uma, as quais são embarcadas e desembarcadas na periferia do porto;

g) **Sea-bea:** é o mais moderno tipo de navio mercante, pois pode acomodar barcaças e converter-se em Graneleiro ou Porta-container;

h) **Frigorífico:** são navios especializados em transporte de carga refrigerada, por exemplo medicamentos, alimentos entre outras cargas;

3.1.8. Frete Marítimo

O frete marítimo representa o montante recebido pelo armador como remuneração pelo transporte da carga. O frete marítimo, que é o valor consignado no “Bill of Lading – B/L”, não se confunde com a tarifa de frete, que é um valor registrado, pelo armador, em tarifário. Em geral, a tarifa de frete é representada por um valor em dólares norte-americanos acompanhado da cotação, que pode ser em tonelada, em metro cúbico ou nessas duas unidades (ANTAQ, 2007).

Ressalta-se que no Brasil, as tarifas de frete são registradas por NBM/SH (Nomenclatura Brasileira de Mercadorias – Sistema Harmonizado). Para informar o frete a ser aplicado ao exportador ou ao importador, o armador ou seu agente leva em conta uma série de fatores (FRETE MARÍTIMO DE DESPESAS PORTUÁRIAS, 2006). Os principais são:

- **Frete Básico:** É o valor cobrado segundo o peso ou o volume da mercadoria, de acordo com a opção do armador, sendo normalmente aplicado ao que contribuir com maior receita. O frete básico também pode ser definido como o resultado da multiplicação da tarifa de frete pela tonelagem ou metragem cúbica da carga;
- **Ad-Valorem:** Percentual que incide sobre o valor no local de embarque da mercadoria. Aplicado normalmente quando o valor no local de embarque corresponder a mais de US\$ 1.000,00 por tonelada. Pode substituir o frete básico ou complementar seu valor;

- **Sobretaxa de Combustível:** Percentual aplicado sobre o frete básico. Destina-se a cobrir os custos com combustível. Varia por tráfego internacional;
- **Taxa para Volumes Pesados:** É um valor de moeda atribuído às cargas cujos volumes individuais, excessivamente pesados, exijam condições especiais para embarques/desembarque ou acomodação no navio. Em geral, a referência é quanto a carga tem mais de 10 toneladas. Taxa para volumes com grandes dimensões é aplicada geralmente a mercadorias com comprimento superior a 12 metros;
- **Adicional ao porto:** Essa taxa é cobrada quando a carga tem com origem ou destino algum porto secundário ou fora de rota. Vale ressaltar que a classificação do porto principal ou secundário varia por tráfego internacional e a lista é previamente fixada;
- **Fator de Ajuste Cambial – CAF:** Taxa aplicada quando a cotação do frete não é em dólar norte-americano;
- **Sobretaxa de Congestionamento no Porto:** Aplicada sobre o - frete básico. Tem caráter temporário e varia por porto. No Brasil, a cobrança pelo armador somente é possível com autorização do Ministério dos Transportes.

3.1.9. Portos

As atividades portuária e marítima são imprescindíveis para as relações de comércio exterior. Compõem uma indústria mundial onde prevalece o transporte de cargas, que envolve expressivo número de navios e terminais. A atividade dos terminais atende a diversos mercados em função das características técnicas e especificidades de cada instalação portuária (Pesquisa Aquaviária – CNT, 2006). A figura 2 mostra os principais portos brasileiros divididos por regiões.



Figura 2: Principais Portos Brasileiros
 Fonte: ANTAQ

Quando se trata do transporte marítimo, a questão dos terminais portuários deve ser considerada visto que são através deles que o comércio é realizado. A Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD), adota uma classificação que vincula o terminal portuário com seu entorno sócio-econômico, dividindo-os em 3 grupos:

- **Primeira geração** – utilizados apenas para as funções de acesso, carga, descarga e estocagem;

- **Segunda geração** – também chamados de polarizadores, pois procuram desenvolver em seu entorno usuários comerciais e industriais, tornando-se um centro portuário regional;
- **Terceira geração** – também chamados de logísticos, estão empenhados em se tornar um centro de serviços logísticos para a comunidade envolvida.

Um porto é formado por vários componentes, que se classificam em quatro blocos:

- **Anteporto** – constituído de canal de acesso e fundeadouros;
- **Porto** – consiste na bacia de evolução, cais (com faixa de atracação e movimentação terrestre) e estação de serviços (local de atracação de rebocadores e embarcações de polícia e de bombeiros);
- **Retroporto** – consiste na armazenagem, acessos terrestres, manutenção, estiva, capatazia e administração (autoridade portuária, fazendária, naval, policial, trabalhista e sanitária);
- **Obras complementares** – balizamento das rotas, quebra-mares e marégrafos (para registro da amplitude das marés ao longo dos anos, a fim de facilitar sua previsão).

Segundo Fialho (2007), a evolução do crescimento da movimentação de cargas no setor portuário brasileiro, no período de 2002 a 2006, apresentou crescimento da ordem de 7%. Este desempenho é atribuído, em grande parte, ao incremento proporcionado pelas operações portuárias de carregamento e descarga de contêineres. Neste período a movimentação de contêineres, em toneladas, obteve crescimento médio anual que aproximou dos 16%. Acrescenta-se, ainda, o comportamento dos granéis líquidos, que no ano de 2006, registrou crescimento de 7,22%.

Observa-se que para atender a demanda por serviços portuários é necessário promover avaliação do desempenho da gestão destes serviços e projetar a evolução do crescimento desta demanda, considerando sua relação direta com o comportamento do comércio exterior brasileiro, haja vista que cerca de 90% dos fluxos com o mundo exterior passam pelos portos. Por outro lado, os investimentos portuários devem estar alicerçados em diagnósticos que permitam a segurança necessária para a aplicação dos recursos. As instalações portuárias não são compatíveis com o nível de desenvolvimento da economia, nem com as necessidades do comércio exterior.

O transporte marítimo de carga geral movimentava bens de maior valor agregado, geralmente produtos industrializados, e absorve 2/3 dos dispêndios com fretes internacionais. A introdução do contêiner representou verdadeira revolução ao gerar elevadas economias de escala, o que tem viabilizado a constituição de grandes e eficientes empresas de atuação global.

O terminal deve estar equipado para atender as características da carga que movimentará. Para garantir a continuidade e regularidade das operações de carregamento e descarregamento dos navios é necessária a armazenagem intermediária ou de trânsito das mercadorias, complementando os serviços de estiva, conferência e de manuseio em terra. Nota-se a tendência natural na atividade do terminal portuário de ampliação dos serviços ofertados.

As operações de carga e descarga dos navios, a movimentação da carga nos terminais, sua armazenagem, recebimento e despacho são de responsabilidade dos operadores portuários.

O ambiente de concorrência na área portuária tem dois aspectos:

1) “concorrência intra-porto”, que abrange as relações entre terminais de uso público e entre operadores portuários atuando no cais público, ou ainda, entre os terminais de uso público e os de uso privativo misto, localizados nos limites da área do porto organizado ou em suas proximidades;

2) “concorrência inter-portos” ou “entre portos”, existente entre diferentes portos que disputam os mercados de carga da mesma região.

Na “concorrência intra-porto”, a competição está diretamente relacionada aos planos de arrendamento de áreas e às normas elaboradas pelo poder público que definem a quantidade de operadores atuantes em um determinado porto, garantindo ambiente de competição eficiente entre os terminais. Em setores com expressivas economias de escala e com características de indústria de rede, ambientes de alta competição elevam os custos médios de operação e não estimulam o investimento, ou seja, nem sempre a liberação dos agentes privados incrementa a competição e a eficiência.

Na “concorrência inter-portos”, os fatores de influência são inúmeros e, no Brasil, está sedimentada com relação às cargas contêinerizadas. Nesse contexto, a atuação do poder público também é decisiva sob a forma de investimentos em um porto específico que passa a obter vantagens competitivas em relação aos demais.

O Porto de Santos (Figura 3), localizado no município de Santos, no estado de São Paulo, é o principal porto brasileiro. Ele apresenta grande diversidade de terminais de movimentação de cargas – granéis sólidos e líquidos e carga geral. É o porto líder Brasileiro na movimentação de contêineres (Wikipédia, 2009).

Hoje é o maior Porto da América Latina. Em 2006 a sua estrutura foi considerada a mais moderna do Brasil e a administração da CODESP, Companhia Docas do Estado de São Paulo – empresa do Governo Federal, vinculada ao Ministério dos Transportes – busca diálogo com os prefeitos das cidades diretamente ligadas às instalações portuárias, Santos, Guarujá e Cubatão.

O Porto de Santos é o maior terminal de containers da América do Sul.



Figura 3: Porto de Santos
Fonte: Wikipédia

3.1.9.1. Posição dos Portos Nacionais no cenário mundial

Segundo Barreto (Unificar, 2009), a revista *Containerisation International* publicou em 2009 a relação dos 40 principais portos de contêineres do mundo. Mesmo sendo o líder nacional o Porto de Santos não consta da relação. O último dos citados é o porto americano de Savannah, com 2,6 milhões de TEUs (contêineres de 20 pés ou equivalentes), quando Santos, segundo dados oficiais, atingiu 2,53 milhões no ano passado.

A ausência de um porto nacional na lista é bastante frustrante, pois não existe comércio sem portos. A lista é encabeçada por cinco portos asiáticos: Cingapura, Xangai (China), Hong Kong (China), Shenzhen (China) e Busan (Coréia). No sexto lugar aparece um europeu, que é Rotterdam que outrora foi o número um do mundo e que está parcialmente sob controle de grupos chineses. O porto americano de mais destaque é Los Angeles, que ocupa modestíssimo 13º lugar no mundo.

Além disso o Brasil só pode receber navios com até sete mil contêineres. Enquanto isso, o maior navio do mundo nesse setor, o “Emma Maersk”, pode transportar o dobro disso e navega à vontade na rota EUA/Europa/ Ásia.

Está claro que o Brasil tem de ter mais e melhores portos e terminais. Para algumas pessoas a solução seria bem simples como a abrir totalmente o mercado, mas tem que ser considerado que um porto não é um simples empreendimento privado, ele obriga os governos a direcionarem estradas, ferrovias e pensarem na logística, o que precisaria de grandes investimentos e o retorno só se daria em longo prazo.

Ainda segundo Barreto o ideal, portanto, é que a burocracia federal apresse novas licitações. Caso o governo resolva instituir a permissividade, os empresários que ganharam licitações estariam perdidos afinal, eles pagaram pela concessão e contribuem com valores anuais às docas; contratam trabalhadores através dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMOs) e, ao fim do contrato, pelo menos formalmente, teriam de devolver não apenas o local, como todos os equipamentos e sistemas instalados, que são caríssimos. Não se pode ter dois pesos e duas medidas, pois os novos estariam desobrigados desses pesados ônus.

3.1.9.2. Portos Secos

Portos secos são recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro. É um terminal intermodal terrestre diretamente ligado por estrada e/ou via férrea (ANTAQ, 2007).

As operações de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, bem assim a prestação de serviços conexos, em porto seco, sujeitam-se ao regime de concessão ou de permissão.

A execução das operações e a prestação dos serviços conexos serão efetivadas mediante o regime de permissão, salvo quando os serviços devam ser prestados em porto seco instalado em imóvel pertencente à União, caso em que será adotado o regime de concessão precedida da execução de obra pública.

O porto seco é instalado, preferencialmente, adjacente às regiões produtoras e consumidoras. No porto seco são também executados todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), permitindo, assim, a interiorização desses serviços no País.

A prestação dos serviços aduaneiros em porto seco próximo ao domicílio dos agentes econômicos envolvidos proporciona uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte.

O maior porto seco da América Latina e o terceiro maior do mundo está localizado em Uruguaiana, Brasil (Figura 4).



Figura 4: Porto Seco Uruguai
Fonte: Google

3.1.10. Transporte de Cargas em Contêineres

Os contêineres surgiram para facilitar o transporte de carga. Cargas são chamadas todas as mercadorias exceto os graneis, ou seja, minérios, grãos agrícolas, petróleo e seus derivados (NOVO MILÊNIO, 2003).

Algumas cargas gerais, no entanto, não se prestam ao transporte em contêineres, como é o caso de veículos montados, que embarcam e desembarcam com sua própria propulsa, no sistema conhecido como ro-ro. Entretanto, uma grande quantidade de bens é possível de acondicionamento em contêineres, visando facilitar seu transporte. A proporção das mercadorias transportadas por meio de contêineres tem crescido continuamente, e produtos como arroz e soja, que eram embarcados como granéis, estão sendo acondicionados em contêineres.

A introdução de contêineres para o transporte marítimo de cargas, a partir da década de 1920, modificou a operação tanto das empresas de navegação quanto das áreas portuárias. A oferta de serviços de transporte marítimo de contêineres tornou-se progressivamente concentrada, devido à necessidade de vultosos gastos de capital para a construção de navios porta contêineres, e as empresas de navegação expandiram sua atuação do trecho marítimo do transporte para os trechos terrestres, oferecendo serviços logísticos porta-a-porta.



Figura 5: full contêiner em operação
Fonte: ANTAQ

Nos portos, principal modificação foi à drástica redução da quantidade de mão-de-obra necessária para o manuseio de cargas nos contêineres pode ser descentralizado e realizado na origem das mercadorias, nas fábricas, ou por meio de serviços especializados, dentro ou fora das áreas dos portos. Como resultado, o tempo necessário para transportar as cargas dentro do porto e embarcá-las nos navios foi reduzido.

Segundo Lacerda (2004), um típico navio de transporte de carga 22 mil toneladas de porte bruto (TPBs) gastava 146 dias por ano nos portos ou 40% do tempo. Em contraste, os navios porta-contêineres de 47 mil TPBs gastam apenas 64 dias por ano nos portos, ou 17% do tempo. A introdução de contêineres aumentou, portanto, a produtividade tanto nos terminais quanto nos navios. A redução do custo de movimentação portuária com a utilização de contêineres permitiu um grande aumento das operações de tranbordo, isto é, a transferência do contêineres de um navio para outro, a fim de atingir seu destino final.

Cerca de $\frac{1}{4}$ de toda a movimentação de contêineres provém de transbordos. O aumento dos transbordos está relacionado ao aumento do tamanho dos navios porta-contêineres, pois as empresas de navegação buscam concentrar grande carga em algum porto principal da região, a fim de obter grande quantidade de carga para o transporte nas rotas longas, em navios maiores, menores os custos de transporte dos contêineres, o que significa dizer que a atividade apresenta economia de escala.

A introdução de contêineres marítimo de cargas trouxe grandes modificações para o funcionamento dos terminais portuários e para as empresas de navegação. Nos portos, houve forte redução da utilização de mão-de-obra para o manuseio e operação de embarque e desembarque das cargas e redução do tempo necessário para essas operações. As empresas de navegação tornaram-se crescentemente operadoras logísticas pelas facilidades de intermodalidade proporcionada pelos contêineres.

Recentemente, tem acontecido um intenso processo de concentração no setor. A busca de economias de escala, pela utilização de navios porta-contêineres tão grande quanto possível, tem modificado o sistema tradicional em que os navios seguem atracando em vários portos ao longo de suas rotas para um sistema no qual os maiores navios atendem os poucos portos, de onde os contêineres são distribuídos para outros portos regionais.

3.1.10.1. A inserção do Brasil no transporte de contêineres

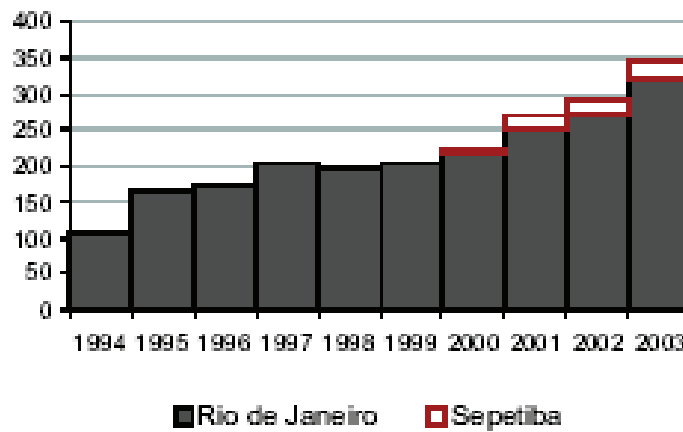
A partir de 1995, os serviços de movimentação e armazenagem de contêineres nos portos brasileiros passaram a ser realizado por operadores privados. Dentro das áreas dos portos organizados, foram arrendados terminais de uso público especializados, em Santos, Rio Grande, Itajaí, Paranaguá, Sepetiba, Rio de Janeiro, Vitória, Salvador e Suape. Em 2006, os portos da região Sudeste realizaram 55% da movimentação total de contêineres no país. A região Sul respondeu por 31% e as regiões Nordeste e Norte por 10% e 4%, respectivamente (ABRATEC, 2007).

A América do Sul responde por 4% do volume mundial de contêineres, o que evidencia a necessidade de incremento da movimentação no Brasil. Para tanto, são imprescindíveis planejamento e investimento por parte dos operadores, o que só pode ocorrer diante de um horizonte regulatório estável e de expectativas de rentabilidade adequada da atividade. É obrigação do poder público planejar e investir, além de garantir a operação eficiente dos terminais.

A redução ou limitação operacional dos terminais impacta imediatamente na atividade portuária. Afeta, não apenas os agentes econômicos diretamente envolvidos, mas o futuro do porto e, conseqüentemente, dos demandantes dos seus serviços, ou seja, a coletividade de um modo geral e, em particular, o próprio patamar de comércio exterior do Brasil. As figuras 6 e 7 mostram gráficos da movimentação de contêineres nos Portos do Rio de Janeiro e Santos, respectivamente. A figura 8 mostra o gráfico de movimentação da carga geral, fazendo uma projeção que 70% dessa movimentação será em contêineres.

Movimentação de Contêineres nos Portos do Rio de Janeiro e de Sepetiba – 1997/2003

(Em Milhares de TEUs)



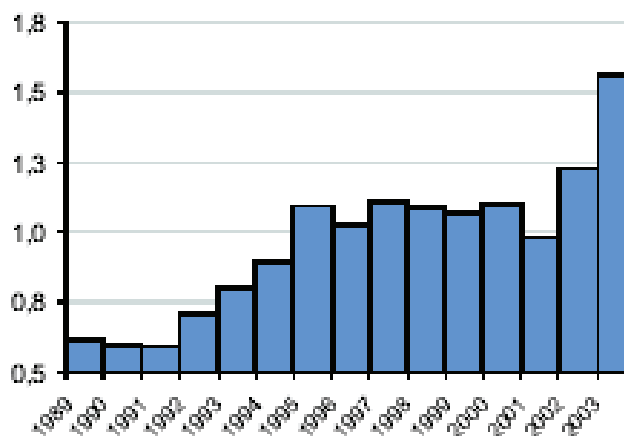
Fonte: Antaq.

Figura 6: Movimentação de Contêineres nos Portos do Rio de Janeiro e de Sepetiba – 1997/2003

Fonte: ANTAQ

Evolução da Movimentação de Contêineres no Porto de Santos – 1989/2003

(Em Milhões de TEUs)



Fonte: Codesp.

Figura 7: Evolução da Movimentação de Contêineres no Porto de Santos – 1989/2003

Fonte: Codesp

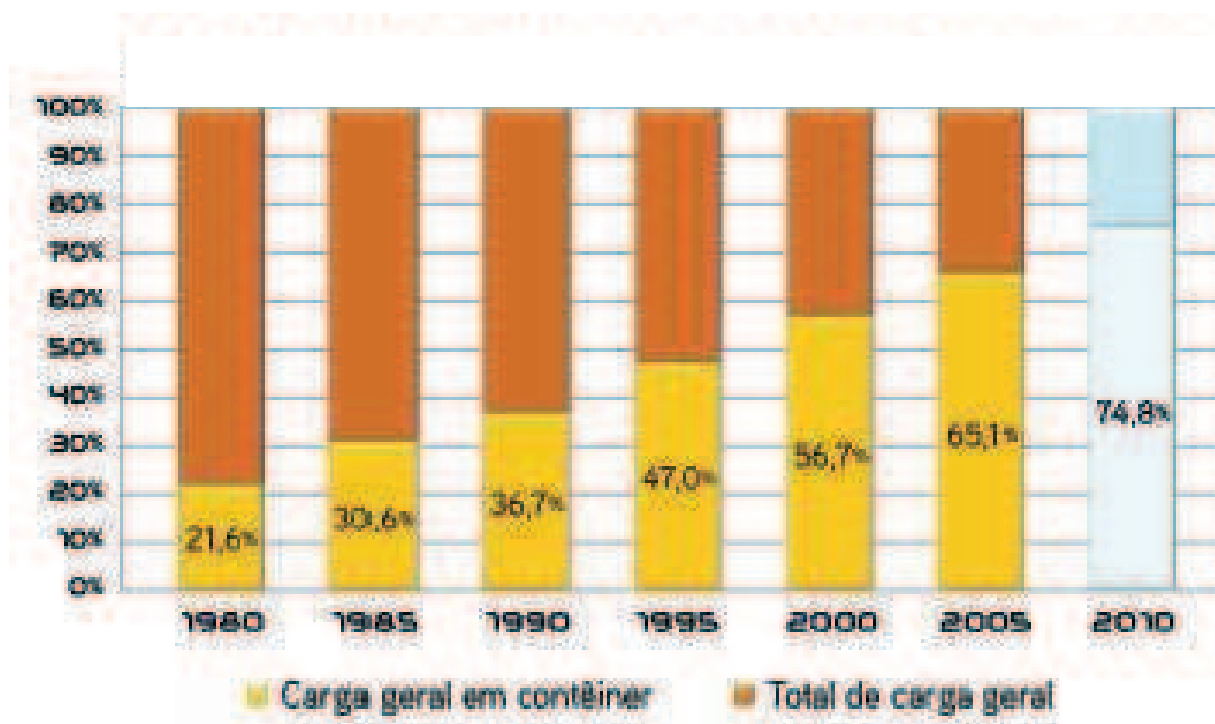


Figura 8: Incremento do uso de contêineres
 Fonte: UNCTAD, Lloyd's Maritime Information Service/Fairplay, Drewry Shipping Consultants

3.1.11. Transporte Marítimo de Longo Curso

Na definição encontrada na Pesquisa Aquaviária (CNT, 2006), o transporte marítimo divide-se em dois segmentos principais: a navegação de longo curso e a navegação de cabotagem. O segmento de navegação de longo curso diz respeito às rotas internacionais, normalmente de longa distância, assim como os serviços de alimentação de suas linhas, conhecidos como Feeder Service. Já a navegação de cabotagem é destinada à realização de viagens dentro da costa brasileira ou entre países vizinhos. Os portos marítimos são os terminais correspondentes, onde ocorre a maioria dos processos administrativos, operacionais e fiscalização destas atividades.

O transporte marítimo de longo curso é aquele realizado entre portos de diferentes países, em oposição ao transporte marítimo de cabotagem, realizado entre os portos localizados dentro do território nacional de um país.

Em 2007 existiam cerca de 30 mil navios realizando o transporte de quase seis milhões de toneladas anuais do comércio internacional. O tráfego marítimo mundial é dividido, por tipo de carga, em graneis líquidos, com participação de 36% da tonelagem total transportada, graneis sólidos, com 36,5%, e carga geral, com 27%. Algumas poucas mercadorias representam 60% da tonelagem transportada no comércio internacional: petróleo e derivados, minério de ferro, bauxita, alumina, fosfato, grãos agrícolas e carvão (ANTAQ, 2007).

Esses produtos, genericamente conhecidos por graneis, tem como características o grande volume movimentado e a sua baixa densidade de valor. O transporte destes produtos é realizado por linhas irregulares, em condições de competição e, em grande parte, livres de regulação econômica.

As linhas regulares transportam produtos com maior densidade de valor, tais os industrializados. O transporte marítimo internacional é também sujeito a esquemas de reserva de cargas, requerendo que parte do comércio exterior entre dois países seja transportados por navios com as bandeiras desses países. No Brasil, uma política de reserva de cargas foi implantada ao final da década de 1960, através da preferência para empresas brasileiras de navegação no transporte das cargas de importação, cargas de empresas estatais e cargas financiadas com recursos públicos. Foram também estabelecidos acordos comerciais bilaterais de compartilhamento de cargas com outros países.

O governo também tornou obrigatória a participação de empresas brasileiras de navegação nas conferências de frete nas rotas entre os países e o resto do mundo, assim como adotou uma política para garantir que o aumento da demanda por navios para as empresas brasileiras de navegação fosse direcionado para a construção naval.

Como resultado, tanto a frota de navios quanto a produção da indústria naval do país alcançaram grande crescimento nas décadas de 1970 e 1980. Os efeitos dessas políticas, no entanto, foram transitórias e, atualmente, o Brasil tem pequena participação no mercado

internacional de serviços de transporte marítimo, com uma frota mercante registro brasileiro que corresponde a 0,85% da frota mundial.

3.1.12. O Mercado Internacional

A frota mundial, em 2003, somava 844,2 milhões de toneladas de porte bruto (TPB). A frota de graneis líquidos correspondia a 36% da tonelagem mundial e a frota de graneis sólidos a 35%. A frota de carga geral (excluindo os porta-contêineres) era de 11,5% e a de porta-contêineres a 9,8% (ANTAQ, 2007).

A via marítima é a principal forma de transporte do comércio internacional. Entre 1990 e 2000, a taxa anual de crescimento do transporte marítimo internacional foi de 4%. O comércio transportado pela via marítima passou de 2,5 bilhões de toneladas em 1970 para 5,9 bilhões em 2002.

A oferta de transporte marítimo mundial de graneis é bastante fragmentada, com um grande número de operadores no mercado e alta volatilidade de fretes. Em 1999, dentre mais de 500 empresas independentes operadoras de navios petroleiros, 70% tinham menos de cinco navios e apenas 10% operam mais de 10 navios (CNT - COPPEAD, 2002).

O tráfego mundial de cargas em contêineres tem crescido a uma taxa de 9%, passando de 83 milhões de (TEU'S) em 1990 para 198 milhões em 2000. Entre 1990 e 2000, a proporção do transporte de carga geral realizado por contêineres aumentou de 37% para 54% estimando-se que a utilização de contêineres poderá atingir no máximo 65% do transporte marítimo de cargas gerais (OCDE, 2001).

O crescimento da utilização de contêineres tem sido acompanhado pelo aumento das operações de transbordo de contêineres, isto é, a transferência de um navio para outro, a fim de atingir seu destino final.

Tamanho crescente dos navios porta-contêineres resulta em apenas poucos portos com capacidade de recebê-los, de onde os contêineres são distribuídos para outros, com menor capacidade, através de navios menores, num sistema à configuração hub-and-spoke da aviação comercial (são os aeroportos que concentram chegadas e partidas de vôos e que permitem uma série de conexões).

As principais frotas mercantes, por país de origem, são Grécia, Japão, Noruega, China e Estados Unidos, segundo a Review of Maritime Transport de 2003, entre as 35 maiores frotas mercantes, a brasileira e a chilena eram as únicas da América Latina. Dentre as 20 maiores operadoras mundiais de navios porta-contêineres, 12 são países asiáticos.

3.1.13. A Regulação Internacional

A regulação internacional da navegação é realizada pela Convenção das nações Unidas sobre a Lei dos Mares, que entrou em vigor em 1994, e pelas convenções da Organização Marítima Internacional (IMO) – Agências das Nações Unidas responsável pela segurança marítima global e pela administração ambiental da navegação. No seguimento de granéis, a principal questão regulatória e a proteção do meio ambiente contra os riscos de acidentes com petroleiros. A preocupação ambiental tornou-se mais aguda depois de grandes derramamentos de óleos dos petroleiros Érika e Prestige, ambos na costa europeia.

3.1.14. Transporte de Cargas

O capítulo 5 da NORMAM 01 (Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto) e da NORMAM 02 (Embarcações Empregadas na Navegação Interior) da Diretoria de Portos e Costas (DPC), estabelece critérios para especificação dos diversos tipos de embalagens para mercadorias e sua arrumação a bordo, visando a segurança das pessoas, a integridade da embarcação e minimizar os riscos ao meio ambiente.

A seção 1 do Capítulo 5 trata especificamente de mercadorias perigosas embaladas ou a granel, a sua classificação e os procedimentos especiais a que estão submetidos quando transportadas.

3.1.14.1. Cargas Perigosas

- a) Cargas Perigosas – são cargas que, em virtude de serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infectantes, radioativas, corrosivas ou substâncias contaminantes, possam apresentar riscos à tripulação, ao navio, às instalações portuárias ou ao ambiente aquático. Essas mercadorias, de acordo com a sua natureza, poderão ser transportadas embaladas ou a granel.
- b) Cargas Sólidas Perigosas a Granel – são aquelas que possuem riscos de natureza química.
- c) Contentores Intermediários para Granéis (Intermediate Bulk Container – IBC) – são embalagens portáteis rígidas, semi-rígidas ou flexíveis que não se enquadram nas especificações sobre embalagens e que têm capacidade igual ou inferior a 3m³ (3000 litros). São projetadas para serem manuseadas mecanicamente e resistirem aos esforços provocados pelo manuseio e pelo transporte, requisito este comprovado por meio de ensaios específicos (homologação).
- d) Embalagens – são invólucros ou recipientes destinados a conter mercadorias perigosas.
- e) Explosão Maciça – é aquela que afeta quase toda a carga instantaneamente;
- f) Navio Petroleiro – navio construído e adaptado principalmente para o transporte de óleo a granel nos seus compartimentos de carga ou navio tanque químico, quando estiver transportando uma carga total ou parcial de óleo a granel.

- g) Navio Tanque Químico – navio construído ou adaptado principalmente para transportar substâncias nocivas líquidas a granel ou navio tanque quando estiver transportando uma carga total ou parcial de substâncias nocivas a granel.
- h) Número ONU (UM) – número atribuído pelo Comitê de Peritos em Transportes de Mercadorias Perigosas das Nações Unidas a cada produto ou substância, visando sua identificação.
- i) Unidade de Carga – agrupamento de embalagens formando um bloco único. Por exemplo: uma certa quantidade de caixas de papelão paletizadas e amarradas por cintas.

3.1.15. Perfil da Marinha Mercante

Segundo o Relatório do Ministério do Desenvolvimento, Industrial e Comércio Exterior (2002) a Marinha Mercante é estratégica, tanto para garantir o escoamento do comércio exterior do país, como para o equilíbrio da balança comercial de serviços, e ainda, para melhorar a competitividade das exportações; e por esta razão, é altamente subsidiada internacionalmente, com reserva de mercado para os navios de bandeira do país exportador, e exclusividade para a bandeira do país na cabotagem.

Caracteriza-se ainda pelo grande número de recursos empregados, principalmente pelos países mais ricos, para garantir a competitividade, baixando o custo dos fretes, dentre estes recursos destacam-se:

- **Bandeira de Conveniência** – a frota mercante muda sua bandeira nacional, para a de um país que adotou um registro internacional, buscando maximizar lucros e minimizar custos. Perda da nacionalidade da embarcação, que no seu país de origem, passa a ser tratada como embarcação estrangeira.

- **Segundo Registro** – modalidade que permite a redução de custos, através de facilidades para o armador, sem mudar a bandeira dos navios de sua frota, mantendo o governo o controle total sobre eles, evitando a remessa de divisas para o exterior.
- **Afretamento a Casco Nu (Bareboat Charter)** – contrato em que o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação, sendo, portanto responsável pela armação.
- **Afretamento Por Tempo (Time Charter)** – contrato em que o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado.
- **Afretamento Por Viagem (Voyage Charter)** – contrato em que o fretador, se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação á disposição do afretador, para realizar transporte em uma ou mais viagens.

No Brasil para aumentar a competitividade, sem expor a frota nacional, à concorrência desigual com os armadores estrangeiros foi promulgada a lei nº 9.432 em 1997, dispondo sobre a ordenação do transporte marítimo, tendo como pontos principais:

- abertura do capital das empresas brasileiras de navegação, sem qualquer restrição;
- prescrição de cargas a navios de bandeira brasileira, no transporte internacional, apenas quando provenientes de países, que adotem mecanismos protecionistas para a Marinha Mercante e a Construção Naval (reciprocidade);
- navegação de cabotagem e apoio portuário e marítimo, restrito às empresas brasileiras de navegação, com afretamento de embarcações estrangeiras sujeito à prévia aprovação;

- afretamento de embarcações estrangeiras liberados para a navegação internacional, com prévia aprovação, apenas quando do transporte de cargas prescritas à bandeira;
- criação do Registro Especial Brasileiro (REB) para embarcações de bandeira brasileira, possibilitando a redução da carga fiscal sobre a atividade.

3.1.16. Companhias de Navegação

3.1.16.1. Transpetro

Maior armadora da América Latina, a Transpetro conta com uma frota marítima que possui um dos melhores desempenhos ambientais do mundo. A Fronape – Frota Nacional de Petroleiros foi criada em 1949, e iniciou suas atividades em 1950. Com a criação da Petrobrás, tornou-se órgão operacional da empresa estatal, e assim permaneceu até ser absorvida pela Transpetro, em 1999 (TRANSPETRO, 2009)

A excelência e a ampliação desse patrimônio são os pilares do Programa de Modernização e Expansão da Frota, que vai garantir novas bases de crescimento tanto para a Transpetro como para a indústria naval brasileira. No total, a empresa vai contratar a construção de 42 navios-petroleiros, em um investimento de mais de 6 bilhões de reais. A expansão da frota contribuirá para o desenvolvimento tecnológico, econômico e social do Brasil.

O empreendimento é essencial para o Sistema Petrobrás, que utiliza 110 petroleiros, sendo mais de 60 afretados, e estratégico para o Brasil, que tem grande demanda por navios. O programa da Transpetro servirá como indutor do ressurgimento da indústria de construção de grandes navios e terá dois momentos de encomendas, oferecendo a regularidade necessária para que o setor alcance rapidamente prazos e custos internacionais. As encomendas vão garantir a abertura de cerca de 20 mil postos de trabalho.

Outro nicho importante de investimentos da Transpetro é em navios aliviadores, conhecidos como navios DP, que são dotados de avançada tecnologia de posicionamento no mar, o que torna as operações mais rápidas e seguras. Por manterem a posição a despeito das

condições de vento e do mar, os navios DP dispensam a ajuda de rebocadores nas operações de carregamento offshore, aumentando a confiabilidade da cadeia logística. A Transpetro investe ainda na automação dos processos operacionais da frota. Os navios são dotados de equipamentos de alta tecnologia em telecomunicação e de modernos sistemas de gestão de bordo, interligando as embarcações e o escritório central da empresa, o que torna o gerenciamento mais fácil, rápido e eficiente

3.1.16.2. Docenave ou Vale do Rio Doce Navegação S.A.

Docenave era uma empresa de navegação brasileira. Ela foi fundada em 2 de outubro de 1962, com sede situada no Rio de Janeiro, como uma subsidiária da então estatal Companhia Vale do Rio Doce, a qual subscreveu 100% de suas ações (Wikipédia, 2009).

Desde sua criação opera nas áreas de transporte marítimo e apoio portuário. Para ter maior flexibilidade operacional a empresa criou, em 1967, a Seamar Shipping Corporation, sediada na Libéria (uma bandeira de conveniência) que é gerenciada no Brasil pelo grupo Docenave.

Criada para fazer o transporte de minério da Vale do Rio Doce do Porto de Tubarão para o Japão, a Docenave chegou a ser a terceira maior frota de graneleiros do mundo.

3.1.16.3. Grupo Libra

O Grupo Libra é formado por empresas que realizam atividades de logística portuária, como movimentação de contêineres, armazenagem de carga, apoio portuário e navegação fluvial. Por mais de 50 anos, a empresa atuou principalmente no transporte marítimo de longo curso (GRUPO LIBRA, 2009).

De 1995 para cá, entretanto, adotou uma estratégia mais dinâmica, baseada na previsão do aumento progressivo da participação do Brasil no comércio exterior e na clara necessidade de modernização de sua infra-estrutura portuária.

O Grupo Libra recebeu o prêmio de Melhor Operadora Intermodal de 2008, um reconhecimento do setor ferroviário pela atuação da empresa durante o ano de 2007. Concedido pela Revista Ferroviária, o troféu foi entregue a Gustavo Pecly, presidente da Libra Terminais, em cerimônia ocorrida em São Paulo, em 17 de fevereiro.

A indicação da Companhia foi definida a partir da votação de um colégio eleitoral composto por 50 participantes, incluindo membros de operadoras, entidades de classe, grandes clientes e indústrias de material ferroviário

O criador do Grupo Libra, o armador Wilfred Penha Borges, entrou no mundo dos negócios aos 17 anos, quando conseguiu um posto de contador do Banco Borges, que tinha seu nome, mas não era dele. Veio de uma família simples que morava próximo à Fábrica de Tecidos Bangu onde seu pai trabalhava. Nasceu em 1910 e faleceu aos 95 anos.

Sua neta, a engenheira Celina Borges Torrealba Carpi, conta que, bem-sucedido na carreira no banco, o avô abriu três lojas no comércio com suas economias, ainda na década de 40. A administração do banco resolveu investir em navegação e Wilfred vendeu suas lojas para participar ativamente do investimento, que cresceu com a Segunda Guerra Mundial, explorando o comércio para a África do Sul.

Aos poucos, o grupo ampliou sua presença em navegação. Chegou a ter 50 navios nos anos 80. No governo Fernando Collor, com abertura do mercado, o Libra fez parcerias com empresas estrangeiras, mas com a globalização do setor começou a perder competitividade. Passou, então, a investir em terminais portuários a partir de 1995, mas manteve a presença na cabotagem e transporte fluvial.

3.1.16.4. Companhia de Navegação Norsul

Operando desde 1963, a Cia. De Navegação Norsul (NORSUL) é a empresa líder de navegação privada no Brasil. A Norsul se especializa no transporte de granéis e neo-granéis na Cabotagem e no Longo Curso (NORSUL, 2009).

Atualmente a empresa opera, comercialmente e tecnicamente, 23 embarcações (entre próprias e afretadas a casco nu), sendo 7 navios graneleiros de bandeira brasileira (6 próprios), 11 barcaças e 5 empurradores, todos próprios. Trata-se da maior frota privada nacional em operação.

Especializada em transporte de produtos florestais, principalmente celulose, e cargas de projeto, com serviço regular entre Brasil e Europa. Em 1995, iniciou um serviço full container como membro do GEX – Good Hope Express Service, joint que atende aos mercados do Extremo Oriente, Japão e África do Sul.

3.1.17. Fabricação de Navios

De acordo com o relatório do Ministério do Desenvolvimento (2002), para cada posto de trabalho direto aberto durante a construção de um navio são criados outros três indiretos. Nos últimos anos, a indústria naval deu um salto de 2 mil para 22 mil empregos diretos, um crescimento de 1000%. Nada mal, aliás, para quem conviveu, por quase duas décadas, com o fantasma da insolvência.

Depois de ser considerada em meados da década de 70, uma das mais competitivas do mundo, chegando a ocupar o segundo lugar no ranking de países construtores e a empregar mais de 50 mil trabalhadores, a construção naval – atolada em dívidas e sem condições de concorrer com os asiáticos – foi praticamente reduzida a pó, ao longo dos anos 90. Tudo mudou, no entanto, com o aumento da exploração de petróleo em plataformas marítimas e a decisão da Petrobrás de nacionalizar a construção de embarcações de apoio (offshore), despertando o interesse dos até então concorrentes orientais, que passaram a firmar alianças estratégicas com estaleiros nacionais.

E apesar de estar centrado na construção de barcos de apoio às plataformas de petróleo em águas profundas, o movimento de recuperação da indústria naval também já dá as primeiras braçadas no sentido da construção de navios de longo curso e de navegação de cabotagem, até então paralisada.

A publicação da Medida Provisória 177 foi comemorada, ainda que com reservas, por todo o setor. A medida flexibiliza o Fundo da Marinha Mercante (FMM), isto é, facilita a tomada de empréstimo pelo setor naval, uma vez que o FMM passa a assumir parte do risco da operação, estimulando a queda no spread do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, o BNDES, responsável pelo repasse dos recursos.

Para se ter uma melhor idéia do alcance da medida, estima-se que hoje o saldo do FMM – que arrecada cerca de R\$ 500 milhões por ano – seja da ordem de R\$ 2 bilhões.

“O Fundo de Marinha Mercante é um mecanismo inteligente de fomento. Ao contrário do que ocorre com incentivos dados a outros setores, o FMM é auto-sustentável, não implica em renúncia fiscal ou qualquer perda de arrecadação para o Estado. Além disso, todo recurso dirigido à conta vinculada do armador retorna ao FMM pelas amortizações do financiamento”, explica o vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Cláudio Roberto Décourt. Segundo ele, se aperfeiçoado, o fundo pode contribuir muito para o desenvolvimento do País, como já fez no passado.

CAPÍTULO IV

PANORAMA ATUAL DA MARINHA MERCANTE DE LONGO CURSO

Fatores de natureza estrutural e conjuntural têm provocado o desestímulo à renovação e expansão da frota mercante nacional, com reflexos diretos sobre a eficiência e a própria existência da navegação marítima brasileira (ANTAQ, 2007):

- Redução e envelhecimento da frota, especialmente da navegação de cabotagem, com aumento de afretamentos de embarcações estrangeiras;
- Saída da bandeira brasileira da navegação de longo curso;
- Baixa participação do transporte aquaviário na matriz de transportes brasileira.

4.1. Legislação brasileira

A navegação no Brasil é regulada pelas normas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil (DPC). A Antaq também regulamenta e supervisiona as atividades de prestação de serviço de transportes aquaviários e portuários.

A Tabela 2 contém as referências dos textos legislativos necessários para o completo entendimento das regras de navegação vigentes, com destaque às regras de proteção à bandeira e condições de afretamento.

Norma	Conteúdo
Lei 9.432/97	Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências
Lei 10.893/04 Lei 11.434/06	Dispõem sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM
Lei 7.652/88 Lei 9.774/98	Dispõem sobre o Registro da Propriedade Marítima e dá outras providências
Lei 9.365/96 Lei 10.183/01	Instituem e regulamentam a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, que dispõe sobre a remuneração dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, entre outros
Decreto 2.256/97	Regulamenta o Registro Especial Brasileiro - REB - para embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997
Decreto 4.543/02	Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior (arts. 210 e 211 - Proteção à bandeira brasileira)
Decreto 5.140/04	Regulamenta a subvenção ao prêmio do seguro-garantia, previsto no art. 31 da Lei nº 10.893/04
Decreto 5.543/05	Regulamenta pontos da Lei nº 10.893/04, que dispõe sobre o AFRMM e o FMM
Decreto 25.403/99 (Rio de Janeiro)	Desonera do ICMS os insumos para indústria naval
Res. BACEN 3.262/05	Dispõe sobre a aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM
Res. ANTAQ 52/02 Res. ANTAQ 112/02	Estabelece normas para outorga de autorização a pessoa jurídica brasileira para operar como empresa brasileira de navegação nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo
Res. ANTAQ 191/04 Res. ANTAQ 494/05	Estabelece normas para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de apoio portuário
Res. ANTAQ 192/04 Res. ANTAQ 495/05	Estabelece normas para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de apoio marítimo
Res. ANTAQ 193/04 Res. ANTAQ 496/05	Estabelece normas para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem
Res. ANTAQ 195/04 Res. ANTAQ 493/05	Estabelece normas para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação para transporte de carga no tráfego de longo curso e para a liberação do transporte de carga prescrita à bandeira brasileira por empresa de navegação estrangeira
Res. ANTAQ 434/04	Estabelece normas para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de apoio portuário para execução dos serviços de dragagem hidroviária e portuária
Instrução Normativa SRF 539/05	Dispõe sobre a retenção de tributos e contribuições nos pagamentos efetuados pelas pessoas jurídicas que menciona a outras pessoas jurídicas pelo fornecimento de bens e serviços
Portaria MT 214/98	Estabelece normas para outorga de autorização para operação de empresas brasileiras de navegação interior
Portaria MT 412/97	Estabelece normas que estabelecem os critérios e procedimentos que deverão ser observados no afretamento de embarcações estrangeiras por empresa brasileira de navegação para o transporte na navegação interior
Tribunal Marítimo 13/97	Estabelece procedimentos para inscrição no Registro Especial Brasileiro - REB
Portaria MT 412/98	Dispõe sobre a utilização de recursos da conta vinculada de Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM por empresa coligada ou controlada
Portaria MT 461/99	Enquadra os serviços de dragagem portuária e hidroviária dos canais de acesso, berços, bacias de evolução e de fundeio como navegação de apoio portuário
Agência Nacional de Petróleo - ANP 170/02	Regulamenta a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural, biodiesel e misturas óleo diesel/biodiesel por meio aquaviário, compreendendo as navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário e interior

Tabela 2: Normas para o entendimento das políticas públicas no setor naval

Fonte: ANTAQ

4.2. A Importância dos Transportes Marítimos

A maior parte da economia nacional e grande parcela da população estão concentradas em faixa de cerca de 450 Km ao longo do litoral. A atividade gera receita anual da ordem de US\$ 10 bilhões em fretes marítimos. Cerca de 88% da produção de petróleo e gás brasileira está localizada no mar, com tendência a aumentar.

Um país de dimensão continental, com mais de 7.000 km de costa navegável, tem por obrigação possuir um sistema de transporte marítimo eficaz, para atender a movimentação de cargas no seu comércio interno, assim como permitir a melhor competitividade possível no comércio externo.

4.3. Importância da Manutenção e Recuperação da Frota de bandeira brasileira

- Possibilitar a manutenção de regularidade da prestação dos serviços de transporte de mercadorias, conforme os interesses do Estado brasileiro, a despeito da existência ou não de escalas de navios estrangeiros em portos nacionais.
- Reduzir os gastos com afretamentos de embarcações estrangeiras e aumentar a participação da bandeira brasileira nos fretes marítimos gerados pelo comércio exterior.
- Possibilitar o controle do Estado sobre a frota mercante, em caso de mobilização para atender as necessidades da sociedade brasileira.
- Manter a bandeira brasileira como instrumento de política externa no contexto comercial internacional.

4.4. Aspectos que afetam a competitividade do navio de bandeira brasileira e a renovação da frota

Na Cabotagem

- alto custo do combustível marítimo na costa brasileira – falta implementar o incentivo previsto na Lei nº 9.432, de 1997.
- limitações para o estabelecimento de novos contratos de construção, em função da dificuldade de alguns estaleiros em oferecer garantias.
- diferencial de custos operacionais do navio e altos custos portuários incidentes sobre o valor do frete.
- dificuldades de importação de navios novos e usados.
- baixa prioridade de acesso aos portos.
- dificuldades de financiamento.

No Longo Curso

- concorrência com as bandeiras de conveniência.
- altos custos operacionais e pequena escala de operação.
- envelhecimento da frota

4.5. Gasto Geral com Afretamentos

Uma frota mercante própria é componente fundamental do Poder Marítimo de uma nação com aspirações marítimas. Uma das competências da ANTAQ é a de promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, de modo a subsidiar decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras.

A Lei nº 9432/1997 dispõe sobre a ordenação do Transporte Aquaviário, disciplina os afretamentos de embarcações estrangeiras, define as navegações e cria o Registro Especial Brasileiro (REB).

As normas para afretamento de embarcações por Empresa Brasileira de Navegação (EBN) de longo Curso é dada pela Resolução nº 195/ANTAQ, alterada pela Resolução nº 493/ANTAQ;

4.5.1. Afretamento de Embarcações

- As principais condições de autorização para o afretamento de embarcações são:
 - Indisponibilidade / Inexistência de embarcação brasileira;
 - Interesse Público, devidamente justificado;
 - Substituição à embarcação em construção em estaleiro brasileiro.
- Regras para “Circularização” da Solicitação de Afretamento;
- Regras para “Bloqueio” da Solicitação de Afretamento;
- Independe de Autorização o Afretamento de Embarcação de Bandeira Brasileira – necessidade apenas de Registro;

4.5.2. Norma para afretamento de embarcação de Longo Curso

A Resolução nº 195/2004, alterada pela Resolução no. 493/2005 dispõe sobre o Afretamento de embarcação por Empresa Brasileira de Navegação para o transporte de carga no tráfego de longo curso e para a liberação do transporte de carga prescrita à bandeira brasileira por empresa de navegação estrangeira.

- Afretamento a casco nu é o contrato de afretamento em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação (Lei 9.432/97, art. 2º, I). Fretador é o sujeito que dá o navio a frete. Afretador é o sujeito que toma o navio a frete (REVISTA PORTO GENTE, 2007).
- Independe de autorização o afretamento de embarcação de bandeira brasileira, de embarcação estrangeira por tempo ou a casco nu, ou ainda por viagem, neste caso

para transporte exclusivamente de carga não prescrita à bandeira brasileira, sendo necessário somente o Registro na ANTAQ.

- Depende de autorização o transporte de carga prescrita por embarcação de bandeira estrangeira afretada por tempo ou a casco nu por empresa brasileira de navegação.

4.5.3. Afretamento de Embarcações no Longo Curso

4.5.3.1. Condições para Autorização de Afretamento

- Será permitido o afretamento de embarcação estrangeira, para o transporte de carga prescrita, nas modalidades por tempo e a casco nu (Serviço Regular) pelo período máximo de até 12 (doze) meses e por viagem;
- Será permitido o afretamento de embarcação estrangeira, em substituição à embarcação em construção no País, na modalidade por tempo, por viagem e a casco nu, em substituição à embarcação em construção no País até o limite da tonelage de porte bruto contratada (limitado a 36 meses).

A exceção e de enquanto reconhecer a insuficiência da frota nacional para atender às necessidades do transporte de petróleo e seus derivados, a ANTAQ, poderá autorizar o afretamento por tempo e a casco nu para o fim específico de transporte de petróleo e seus derivados. A Tabela 3 mostra os gastos com afretamentos nos diversos tipos de navegação.

NAVEGAÇÃO	2003	2004	2005	2006	1º Sem2007
CABOTAGEM	40.568.878,48	77.816.046,70	261.987.098,12	79.268.588,23	41.410972,18
LONGO CURSO	452.550.247,12	800.116.456,21	1.237.200.288,32	1.787.125.249,85	770.155.552,73
APOIO MARÍTIMO	129.611.992,53	238.748.789,11	306.193.449,43	399.552.360,25	230.922.934,78
APOIO PORTUÁRIO	816.665,55	2.019.060,40	9.078.259,00	3.232.500,00	1.693.608,00
APOIO PORTUÁRIO DRAGAGEM				33.746.002,17	26.886.773,92
TOTAL	623.547.783,68	1.118.700.352,42	1.814.459.094,87	2.302.924.700,50	1.071.069.841,6

Valores em US\$

Tabela 3: Gastos com Afretamentos
Fonte: ANTAQ – SNM

4.6. Brasil, uma potência sem navios

Segundo Barreto (Unificar, 2009) aos poucos, o Brasil deixa a situação de país mediano para uma condição de próxima de potência. A magnitude da nação brasileira vem deixando para trás a tradicional competição com a Argentina.

O Brasil é dos primeiros do mundo em soja, minério, sucos, carne, frango, construção de hidrelétricas, produção automobilística e já se arrisca a comprar empresas, não só nos países vizinhos, como na Europa e Estados Unidos.

A construção naval também vem retornando as suas atividades, um grande avanço para esse setor que já andava quase fechando as portas. Mas nem tudo tem avançando, a navegação de longo curso é um dos poucos setores ainda estagnado. O gigante do Sul não tem sequer um navio portacontêineres trafegando pelos mares do mundo.

Com isso, o país abre mão de US\$ 10 bilhões por ano, podendo a conta ser maior ainda, chegando a 12 ou até 15 bilhões de dólares. Ainda tem as perdas com seguros, custos de agenciamento e outros subprodutos da navegação e do comércio exterior, inacessíveis para um país que “é comprado”, em vez de vender. O Brasil é um dos maiores exportadores do mundo e, entre os membros desse clube, todos fazem questão de ter seus próprios navios.

O governo atual já fez e vem fazendo muito pela construção naval e pela navegação na área de petroleiros. Mas tem que demonstrar todo esse empenho também em relação à carga geral. Sem esse apoio o Brasil está abrindo mão de um ponto-chave do comércio exterior, que é a marinha mercante. A Figura 9 mostra a evolução da frota própria brasileira.

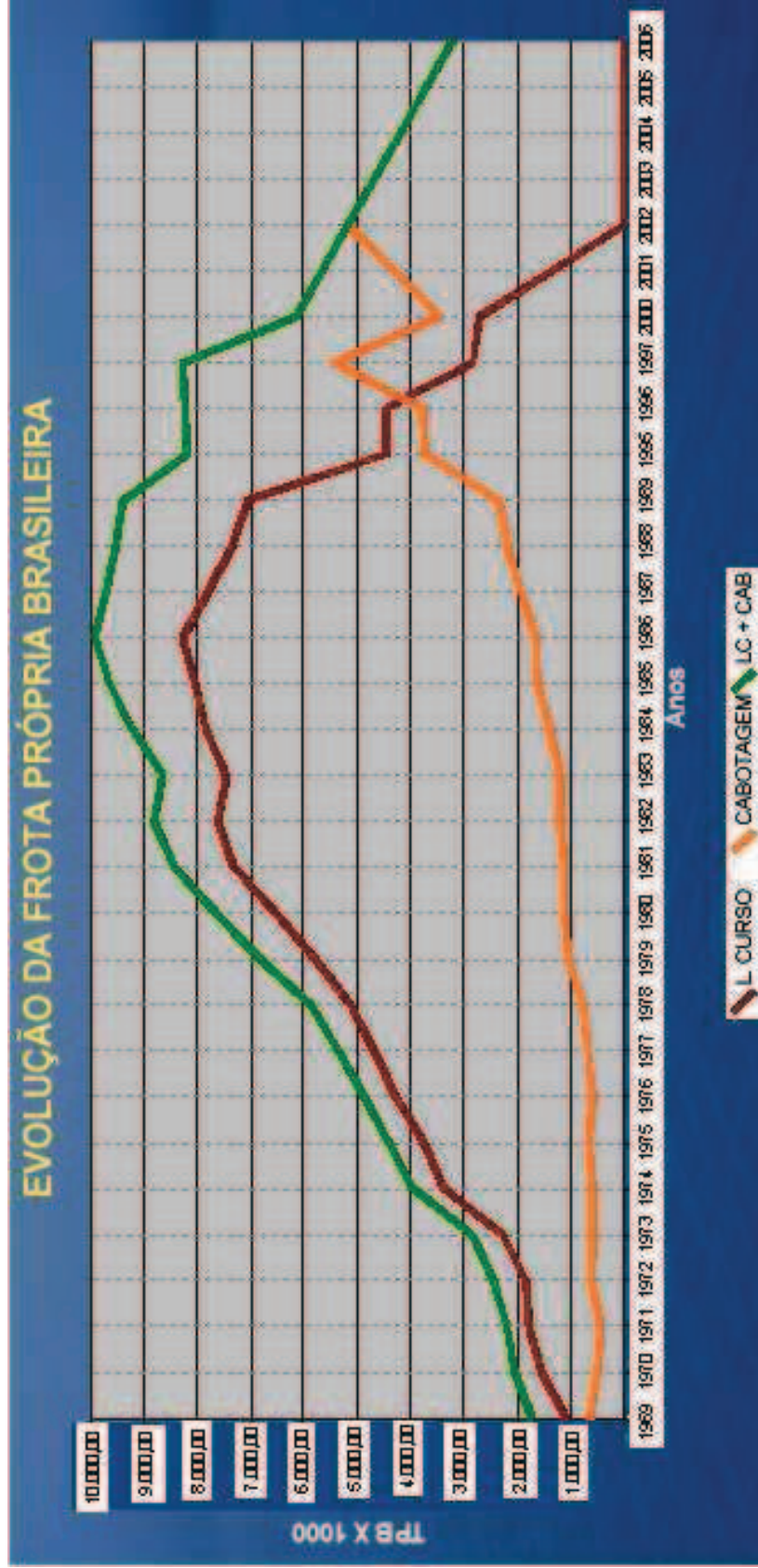


Figura 9: Evolução da Frota Própria Brasileira
 Fonte: Antaq

4.7. Fatores responsáveis diminuição da participação brasileira nos fretes de longo curso

Segundo o Deputado Francisco Dornelles, “*Um país do porte e da importância do Brasil precisa ter uma marinha mercante forte e atuante, principalmente se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial*”. O problema é que atualmente vivemos a situação inversa: pressionados pela competição desigual promovida por navios com bandeiras de conveniência, os armadores brasileiros se retraíram e acabaram perdendo mercado. A diminuição da participação brasileira nos fretes de longo curso se deve a fatores, analisados a seguir.

4.7.1. Pouco investimento no setor Naval

O pouco ou quase nenhum investimento no setor de transporte marítimo resultou na não renovação da frota das embarcações e como consequência no sucateamento das mesmas. A indústria naval foi severamente afetada pela falta de investimentos. Devido a endividamentos muitos estaleiros foram levados a se associarem a grupos estrangeiros (ABDI – 2007)

A Figura 10 apresenta a evolução da frota brasileira entre 1970 e 2002. Nela fica evidente que a frota brasileira já foi significativamente maior que a atual:

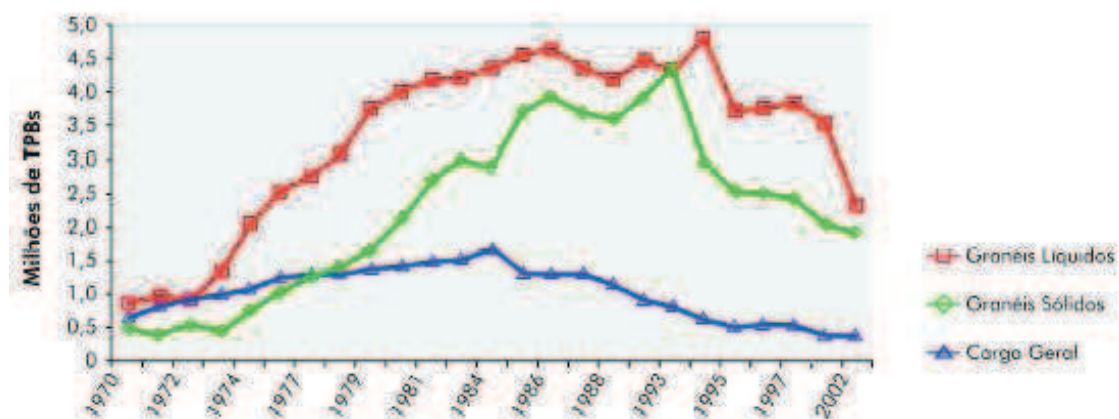


Figura 10: Evolução da frota de navios de registro brasileiro entre 1970 e 2002

Fonte: Arquivos ABDI

A análise da frota brasileira indica uma idade média aproximadamente 8% maior do que a idade média da frota mundial, o que representa 1,4 ano. A pior situação é encontrada na frota de porta-contêineres, onde muitos dos grandes armadores estão investindo maciçamente em novas embarcações e esse movimento ainda não se iniciou no Brasil. Os números apresentados na Figura 11 consideram a média aritmética das embarcações: a ponderação por porte da embarcação deve aumentar a idade média da frota brasileira comparativamente à frota mundial (ABDI, 2007).

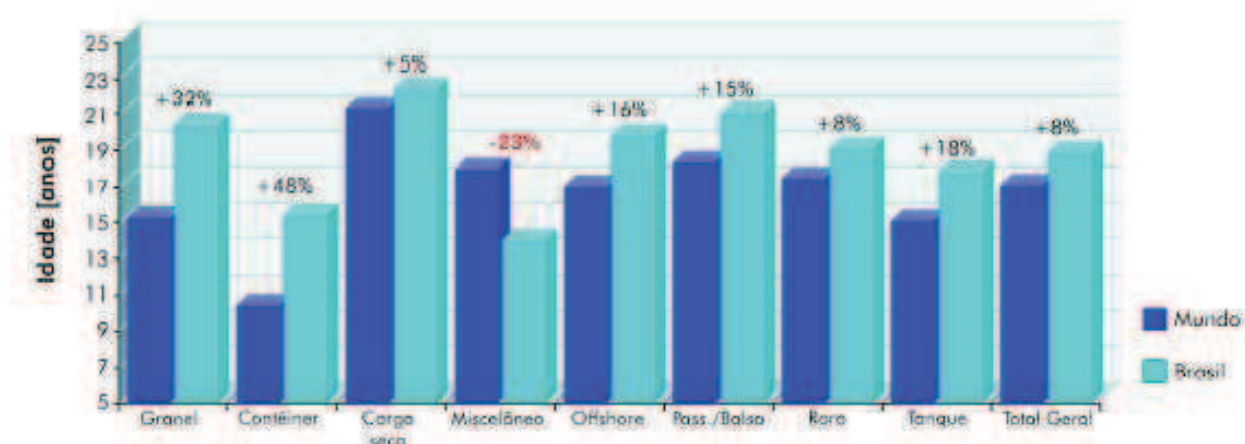


Figura 11: Comparação da idade da frota brasileira e mundial
Fonte: Arquivos ABDI

4.7.1.1. Frota brasileira – Frota por tipo de embarcação e por empresa

De acordo com dados da ANTAQ (ANTAQ, 2007), a frota brasileira é composta por mais de 1.500 embarcações, totalizando 6,68 milhões de TPB, como pode ser observado na Tabela 4. O grupo de embarcações inclui tanto navios próprios como navios afretados.

Tipo de embarcação	Embarcações	TPB total
Petroleiro	77	2.334.073
Graneleiro	53	2.131.126
Porta-contêiner	21	412.779
Barcaça	55	385.875
Balsa	110	257.021
Roll-on/roll-off	12	235.135
Cargueiro	22	227.367
Supridores de plataformas marítimas	92	196.111
Gases liquefeitos	18	109.429
Tanque químico	11	109.246
Rebocador/empurrador	533	78.469
Navio cisterna	2	57.602
Multi-propósito	4	47.748
Draga	60	44.997
Chata	66	26.470
Cabrea/guindaste	12	8.961
Outras embarcações	63	5.882
Flutuante	16	3.469
Lancha	248	3.231
Outros	46	5.276
Total	1.521	6.680.268

Tabela 4: Detalhes da frota brasileira
Fonte: ANTAQ

Considerando-se os dados da ANTAQ, referentes apenas a embarcações de tamanho superior a 1.000 GTs, os números se alteram bastante e o tamanho da frota brasileira passa a ser de 450 embarcações. A estatística da ANTAQ considera toda a frota sob a responsabilidade da empresa, quer a embarcação tenha sido comprada, quer seja operada ou apenas gerida por ela. Das 450 embarcações que compõem a frota, apenas 278 são de propriedade efetiva de empresas que operam no Brasil – as demais são de propriedade estrangeira. De certa forma, esse é o tamanho potencial do mercado brasileiro quando se avalia as compras realizadas. Comparativamente ao mercado mundial, o mercado brasileiro de 278 embarcações representa aproximadamente 0,6% do total de mais de 40.000 embarcações. A Figura 12 apresenta a distribuição do tamanho da frota.

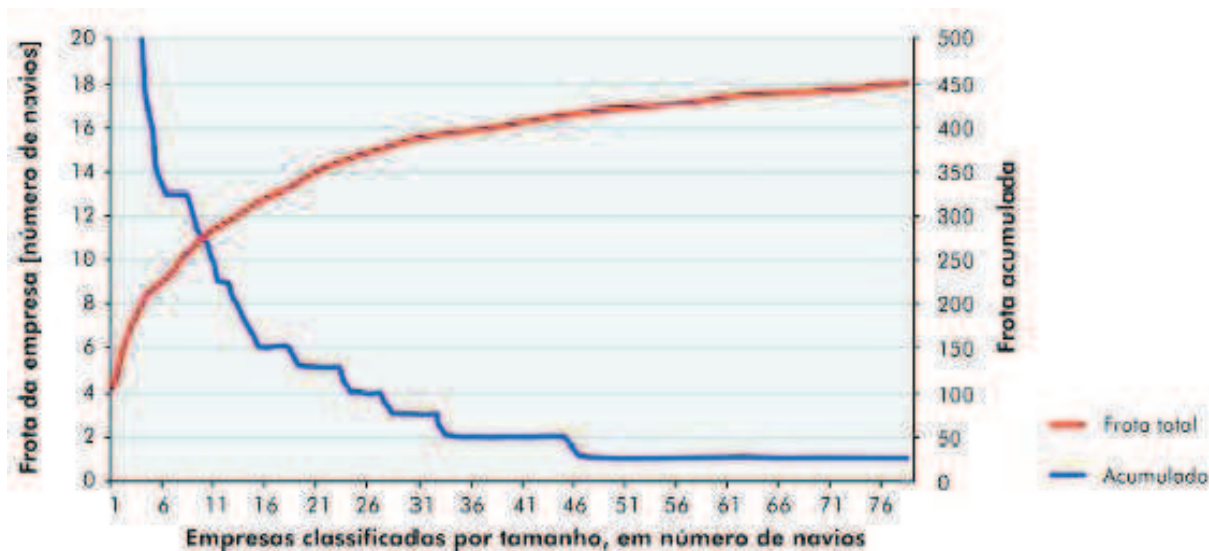


Figura 12: Frota brasileira para embarcações maiores que 1.000 TPB
 Fonte: Arquivo ABDI

Admitindo-se que no futuro haja apenas reposição da frota e que o número de 278 navios permaneça estável, uma primeira estimativa da demanda anual pode ser feita em função da vida útil considerada. Para uma vida útil média de 30,2 anos, que é um valor médio histórico, chega-se a uma demanda média de 9,3 navios/ano. O número, embora pouco expressivo, não é irrisório e é suficiente para justificar a existência da indústria.

4.7.1.2. Demanda pela construção de navios brasileiros

A indústria de construção naval brasileira, praticamente desativada desde o final da década de 70, iniciou, em 1999, movimento de retomada da produção, impulsionada pelas encomendas da Petrobras para o aumento da produção de petróleo em alto mar.

Analisando o transporte marítimo nos seus mais diferentes segmentos, verifica-se que existe potencial de contratação de navios em estaleiros nacionais. A demanda por construção é dirigida basicamente por quatro fatores:

- substituição dos navios sucateados;
- substituição de navios devido às imposições de normas regulamentos internacionais;
- avanços tecnológicos e adequação às necessidades do tráfego;
- crescimento da demanda por transportes (COPPE, 2006).

O SINAVAL (SINAVAL, 2006) retomou em 2006 a análise sobre o cenário mundial e brasileiro da indústria naval e marítima, atualizando o estudo realizado em 2002. O estudo foi produzido para apresentar às autoridades que chegavam aos escalões decisórios, a partir das eleições de 2002, um quadro geral sobre o setor naval.

Em 2002 a indústria naval estava em processo de recuperação, com as encomendas da Petrobras de plataformas de petróleo e navios de apoio marítimo, processo iniciado em 1997. O SINAVAL apresentou a indústria naval com o enfoque da estratégia competitiva.

Neste estudo de 2002 se constatou que os países desenvolvidos e as economias emergentes asiáticas apoiavam sua indústria naval para ampliar sua inserção internacional e formar no mercado interno um grupo de empresas fornecedoras, gerando empregos qualificados e inovação tecnológica.

No Brasil o panorama ainda é outro, quatro anos depois as principais encomendas são da Petrobras, plataformas e navios de apoio marítimo, com uma programação sustentável. De uma forma geral, os estudos revelam que os estaleiros brasileiros não apresentam competitividade quando comparados aos estrangeiros que dominam o mercado. A desvantagem comercial é associada aos preços e à falta de confiança dos armadores em relação ao desempenho dos estaleiros devido a problemas vivenciados em contratos anteriores. Em resposta à falta de competitividade, observa-se pouca participação de navios brasileiros nos transportes de longo curso (COPPE, 2006).

O elevado preço do petróleo e as reservas brasileiras de 11 bilhões de barris, 85% de campos em alto mar, criam uma demanda sustentável que a indústria naval atende com preços competitivos e tecnologia atualizada.

A indústria chegou ao final de 2006 diante de uma nova realidade e um duplo desafio:

- O primeiro desafio é atender as encomendas de plataformas e navios de apoio acrescidas da construção dos 26 petroleiros da Transpetro. A demanda impõe enorme pressão sobre a formação de recursos humanos, o fornecimento de sistemas, navi-peças e aço naval a preços competitivos.
- O segundo desafio é assegurar um processo sustentável de encomendas para construção de navios além de 2010, que viabilize os investimentos em novos estaleiros e ampliação dos existentes, com a diluição de custos financeiros num projeto de longo prazo. A conquista desta etapa exige encomendas de navios porta-contêineres para cabotagem e longo curso, dos armadores privados.

No cenário mundial a frota de navios mercantes está concentradas em 20 países. Os países principais participantes do mercado internacional de construção naval optam por uma relativa especialização, sendo facilmente reconhecíveis a da Coreia, especializada navios de grande porte; a de Cingapura, especializada em plataformas e navios para a indústria de petróleo offshore e a dos Estados Unidos, que focaliza indústria militar.

A maior parte dos países europeus entrincheirou-se em nichos de navios de especiais e sofisticados. O Japão, constrói toda a linha de navios e luta para aumentar a produtividade e reduzir custos. Em todos os países há forte tendência na direção de (uma ainda maior) concentração na armação, produção naval, offshore e navipeças.

4.7.1.3. As reivindicações da indústria naval

As reivindicações do SINAVAL são consistentes com a reconquista de algum nível de poder marítimo ao Brasil, conforme determina a legislação.

- Integração das agências governamentais e das empresas de navegação para uma ação conjunta e estratégica de expansão logística e da indústria naval;
- Política industrial sustentável ao setor que é de ciclo longo de produção historicamente alterna intensa demanda seguida por retração prolongada;
- Fundo garantidor dos financiamentos do BNDES (agente do FMM) até a entrega do navio.

4.7.1.4. Cenário no Brasil

Segundo dados do SINAVAL (SINAVAL, 2006), o PIB brasileiro de 2006 é avaliado em US\$ 640 bilhões (3% de expansão em relação a 2005). As exportações de US\$ 140 bilhões representam uma participação de 21 % sobre o PIB, inferior a média mundial de 25%. Ver Figura 13.

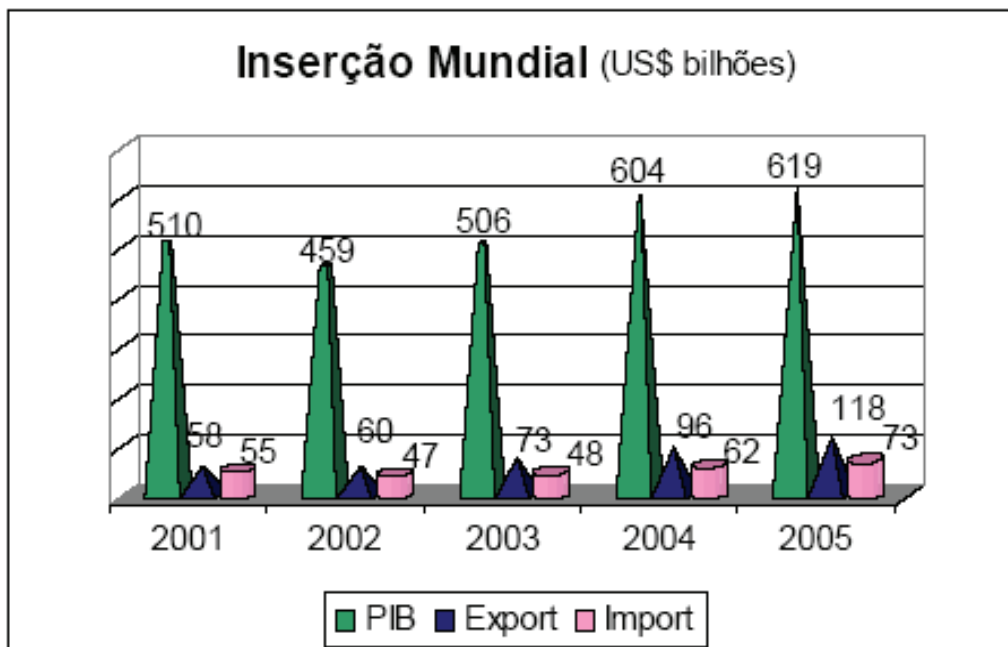


Figura 13: Inserção Mundial
Fonte: Sinaval

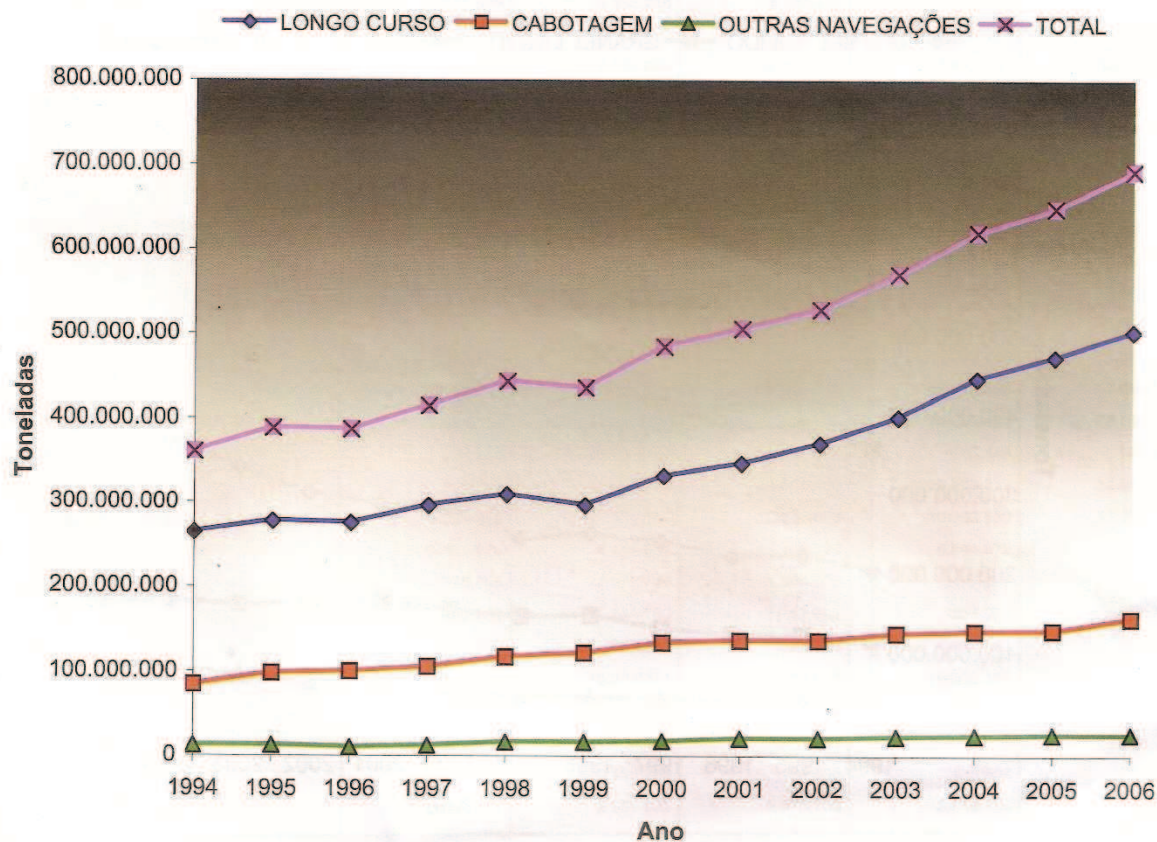


Figura 14: Evolução da Movimentação de Cargas, por Navegação e Total – 1994 -2006
 Fonte: ANTAQ

Os gargalos para o aumento da taxa de internacionalização são a tecnologia e a infraestrutura logística, incluindo a frota de navios.

Em 2006 a frota de navios que navegam com a bandeira brasileira não transportam mais mercadorias na chamada navegação de longo curso, onde se concentra a maior parte do comércio exterior do país. Ao final da década de 1970 a frota brasileira transportava 22% das mercadorias nas trocas internacionais, segundo dados do Syndarma.

Na cabotagem a participação da bandeira brasileira foi, nessa época, inferior aos 14% do total transportado. Apesar da legislação estabelecer que o transporte de cabotagem é privativo dos navios brasileiros.

As principais empresas de navegação brasileiras, algumas controladas por capitais estrangeiros, afretam 1,6 milhão de toneladas de porte bruto, correspondendo a 54 navios (27 porta contêineres, 20 graneleiros, 4 de carga geral, dois navios químicos e um navio gazeiro). Portanto, nem as empresas de navegação brasileiras têm frotas com predominância da bandeira própria.

A Transpetro informou utilizar uma frota de 110 petroleiros, sendo 65 deles navios de bandeira estrangeira afretados. Os 45 petroleiros de bandeira brasileira representam 1,6 milhões de TPB. No entanto, são de bandeira estrangeira os seis navios aliviadores de petróleo produzido em alto mar (transportam óleo bruto da plataforma para os terminais em terra), somam 909 mil TPB, são os maiores e mais modernos navios da frota, dotados de posicionamento dinâmico.

Empresa	TPB	Tipo	Unidade	Tráfego
Aliança	663.123	Porta C.	13	Longo Curso
		Graneleiro	5	
		Carga G.	2	
		Sub Tot.	20	
Libra	440.583	Porta C.	14	Longo Curso
H Dantas	291.106	Graneleiro	9	Longo Curso
Norsul	220.420	Multipurp.	2	L.Curso + cabotagem
		Graneleiro	6	
		Sub Tot.	8	
Flumar	8.764	Químico	2	Longo Curso
Metalnave	4.380	Gazeiro	1	Longo Curso
Totais	1.628.376		54	

Tabela 5: Afretamentos de bandeira estrangeira
Fonte: Syndarma 2006

O volume de afretamentos contrasta com a realidade da frota de navios brasileiros, avaliada pelo Departamento de Portos e Costa (DPC) em 5.357.696 TPB, sendo que 29% do total são naviosplataformas de processamento e armazenagem (FPSO) posicionados sobre as áreas submarinas produtoras de petróleo (figura 15).

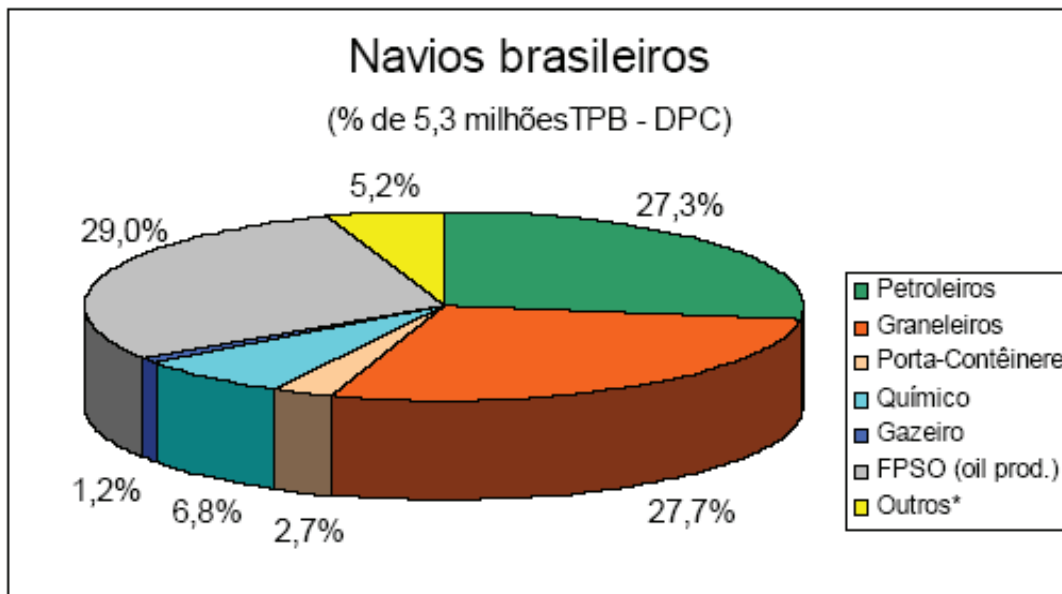


Figura 15: Frota de navios brasileiros
Fonte: Departamento de Portos e Costa (DPC) – 2006

4.7.1.5. Visão política

Segundo a SINAVAL os fatores determinantes para a indústria naval no Brasil são:

A experiência brasileira indica que a regularidade das encomendas, ainda que em quantidades modestas, pode contribuir eficazmente em termos de redução de custos.

Quanto ao preço, a indústria naval brasileira já consegue produzir navios de apoio ao preço internacional. Esta informação deve ser vista com cuidado. Existem necessidades de investimentos e uma curva de aprendizado para petroleiros e porta-contêineres que deve ser levada em consideração.

A abundância de aço e mão-de-obra no país é determinante para assegurar algum nível de competitividade internacional da construção naval brasileira.

No Brasil, a situação pode ser caracterizada como:

- Déficit na conta de transportes, na balança de serviços, indicando uma pressão negativa, de natureza macroeconômica;
- Indústria de navipeças ainda em processo de implantação, sem políticas de apoio a fabricantes nacionais e tendência a ocupação do segmento por empresas internacionais;
- Armadores com processo de internacionalização patrimonial praticamente completa;
- Início da formação de conglomerados da indústria naval formados por empresas de capital nacional. Os terminais portuários, por exemplo, atraíram fundos de pensão e bancos de investimento;

A marinha mercante apresenta um quadro pouco animador, onde os navios próprios (bandeira brasileira), ocupando a 19ª posição no ranking mundial (tabela 1), representa uma frota insuficiente para garantir políticas de frete do comércio internacional ou assegurar o transporte de cabotagem na costa brasileira. A hipótese de que uma indústria naval competitiva pode despertar o interesse dos armadores internacionais em construir no Brasil seus navios.

A falta de inovações, principalmente em processos, mantém-se como característica da indústria naval brasileira, o que ajuda a explicar sua baixa produtividade. Questão central relacionada à atualização tecnológica é a dependência, principalmente das empresas de capital nacional, da Petrobras, com a qual, durante décadas, foram promovidas parcerias para o desenvolvimento de novos produtos e serviços. As companhias brasileiras demonstram pouco conhecimento sobre os novos competidores que vêm chegando ao país após a quebra do monopólio estatal no setor de exploração de petróleo.

4.7.2. Falta de uma política de proteção a navios de bandeira brasileira

Os registros de navios, tradicionalmente realizados nas bandeiras dos países de origem das empresas de navegação, passaram crescentemente a ser realizados em “registros abertos”, que possibilitam menores custos para a operação dos navios. Os Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC) se caracterizam por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal, não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio. Ademais, tais Estados não exigem e nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas. Simultaneamente às vantagens econômicas oferecidas por tais registros ainda se baseiam em legislações e regulamentos menos severos sobre segurança e equipamento de bordo e não exigem nenhum vínculo entre Estado de Registro e navio (LACERDA, 2004)

O registro da propriedade das embarcações determina a sua nacionalidade. Efetuado o registro a embarcação estará habilitada a arvorar o pavilhão do Estado de Registro, além de ter a proteção no alto-mar e de outras vantagens inerentes à nacionalidade. A prova da nacionalidade se faz pela Provisão do Registro de Propriedade Marítima (PRPM), um dos documentos obrigatórios de bordo. Hasteando a bandeira de uma nação, o navio passa a ser parte integrante do território dela, nele dominando as suas leis e convenções internacionais ratificadas pelo Estado de Registro (LACERDA, 2004).

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM III), art. 91, exige que haja um forte elo de ligação entre o Estado do pavilhão e o navio preconizando que Estados signatários deverão estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar, devendo existir um vínculo substancial entre o estado do Registro e o navio.

Na década de 50, as Nações Unidas começaram a discutir a elaboração do que viria a ser, anos mais tarde, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). O Brasil participou ativamente das discussões sobre o tema, por meio de delegações formadas, basicamente, por oficiais da Marinha do Brasil e por diplomatas brasileiros (CHAVES, 2005).

A CNUDM está em vigor desde novembro de 1994 e constitui-se, segundo analistas internacionais, no maior empreendimento normativo no âmbito das Nações Unidas, legislando sobre todos os espaços marítimos e oceânicos, com o correspondente estabelecimento de direitos e deveres dos Estados que têm o mar como fronteira. Atualmente, a Convenção é ratificada por 148 países, dentre os quais o Brasil (CHAVES, 2005).

Segundo Lacerda (2004) conclui-se que o princípio da nacionalidade dos navios divide-se em dois aspectos:

- i) o aspecto de direito interno, que concerne às condições que fixa cada Estado para outorgar o uso de seu pavilhão e
- ii) o aspecto atinente ao direito internacional e que, coincidentemente, condensa um recurso técnico que visa organizar a juridicidade no alto-mar atrelando a conduta nos navios ao ordenamento do Estado da Bandeira.

4.7.2.1. Classificação dos registros

Considerando as condições e pressupostos adotados pelos diversos países, os registros das embarcações podem ser classificados em Registros Nacionais e em Registros Abertos.

Nos **Registros Nacionais** o Estado que concede a bandeira mantém um efetivo controle sobre os navios nele registrados, mantendo-os atrelados à sua legislação. A CNUDM III

silência quanto aos critérios vinculativos. Regra geral, os critérios que vem sendo adotados para atribuição da nacionalidade dos navios são:

- critério da construção;
- da propriedade,
- da nacionalidade da equipagem e
- critério misto .

O critério misto vincula a concessão da bandeira a uma diversidade de requisitos, como nacionalidade do proprietário, da tripulação e do comandante. É o critério adotado pelo Brasil. V. Lei 9.432/97.

Os **regimes Abertos** se dividem em Registros de Bandeira de Conveniência e Segundos Registros.

Os Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC) se caracterizam por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal, não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio. Ademais, tais Estados não exigem e nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas.

Simultaneamente às vantagens econômicas oferecidas por tais registros ainda se baseia em legislações e regulamentos menos severos sobre segurança e equipamento de bordo. Não exigem nenhum vínculo entre Estado de Registro e navio. A não exigência de vínculo do Estado da Bandeira com o navio e a não observância de legislações e regulamentos severos concernentes à segurança da navegação e obrigação de fiscalizar dos Estados decorre do fato dos Estados que concedem bandeira de conveniência não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da CNUDM III e de outras convenções internacionais de extrema importância no cenário da navegação, como a MARPOL, SOLAS 1974, CLC/69, dentre outras.

Neste contexto competitivo, é menor a influência do direito custo, ou seja, das normas de direito que interferem no custo do frete, em especial as normas trabalhistas, tributárias e relativas a segurança marítima e poluição marinha. Neste contexto, a adoção de BDC consiste em estratégia empresarial que visa maior eficiência e lucratividade.

Há que se destacar se os benefícios conjunturais da adoção de Bandeiras de Conveniência compensam alguns aspectos negativos de extrema relevância: o alto índice de desastres marítimos envolvendo navios que ostentam BDC, as condições insatisfatórias de trabalho da tripulação, a evasão de divisas dos países que concedem Registros Nacionais e o fenômeno do tráfico de terceira bandeira. Ademais, outro aspecto que vem preocupando a comunidade marítima internacional respeita à possibilidade de navios de BDC serem aproveitados em ataques terroristas.

Prepondera o entendimento no qual a competitividade internacional das empresas de navegação estaria comprometida se, os navios se submetessem à adoção de Registro Nacional em seus respectivos países, conseqüentemente, estariam sujeitos à legislação dos países a que foram consignados o que importaria em maiores despesas advindas do “direito-custo” (principalmente legislação e encargos tributários e trabalhistas), entraves burocráticos, subordinação a rigorosas normas de segurança da navegação ou ainda entraves políticos.

Com efeito, os navios que arvoram pavilhões de conveniência não integram, de modo efetivo, a economia dos Estados de Registro, não servem a seu comércio exterior nem são para tais países positivamente produtores de divisas, salvo no concernente aos direitos de inscrição. Efetivamente, tais navios não freqüentam, com regularidade seu porto de matrícula. Ao contrário, realizam o chamado “tráfico de terceira bandeira”, ou seja, promovem um tráfico marítimo estranho à mobilização do comércio exterior do país cuja bandeira arvoram. Em conseqüência, as possibilidades concretas do controle, fiscalização e inspeção do navio por parte das autoridades do Estado de Registro são praticamente inexistentes.

Ademais, os navios de bandeira de conveniência vêm causando perdas econômicas e evasão de divisas significativas a países que concedem Registros Nacionais. No Brasil, apenas 3% do total arrecadado com frete é gerado por navios que ostentam a bandeira brasileira. Estima-se evasão de divisas na ordem de US\$ 6 bilhões em 2002 provocadas pela adoção de BDC.

Segundo dados apresentados na Revista Porto Gente (2007), atualmente, os principais países de bandeira de conveniência são: Libéria, Panamá, Honduras, Costa Rica, Bahamas, Bermudas, Singapura, Filipinas, Malta, Antígua, Aruba, Barbados, Belize, Bolívia, Irmânia, Camboja, Ilhas Canárias, Ilhas Caiman, Ilhas Cook, Chipre, Guiné Equatorial, Registro Marítimo Internacional de Alemanha, Gibraltar, Líbano, Luxemburgo, Ilhas Marshall, Maurício, Antilhas Holandesas, São Vicente e Granadinas, São Tomé e Príncipe, Sri Lanka, Tuvalu e Vanuatu, entre outros. Eles permitem que navios que não possuem vínculo nacional arvore sua bandeira.

O Segundo Registro ou Registro Internacional “Second Register” ou “Off Shore Register”, foi criado em alguns Países visando resguardar a sua frota mercante oferecendo vantagens similares às bandeiras de conveniência . O Segundo Registro é concedido por países que já possuem registro nacional a navios de sua nacionalidade ou de outras auferindo vantagens similares às concedidas por bandeiras de conveniência. Submete o navio a todas as leis e convenções internacionais concernentes à segurança da navegação, excetuando, em alguns países, as leis trabalhistas, subvenções e incentivos concedidos aos navios do registro nacional (LACERDA, 2004).

O Brasil instituiu o segundo registro denominado Registro Especial Brasileiro (REB) pela Lei no 9.432/97. O Brasil ampara a hipótese de embarcações estrangeiras adotarem a bandeira brasileira “sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, *condicionado a suspensão provisória de bandeira no país de origem*” (Lei 9.432/97, art. 3º).

4.7.3. Custo do Frete (Custo Brasil)

Estudo da FGV conclui que “os elevados percentuais de encargos sociais (117,55% na navegação de longo curso e 95,86% na navegação de cabotagem), incidentes no custo de mão-de-obra dos marítimos, que operam navios de registro brasileiro, associados ao fato dos tripulantes dos navios de conveniência receberem remunerações em média 35% maiores do que as dos lotados em embarcações de bandeira brasileira, explicam a diferença de até 60,58% entre os custos totais com pessoal, decorrentes desses dois sistemas de contratação”. Ou seja, na navegação marítima de registro brasileiro temos a situação onde o marítimo ganha pouco e o custo da empresa é muito alto.

O custo do frete representa uma parte elevada do valor final dos produtos negociados. Assim, menor custo do frete acaba resultando em menor preço das mercadorias negociadas. Mas a tendência afeta diretamente os grandes transportadores.

A agência da ONU diz que o efeito imediato para os países em desenvolvimento é misto. De um lado, produto mais barato atenua a pressão inflacionária. De outro, uma queda súbita do BDI é acompanhada por menor procura de navios, aumentando os efeitos da crise financeira sobre o consumo global por mercadorias, segundo a agência da ONU.

4.7.3.1. Evolução do preço do transporte marítimo

O frete é o principal propulsor da demanda por construção naval (STOPFORD, 1997, cap. 4), ainda que avanços tecnológicos possam ter papel importante na demanda, sem a alteração do valor do frete. Quanto mais elevado o valor dos fretes, maior a probabilidade de que as empresas de navegação façam investimentos em novos navios. O pico histórico de preços de navios, que se supera a cada ano para graneleiros e petroleiros e que ameaça saturar-se para porta-contêineres, é resultado do aumento de especialização das indústrias nacionais resultante da globalização e da explosão de crescimento de alguns países asiáticos. A Figura 16 apresenta a correlação entre os índices de frete geral e a carteira dos estaleiros e os novos pedidos para novas construções.

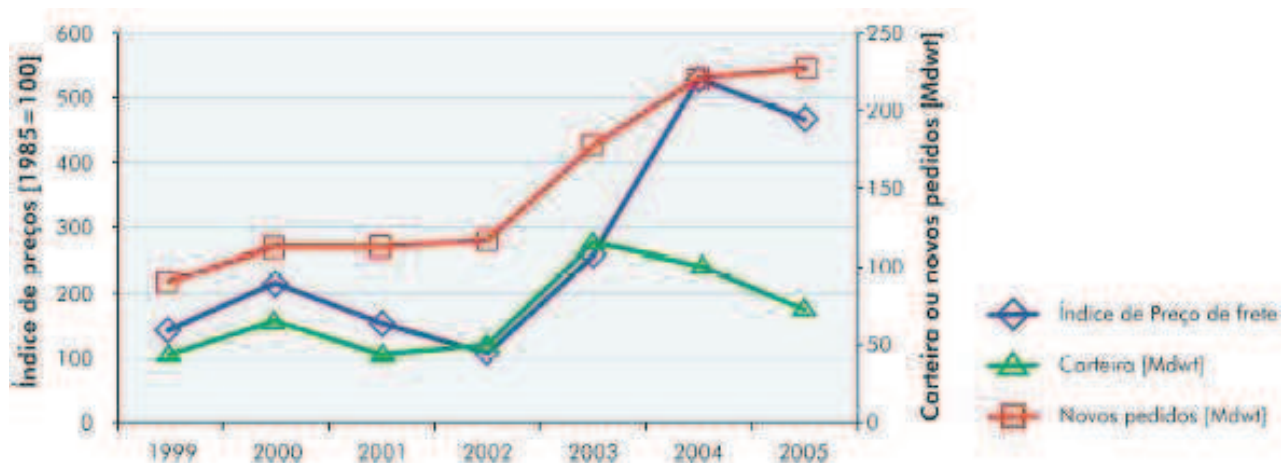


Figura 16: Movimento de concentração em empresas de navegação
Fonte: ABDI

No gráfico observar-se a alta correlação entre valor do frete e novos pedidos entre 1999 e 2003. No ano seguinte (2004) houve um descolamento entre as duas variáveis indicando, possivelmente, um início de saturação do mercado. Ainda assim, as carteiras dos estaleiros continuaram aumentando, tendo em vista que o incremento de pedidos foi maior do que a capacidade de produção. O gráfico também indica que a fase de maior otimismo no mercado parece ter passado, apesar de que a carteira dos estaleiros, até então, esteja grande e crescente. A percepção é reforçada pelo relatório do Sinaval (2007) o qual cita que a Samsung Heavy Industries, o terceiro maior estaleiro do mundo, identificou em 2007 uma redução de 21% das encomendas por novos navios, após três anos consecutivos de demanda recorde.

O comportamento de fretes e de construções de embarcações é bastante individual e varia muito em função do tipo de carga, do tamanho do navio e até da rota de transporte. Por exemplo, em 2005, enquanto os índices de fretes para VLCC/ULCC, Capesize e Aframax aumentaram, o frete para Handy-size e claros diminuiu. Para o caso dos graneleiros, todos os fretes diminuíram ao longo do ano, independentemente do tamanho do navio e, para os porta-contêineres, quase todos os fretes aumentaram. A Figura 17 apresenta a evolução do frete do transporte marítimo, entre 1994 a 2005, para contratos de afretamento por viagens fechadas para diferentes classes de navios.

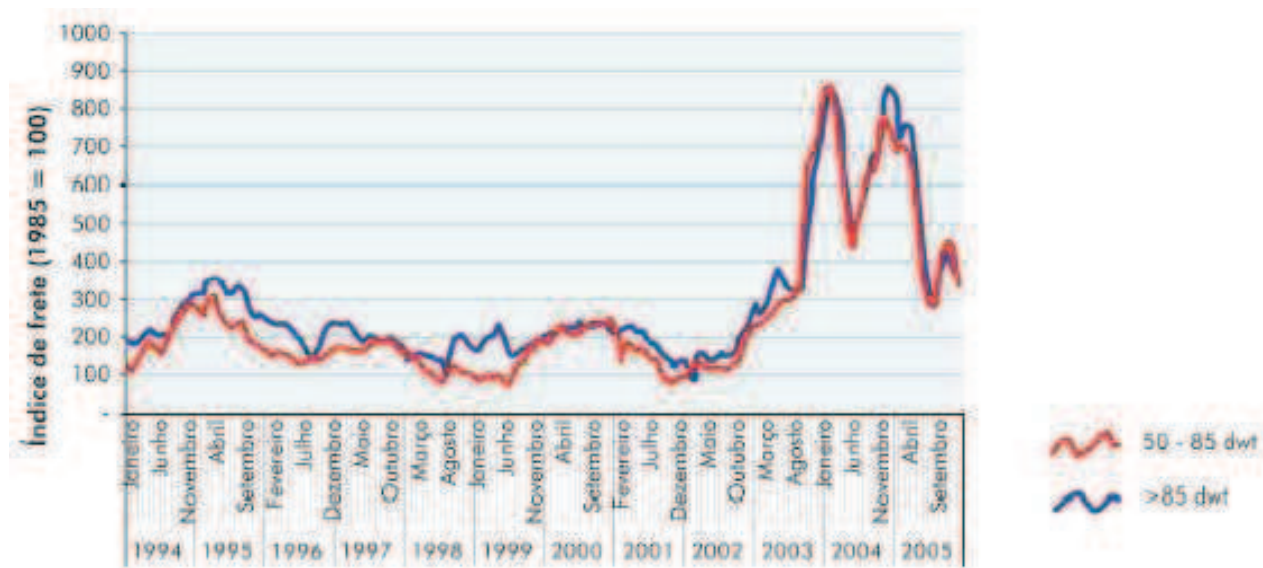


Figura 17: Índice de frete
Fonte: ABDI

4.7.3.2. Receitas dos serviços de transporte marítimo no Brasil

Informações publicadas no relatório anual do Banco Central indicam que a conta de transporte marítimo apresentou um déficit anual de US\$ 693 milhões em 2005 e US\$ 1,04 bilhão em 2006. Este é um item tradicionalmente deficitário do balanço de pagamentos brasileiro. Em 2006 as receitas oriundas de fretes marítimos alcançaram US\$ 2,87 bilhões, ao passo que as despesas chegaram a US\$ 3,91 bilhões (BCB, 2006), o balanço de pagamento só são registradas as transações com o exterior. As exportações realizadas por navios de bandeira estrangeira (importadores não-residentes no Brasil pagando a empresas de navegação também não-residentes) e as importações efetuadas em navios brasileiros (residentes no Brasil pagando a residentes) não são computadas no balanço de pagamentos. No caso do frete marítimo computado no ano 2000, esses dois tipos de operações alcançaram respectivamente, US\$ 2,7 bilhões e US\$ 516 milhões (LACERDA, 2004).

Assim, estima-se que o valor total pago em fretes associados ao transporte marítimo de mercadorias transacionadas com o Brasil fique acima de US\$ 10 bilhões ao ano. A estimativa considera os cálculos do balanço de pagamentos em 2006 (US\$ 6,8 bilhões)

acrescido do valor das transações realizadas que não são contempladas no balanço de pagamentos (US\$ 3,2 bilhões). Como os valores desta última estimativa são para o ano 2000 e considerando o grande incremento do comércio exterior brasileiro, pode-se afirmar com certeza que o valor total transacionado foi maior do que US\$ 10 bilhões em 2006.

4.7.4. Perda de Embarcações que operaram no Longo Curso

A perda de embarcações pode ocorrer, basicamente, em quatro situações: venda para empresas estrangeiras; transferência para subsidiárias no exterior (ex: Docenave); transferência da operação do navio para a navegação de cabotagem (ex: Lloyd) e, retirada de operação do navio (ex: Lloyd). Atualmente, a Marinha Mercante brasileira não se encontra mais como no seu tempo áureo, quando a indústria naval brasileira chegou à marca de segundo maior construtor de navios do mundo (perdendo apenas para o Japão). Nessa época, o Brasil tinha grandes armadores, como o extinto Lloyd Brasileiro, que transportava nossas mercadorias para todas as partes do mundo. A década de 90 assistiu à pior fase da Marinha Mercante brasileira.

A frota nacional se reduziu drasticamente; grandes companhias brasileiras faliram; estaleiros fecharam suas portas, parando a fabricação de embarcações no Brasil e praticamente jogando fora todo o desenvolvimento tecnológico adquirido nos anos anteriores. Nessa época, para se ter uma idéia, as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Rio e de Belém estavam formando, juntas, turmas que somavam o irrisório número de, no máximo, 30 novos Oficiais. Em 1995, havia 34 empresas autorizadas a operar navegação de longo curso, das quais apenas 14 possuíam frota com três ou mais embarcações e respondiam por 96% da frota brasileira de longo curso, ficando as demais nove com apenas 4%. As duas empresas estatais – Petrobras e Docenave, eram responsáveis por 87% da frota brasileira de longo curso.

Segundo Sergio Barreto (Unificar, 2009), uma lista dos 15 maiores armadores em operação no Brasil acaba de ser divulgada. O fato mais importante é que, entre as 15 primeiras, não há sequer uma brasileira para quem é do setor marítimo, isso não é novidade, mas boa parte

do grande público desconhece o fato. Ler a lista causa tristeza a quem acompanhou o período em que Aliança - então brasileira, da família Fischer -, Frota Oceânica, Netumar, Paulista, Libra, Transroll e Global, junto com a estatal Lloyd Brasileiro, davam ao país uma fatia de quase 40% dos fretes gerados pelo comércio externo.

Quem ainda tem uma bela frota é a Transpetro. Porém, na média, a idade é alta - em torno de 18 anos - e, por serem em sua esmagadora maioria navios antigos, são usados apenas na cabotagem. Muitos não teriam licença para atracar em portos europeus e, nunca, nos portos norte-americanos, em razão das exigências feitas.

A relação dos maiores operadores de contêineres em portos brasileiros é a seguinte em primeiro lugar está a alemã Hamburg Sud, que, além de eficiente, se baseia em um sistema inteligente de incentivos fiscais de seu país; a HS movimentou 672 mil contêineres no comércio brasileiro em 2007. A vice-campeã é a dinamarquesa Maersk Line, que há algum tempo comprou o grupo Piro Nedlloyd; com a medalha de bronze está a IV\Sc, de Mônaco. Em quarto está um sul-americano - a chilena CSAV - e, em quinto, a francesa CMA-CGM. Em sexto aparece a alemã Hapag Lloyd e, em seguida, duas japonesas Mitsui e NYK; em nono está a Costa Container, que era italiana e agora pertence à líder Hamburg Sud; o décimo lugar é da Evergreen, de Taipei, e o 11º da israelense Zim. Em 12º lugar - e não por muito tempo, pois os chineses andam agressivos - está a China Shipping Container Line.

4.7.5. Adoção de uma Legislação mais rigorosa

Uma legislação mais rigorosa voltada para a segurança das embarcações e preservação do meio ambiente, obrigou os países a só permitirem a entrada de navios petroleiros, em seus portos, que possuíssem casco duplo e outros mecanismos de segurança. Como a frota de navios de bandeira brasileira é antiga e sucateada, a única maneira de continuar as exportações era utilizando navios de bandeiras estrangeiras.

A IMO é um órgão da ONU que trata da regulamentação do transporte marítimo, promove a cooperação técnica entre os países, desenvolve mecanismos para aperfeiçoar a segurança marítima, a preservação do meio ambiente e procuram adequar as dificuldades do tráfego marítimo.

4.7.5.1. IMO – Histórico e Composição

A Convenção da IMO foi criada em 1948 e finalmente entrou em vigor em 1958, sendo que sua primeira reunião efetiva se realizou em 1959; atualmente ela é composta por 167 Estados membros e três Estados associados (Hong Kong, Ilhas Faroe e Macau). Estados podem ser associados temporariamente, podendo ou não vir a se tornar Estado membro.

O comércio marítimo e outros interesses são representados na IMO através de Organizações Inter-Governamentais, com as quais possui acordo de cooperação e também com Organizações Não-Governamentais com status de consultores junto a IMO. Possui sua sede em Londres. O Brasil é membro da IMO desde 1963

4.7.5.2. IMO – Objetivos e Organização da IMO

Objetivos Básicos da IMO:

- Salvaguarda da vida humana no mar
- Segurança da navegação
- Preservação do meio ambiente

Organização da IMO:

Assembléia - É o órgão máximo da IMO sendo composta pela totalidade de seus membros; ela se reúne a cada dois anos, com previsão para assembléias extraordinárias caso necessário.

Conselho - Ele é considerado como o órgão executor da Organização e é composto) por 40 membros, eleitos entre aqueles que compõem sua totalidade e divididos em três grupos e se reúne duas vezes por ano;

- Dez membros - Estados com grande atuação na área de shipping em razão do tamanho de suas frotas mercantes; Atualmente (2006/2007) - China, Grécia, Itália, Japão, Noruega, Panamá, Coreia, Rússia, Inglaterra e Estados Unidos;
- Dez membros - (Estados com influência no comércio, devido seu litoral. Atual 2006/2007 Argentina, Bangladesh, Brasil, Canadá, França, Alemanha, Índia, Holanda, Espanha e Suécia.;
- 20 membros - Estados eleitos, não fazendo parte dos grupos "a" e "b". Atual 2006/2007 Argélia, Austrália, Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Egito, Indonésia, Quênia, Malásia, Malta, México, Filipinas, Portugal, Arábia Saudita, Cingapura, África do Sul, Tailândia e Turquia.

Comitês - São cinco os comitês, a saber MEPC, MSC, FAL, LEG e TC para onde são remetidos todos os trabalhos, cujo cada assunto se refere, para serem submetidos às primeiras análises.

- MSC - Comitê de Segurança Marítima - reúne duas vezes ao ano podendo todos os membros participarem.
- MEPC - Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marítimo - reúne duas vezes por ano, podendo todos os membros participarem .
- FAL - Comitê de Facilidades - trata da eliminação de desnecessárias formalidades no comércio marítimo internacional.
- LEG - Comitê Legal - trata dos assuntos jurídicos no âmbito da Organização.
- TC - Comitê Técnico - trata da implementação e cooperação técnica para os assuntos requeridos na Organização.

Sub-comitês - consideramos como sendo a parte administrativa, ou seja, aquela que recebe e orienta a distribuição dos trabalhos e propostas apresentadas pelos países membros participantes, associados e ONG,s. O MSC e o MEPC são assistidos no seu trabalho por nove sub-comitês, o qual está aberto a todos os membros. Temos os seguintes sub-comitês:

- líquido e gases a granel (BLG)
- carga de produtos perigosos, cargas sólidas e contêineres (DSC)
- Proteção de incêndio (FP)
- Rádio-comunicações e busca e resgate (COMSAR)
- Segurança da navegação (NAV)
- Projeto de navios e equipamentos (DE)
- Estabilidade, linhas de carga e segurança de barcos pesqueiros (SLF)
- Padrões de treinamento e serviços de quarto (STW)
- Implementação das bandeiras (FSI)

No Brasil a Autoridade Marítima é representada pelo Comandante da Marinha. A DPC - Diretoria de Portos e Costas, órgão da Marinha do Brasil é designado para normatização dos regulamentos e normas referentes ao tráfego marítimo internacional e nacional. A DPC instituiu ao longo dos estados brasileiros seus representantes legais. Temos em primeiro lugar as Capitânicas, que tem como subordinadas as Delegacias e Agências.

PORT STATE CONTROL (PSC) - CONTROLE ESTATAL DO PORTO é um acordo intergovenamental para inspeção dos navios que freqüentam portos dos países signatários (daquele acordo/tratado), com o objetivo de verificar o cumprimento dos requisitos de tratados marítimos internacionais, a maioria dos quais adotados pela IMO; entre esses tratados podemos citar o cumprimento da SOLAS, MARPOL, STCW, LOAD UNE, ILO e legislações locais. Cada signatário concorda em inspecionar um mínimo de 25% dos navios estrangeiros que entram em seus portos e objetiva a eliminação das operações continuadas de navios abaixo de padrões aceitáveis (substandard) em seus portos, uma vez que essas embarcações representam uma ameaça ao meio ambiente e a segurança. Esses acordos são

conhecidos como MOU (Memorandum of understanding), tipo MOU Paris ou MOU Tokyo ou também como Acordos, tipo Acordo de Vina Dei Mar.

FLAG STATE CONTROL – Controle do porto aos navios de bandeira – este grupo utiliza o mesmo critério do grupo anterior entretanto somente para os navios da mesma bandeira.

4.7.5.3. Principais Convenções

4.7.5.3.1. SOLAS - Safety of Life at Sea

Trata da salvaguarda da vida humana no mar; atualmente ela é composta de 12 capítulos sendo que cada um trata especificamente de um assunto. A primeira versão da SOLAS foi assinada em 1914, consequência direta do acidente com o Titanic. Em 1928 foi adotada a segunda emenda da convenção, em 1948 a terceira e em 1965 a quarta. Hoje, a SOLAS data de 1975, ano em que foi profundamente revista.

A cada assembléia da IMO novos requisitos são acrescentados a Convenção SOLAS e criando, entre outros, os seguintes Códigos incorporando a parte técnica do assunto, correspondendo aos seguintes capítulos.

- Cap. II.2 – FSS code – fire saty sistem – equipamentos de combate a incêndio
- Cap. III – LSA code – life-saving appliances – equipamentos de salvação
- Cap. IX – ISM code – international safety management – procedimentos de administração
- Cap. XI – ISPS code – international ship and port facilities security code – proteção e segurança das instalações.
- FTP code – fire test procedures – teste de equipamento de combate a incêncido.

4.7.5.3.2. MARPOL (Marine Pollution) – Poluição Marinha

A poluição do mar por petróleo e seus derivados é antiga, mas somente ao final milênio, com o aumento do transporte marítimo, o mundo sentiu a necessidade imperiosa de medidas de combate à poluição.

As normas antipoluição dos mares nasceram do clamor crescente das autoridades e da população, quando verificavam as inoportunas manchas de óleo em seus rios e litorais. A primeira legislação que se tem notícia, direcionada ao meio-ambiente, foi o "Refuse Act" nos Estados Unidos em 1882, que em seu texto não permite, que outro ato invalide seu conteúdo de defesa antipoluição.

É importante notar que a despeito do que se pensava, não eram os acidentes os maiores poluidores dos mares, mas sim as manobras normais de operação de navios, quer sejam petroleiros, químicos e até mesmo cargueiros. Entretanto, foram os acidentes em portos e enseadas que mais chamaram à atenção das Autoridades, dando lugar nas décadas de 1920 e 1930 a regulamentação de descarga de óleo em águas territoriais de diversos países.

Iniciativas para estender tal regulamentação para aplicação internacional, não produziram efeitos, devido à ocorrência da Segunda Guerra Mundial.

Os acidentes que causaram significativos danos à ecologia e envolveram em sua grande maioria petroleiros, tornaram esse tipo de navio o alvo das medidas da Convenção Internacional de Prevenção a Poluição dos Mares por Meio de Óleo, aprovada em conferência organizada pelo Governo Britânico em Londres em maio de 1954. Essa conferência resultou na Convenção conhecida por OILPOL 54 e entrou em vigor em 26 de julho de 1958. OILPOL 54 é primeira convenção internacional reconhecida, visando prevenir a contaminação por óleo transportado pelos navios, realizada pelo governo britânico em 1954, por iniciativa do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas.

Quando, em 1959, sob os auspícios das Nações Unidas, finalmente entrou em vigor a Convenção que criou a Organização Intergovernamental Consultiva Marítima

(Intergovernmental Maritime Consultive Organization - IMCO), uma das suas principais funções foi assumir o papel de depositário das ratificações da Convenção. Em abril de 1962, outubro de 1969 e outubro de 1971 a IMCO, agora encarregada da condução dos trabalhos de combate à poluição, adotou uma série de emendas na OIL 54, que entre outras decisões ampliaram o limite mínimo permitido para descarga de óleo em 50 milhas da costa e proibindo-as no interior do Mar Mediterrâneo, transformando-a na primeira “Área Especial”.

No Período de quatro anos (1969 a 1973) aconteceram cerca de 450 acidentes de petroleiro com aproximadamente um milhão de toneladas de óleo derramado. Tinha-se assim, argumento para considerar indispensável uma legislação mais severa. Por isso, em 1973 criou-se a base para a legislação hoje existente, sendo elaborada na Conferência Internacional do de Poluição Marítima – 1973 , a nova Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios – 1973, em substituição a OILPOL e que foi chamada de MARPOL 73, com seus cinco anexos abordando e um em discussão:

- Anexo I – Regras para prevenção da poluição por óleo, a primeira a entrar em vigor;
- Anexo II – Regras para o controle da poluição por substâncias nocivas líquidas transportadas a granel;
- Anexo III – Regras para prevenção da poluição ocasionada por substâncias nocivas, transportadas por mar em embalagens (fardos, containers, tanques portáteis ou vagões tanques ferroviários e rodoviários);
- Anexo IV– Regras para a prevenção da poluição por esgotos provenientes de navios;
- Anexo V – Regras para prevenção da poluição por lixo provenientes dos navios;
- Anexo VI – ainda em discussão - Regras para prevenção da poluição por emissões gasosas provenientes dos navios.

Contudo, as providências para dar cumprimento às normas, eram financeiramente por demais custosas para os países em desenvolvimento, já as voltas com a alta do petróleo, que abalava seriamente as suas economias, e também para os Armadores que estavam enfrentando sérias dificuldades com a queda do valor do frete, após os sucessivos "choques

do petróleo" da década de 70, que forçou a retirada de tráfego de suas unidades (LAID-UP) e até o sucateamento de muitas embarcações.

Os petroleiros, classe de navios fortemente atingida pelos regulamentos do anexo I da MARPOL, em virtude das normas relativas ao lastro segregado, seria afetada em até vinte e cinco por cento da sua capacidade de carga. Diversos estudos foram efetuados, dentre eles destacamos o da Associação Internacional dos Armadores de Petroleiros (INTERTANKO) e a DREWRY Consultants Ltd, que apresentaram diversas opções para as modificações, de acordo com o tipo de conversão e tamanho do navio.

Um outro assunto de grande interesse relativo à MARPOL é a regulamentação sobre navios de casco duplo. A IMO - Organização Marítima Internacional, durante a 46ª MEPC - Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, realizada em abril 2001, determinou que os navios entregues a partir de 06/07/1996, deveriam ser do tipo casco duplo - regra 13 G do Anexo I. De acordo com as novas regras, o limite de vida útil dos petroleiros foi reduzido de 30 para 25 anos (graças a atuação do representante brasileiro), devendo ser intensificadas as vistorias nas embarcações, visando preservar navios com boas condições de manutenção.

CAPÍTULO V

CONCLUSÃO E SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS

As pesquisas e referências bibliográficas constantes deste trabalho levaram a conclusão de cinco fatores responsáveis pela perda de espaço no cenário mundial do transporte de carga marítimo brasileiro de longo curso, com relação a escassez de navios de bandeira brasileira atuando no comércio internacional, a saber:

- 1) nenhum investimento no setor Naval, tanto para compra ou fabricação de navios próprios de longo curso.
- 2) a falta de uma política de proteção a navios de bandeira brasileira;
- 3) o alto custo do frete (custo Brasil), que faz com que o Brasil deixe de ser competitivo no mercado nacional e internacional;
- 4) a perda de embarcações brasileiras que operaram no Longo Curso, e
- 5) a adoção de uma Legislação mais rigorosa voltada para a segurança das embarcações e preservação do meio ambiente.

Um dos modos mais importantes para a indústria e a logística no Brasil, o transporte marítimo ainda não tem todo o seu potencial devidamente utilizado. Sua importância está diretamente ligada a intermodalidade, à geração de novos empregos, ao aumento na movimentação de cargas no país e exterior e ao fortalecimento do setor de logística no mercado nacional e internacional.

Como *global trader*, o Brasil mostra a sua grande dependência do mar, realizando trocas comerciais com quase todos os países. Cerca de 90% (em valor) do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima, o que permite então afirmar que o Brasil é uma Nação marítima. Porém, ainda está longe de ser uma potência marítima. O comércio marítimo brasileiro depende fortemente do uso de navios estrangeiros. “*O Brasil é uma potência sem navios*” “*O gigante do Sul não tem sequer um navio portacontêneires trafegando pelos mares do mundo*” (BARRETO, 2009).

Atualmente, o que mais preocupa é o fato da maior parte das empresas brasileiras de navegação terem sido vendidas para grandes empresas estrangeiras do mesmo ramo de atividade (a Aliança foi comprada por uma empresa de navegação alemã, a Libra por uma empresa chilena e a Flumar por uma empresa norueguesa). (BARRETO, 2009).

Em suma, o que se verifica hoje, após a abertura unilateral do mercado brasileiro de transporte marítimo internacional, é a existência de uma diminuta frota de navios próprios, em relação ao tamanho do comércio exterior brasileiro. Isso aponta para uma fragilidade muito grande do País, no tocante ao risco de permanecer o seu tráfego marítimo dominado por monopólios de empresas estrangeiras.

O capitão-de-mar-e-guerra Antônio Sergio Caiado, responsável pela capitania dos Portos do Estado de São Paulo, numa entrevista publicada na revista Portogente em 25/09/2009, aponta que empresários e Governo Federal devem investir na construção de embarcações. Ainda segundo Caiado, a construção de navios de bandeira brasileira também rende frutos trabalhistas. *“Os oficiais brasileiros que trabalham em navios estrangeiros não têm qualquer garantia trabalhista. Temos que ter navios para que empregos e o frete fiquem no País, para não mandar dólar à toa lá para fora”*.

Por tudo isso que há a necessidade de se construir uma frota mercante nacional para se evitar uma evasão de divisas, e para reduzir o risco do comércio marítimo internacional do País permanecer dominado por monopolistas estrangeiros.

Algumas providências com relação a investimentos no setor de construção naval já foram tomadas, mas ainda está voltada para a construção de navios de apoio a Petrobras. A construção de navios utilizados no transporte de longo curso ainda não recebeu incentivos para tornar o Brasil independente dos navios estrangeiros.

Algumas vitórias estão sendo conseguidas para melhorar o setor marítimo brasileiro, no dia 23 de abril de 2008 foi aprovado pela Câmara de Deputados a “Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Marítima Brasileira”. A Frente tem o objetivo de estimular, defender e proteger os interesses sociais e econômicos da indústria marítima nacional, nos seus mais variados segmentos, entre eles: Indústria Naval, Marinha Mercante (longo curso, cabotagem e interior), Indústria de Defesa Naval, Indústria da Pesca, Indústria de Apoio Marítimo e Portuário e Indústria Náutica de Lazer.

O crescimento no volume de investimentos para este setor significará o reingresso do Brasil nesse mercado mundial, que movimenta a cada ano algo em torno de US\$ 70 bilhões, gerando emprego e renda para o Brasil. Ante a dimensão deste setor, é importante que o parlamento brasileiro atue na articulação e defesa destes importantes segmentos da Indústria marítima.

“Um país do porte e da importância do Brasil precisa ter uma marinha mercante forte e atuante, principalmente se quiser se consolidar como potência exportadora no cenário mundial “ (Deputado Francisco Dornelles).

Finalmente, é importante ressaltar que a presente dissertação não tem a ambição de encerrar as discussões aqui levantadas. Muitas outras discussões ainda podem vir a serem debatidas, assim como outros fatores responsáveis por esta perda de espaço podem ser pesquisadas e analisadas. Mas, esta dissertação poderá certamente induzir a novos estudos, em virtude da abrangência e complexidade do assunto.

Como sugestões para futuros trabalhos podemos citar:

- 1) Estudo sobre o sistema portuário, a modernização dos portos como contribuição para um transporte marítimo mais eficiente e competitivo;
- 2) A geração e a importância de empregos provenientes do setor naval, fazendo uma comparação entre o uso de navios de conveniência e navios nacionais;

- 3) A importância de um frete competitivo, fazendo um estudo das perdas devido a afretamentos e utilização de navios de conveniência;
- 4) Fazer um estudo mais profundo na nova legislação com relação as normas de segurança das embarcações e preservação do meio ambiente e o que isto afeta na construção de navios e no transporte de mercadorias;
- 5) Fazer um estudo da política de proteção a navios de bandeira brasileira e confrontar com as normas existem em outros países.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABDI/CGEE. Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - Construção naval: breve análise do cenário brasileiro em 2007 - Brasília, 2008. Disponível em: http://www.veraxc.com/conhecimento_livros_ConstrucaoNaval_sumario.htm
Acessado em 22/08/2009
- ABRATEC (2007) – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de uso público. Desempenho dos Terminais de Contêineres no Brasil Container Terminals Performance in Brazil. Disponível em: <http://www.abratec-terminais.org.br/novo/arquivos/2.pdf>, acessado em: 11/8/2008.
- ADUANEIRA – Aduaneiras: Informações sem Fronteiras. *Frete marítimo de despesas portuárias*. São Paulo: 2006. Disponível em <http://www.aduaneiras.com.br/noticias/semfronteiras/default.asp?m=2&artigo=2898>, acessado em 11/09/2008.
- ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPOTES AQUAVÁRIOS. Disponível em: www.antaq.gov.br . Acesso em: 11/08/2008.
- _____. Navegação marítima: frota. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/novositeanta/frota.asp>>. Acesso em: 07/06/2009.
- _____. (2007) – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, *Panorama aquaviário*, Volume 1.
- _____. (2008). *O Afretamento de Embarcações Estrangeiras Operadas por EBN - Afretamento Marítimo*. Brasília. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/Ago08OafretamentodeEmbarcacoes.pdf>, acessado em 22/11/2008.
- _____. Resolução nº 493 – ANTAQ, de 13 de setembro de 2005. Aprova alterações da Norma para o Afretamento de Embarcações por Empresa Brasileira de Navegação para o Transporte de Carga no tráfego de Longo Curso e para a Liberação do Transporte de Carga prescrita à Bandeira Brasileira por Empresa de Navegação Estrangeira. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Resolucao493.pdf>, acessado em:13/06/2009.

- BARRETO, Sérgio. Entrevista presente na Revista UNIFICAR - Revista do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante, nº 26 – Abril/2009
- BCB. Relatório anual 2006. Boletim do Banco Central do Brasil, v. 42, 2006.
- BRASIL. Decreto nº. 87648, de 24.9.82, do art. 18, publicada em 27/09/1982 - Aprova o *Regulamento para o Tráfego Marítimo*. Disponível em: <http://www.sigam.ambiente.sp.gov.br>, acessado em: 15/05/2009
- _____. Medida Provisória nº 177, de 25 de março de 2004 – Convertida na lei nº 10.893, 2004 - Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante -FMM, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil/_Ato20042006/2004/Mpv/177.htm. Acessado em: 15/05/2009.
- _____. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9432.htm, acessado em: 15/05/2009.
- _____. MARINHA MERCANTE – NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO NO BRASIL – acessível Internet www.bndes.gov.br/conhecimento/infra/g7306.pdf - acessado em 17/08/2008
- _____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2002). *Relatório: Desenvolvimento de Ações de Apoio à Cadeia Produtiva da Indústria Naval e Marinha Mercante*. Disponível em: <http://www2.desenvolvimento.gov.br/.../estudounbnavaldiag.pdf>. Acessado em 10/09/2008.
- _____. Ministério da Marinha (2007)– Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA)
- _____. Diretoria de Portos e Costas (2005) – NORMAM 01 e NORMAM 02, Capítulo 5, Seção 1. Portarias de alterações Nº 84 /DPC, 2009 e nº 111/DPC, 2007. Transporte de Cargas Perigosas. Disponível em: https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_01/CAP5.pdf, acessado em: 15/05/2009
- CAMPOS, Paulo, F. A. (2006). Calado do Porto do Rio Grande – Impactos sobre os custos logísticos de transporte de granéis agrícolas: Um estudo exploratório do CPTT. Monografia apresentada à Fundação Universidade Federal do Rio Grande como

- requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Gestão Empresarial. Disponível em: http://www.ihgrgs.org.br/Contribuicoes/paulo_amorim.htm, acessado em: 27/05/2009.
- CHAVES, Paulo de Tarso, Geografia : ensino fundamental e ensino médio : o mar no espaço geográfico brasileiro / coordenação Carlos Frederico Simões Serafim, organização Paulo de Tarso Chaves. – Brasília : Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. 304 p. (Coleção explorando o ensino , v. 8) Disponível em: <https://www.mar.mil.br/secirm/document/livrogeo.pdf>. Acessado em 12/08/2009
- CNT, COPPEAD (2002) – *Transporte de Cargas no Brasil: Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País*. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>, acessado em 20/06/2007.
- _____(2006) - Pesquisa Aquaviária – *Portos Marítimos: Longo Curso e Cabotagem*. Brasília: Confederação Nacional do Transporte. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>, acessado em 20/06/2007.
- _____(2002) - Pesquisas: Empresa de Cargas, Ferroviária e Aquaviárias – *Relatório Analítico*, Disponível em: <http://www.cnt.org.br>, acessado em 20/06/2007.
- COPPE (2006) - Indústria naval brasileira: situação atual e perspectivas de desenvolvimento. In: Programa de capacitação tecnológica da indústria naval. COPPE/UFRJ.
- CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. Assinada em 10 de dezembro de 1982, em Monte Bay, Jamaica. Mas só entra em vigor realmente com a tardia adesão dos países mais desenvolvidos em 19 de novembro de 1994. Disponível em: <http://www.nepp-dh.ufrj.br/onu13-5.html>, acessado em: 12/06/2009
- CONVENÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). Incorporando todas as emendas adaptadas até 1985 (1964, 1965, 1974, 1975, 1977 e 1979). Disponível em: <http://pt.io.gov.mo/Legis/International/record/165.aspx>, acessado em: 12/06/2009
- DOCAS DO RIO DE JANEIRO. Disponível em www.portsrio.gov.br – acessado em 28/11/2006

- FADA, Eliane, A.(1999) A conta Serviços e a Contribuição de uma Marinha Mercante Nacional Forte. Escola Superior de Guerra. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/MarinhaMercante/introducao.htm>, acessado em: 27/05/2008
- FIALHO, Fernando Antonio Brito (2006) - *Anuário Estatístico*. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/estatisticasanuario.asp>, acesso em: 10/06/2008.
- FGV. Disponível em: <http://www.ibre.fgv.br/>, acesso em 13/05/2009
- GRUPO LIBRA – Disponível em: http://www.grupolibra.com.br/grupolibra/index_pti.htm, Acessado em: 06/09/2009.
- HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA – Rio de Janeiro. Serviço de documentação da Marinha, 2007. Vol. 1 e 2
- JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. (2002). *Desafios da Modernização Portuária*. Editora Aduaneira
- KEED, Samir (2001) - *Logística de Transporte Internacional* . Editora Aduaneira – SP
- LACERDA, Sander M (2004) - *Transporte Marítimo de Longo Curso no Brasil e no Mundo*. Revista do BNDES, v. 11, n. 21, pp. 209-32.
- LOPES, José Manuel C (2000). *Os custos logísticos do comércio interior e exterior*. Editora Aduaneira – SP
- MARPOL 73/78 – Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. Disponível em: http://www.enautica.pt/publico/professores/baptista/NT_II/Marpol_73_78_Anexos_I_V.pdf, acessado em: 13/06/2009.
- NOVO MILÊNIO (2003) – *Contêiner*. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/porto/conteio6.htm>, acessado em: 22/08/2008
- NORSUL (2009) - Companhia de Navegação Norsul. Disponível em: <http://www.norsul.com/> , acessado em 06/09/2009.
- OCDE. *Liner shipping competition policy report*. Directorate for Science, Technology and Industry, Division of Transport, 2001.
- OLIVEIRA, Carlos Tavares (2005) - *Portos e marinha Mercante*. Editora Aduaneira – SP
- PORTO GENTE (2007)- *Navios de bandeira de conveniência causam perdas econômicas e evasão de divisas*. Texto de Eliane Octaviano publicado em nov. de 2007. Disponível em: <http://www.portogente.com.br>, acessado em: 22/01/2009.

- _____ (2009) – *Conhecimento de Embarque Marítimo*. Disponível em:
<http://www.portogente.com.br/portopedia/texto.php?cod=292>, acessado em:
22/01/2009.
- _____ (2009) – Tipos de Navios. Disponível em: <http://www.portogente.com.br/portopedia/texto.php?cod=219>, acessado em: 22/01/2009.
- PORTOS E NAVIOS. Disponível em: http://www.portosenavios.com.br/index.php?r&150208&link1&552&m=1&sec_atual=76, acessado em: 22/08/2009
- REVISTA FERROVIÁRIA (2009) – Prêmio Revista Ferroviária 17/02/2009, São Paulo.
Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br/>, acessado em 05/05/2009
- SINAVAL (2006) – Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore. *Poder marítimo - A economia global através dos oceanos*. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/docs/Sinaval-Cenario-2007.pdf>. Acessado em: 26/02/2009.
- _____ (2007) - *Cenário 2007: A consolidação da indústria naval brasileira*. Rio de Janeiro: Sinaval, mai. 2007. Disponível em: http://www.sinaval.org.br/docs/cenario_mai2007.pdf, acessado em 12/08/2009
- _____ (2008) - *Cenário 2008: A consolidação da Indústria da Construção Naval Brasileira e o ambiente mundial*. Indústria da Construção Naval Brasileira. Disponível em :http://www.usuport.org.br/palestras/3seminario_moderinizacao/Ariovaldo_Rocha.ppt#4, acessado em: 12/08/2008.
- SOLAS (1974) International Convention for the Safety of Life at Sea – Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana o Mar. Disponível em:
http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647,
acessado em: 13/06/2009.
- STOPFORD, Martin. *Maritime economics*. 2nd edition. London: Routledge, 1997.
- TRANSPETRO (2009) – Disponível em: http://www.transpetro.com.br/TranspetroSite/appmanager/transpPortal/transpInternt?_nfpb=true&_nfls=false, acessado em: 06/09/2009.
- UNCTAD. *Review of maritime transport - 2006*. Genebra : United Nations Conference on Trade and Development, 2006.

ANEXO 1



Navio Petroleiro



Navio Rebocador



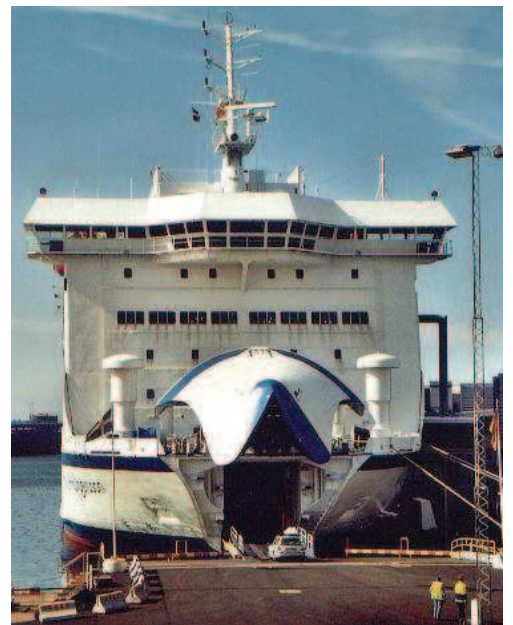
Navio Gaseiro



Navio Graneleiro



Navio Oceanográfico



Navio Ro-Ro



Navio Porta Contêineres



Navio Frigorífico