

# MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL: O QUE FAZER?

JOSÉ LUIZ FEIO OBINO<sup>1</sup>

Vice-Almirante (RRm)

FERNANDO SÉRGIO NOGUEIRA DE ARAÚJO

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)<sup>2</sup>

---

## SUMÁRIO

- Considerações iniciais
- Notas explicativas
- A Lei de Navegação
- REB e subsidiária integral
- Soluções

### CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A importância da Marinha Mercante para a economia nacional não deriva apenas de seu caráter como meio de transporte físico de importações e exportações, mas também pelo valor dos fretes envolvi-

dos, que representam hoje a **maior atividade econômica mundial, depois da indústria de petróleo**. O comércio exterior brasileiro movimentou, no ano de 1998, cerca de US\$ 6 bilhões em frete, valor esse que deverá chegar a US\$ 10 bilhões na primeira década do atual milênio.

1 N.R.: O autor, como almirante, foi comandante do 4º Distrito Naval (Amazônia), comandante da Força de Submarinos, diretor de Obras Civas da Marinha, subchefe de Doutrina e Organização do Estado-Maior das Forças Armadas, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais e diretor de Portos e Costas, responsável pela quase totalidade das atribuições da Autoridade Marítima, com relação à Segurança do Tráfego Aquaviário Brasileiro.

2 N.R.: O autor foi assessor do diretor de Portos e Costas, no período de 1995 a 1997, de Política Nacional para a Marinha Mercante, tendo participado das discussões para a elaboração do Projeto de Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário.

O pensamento estratégico que dominou os três séculos passados, nas mentes dos pensadores e líderes de nações que usaram e usam o Poder Marítimo de forma ampla, se baseava no domínio do mar; forças navais e comércio marítimo, lado a lado, ocupando os espaços, cada vez mais disputados.

Para o Brasil, o conceito estratégico do Poder Marítimo continua válido: sua

essencialidade para a Nação. No entanto, nos dias em que vivemos, o estratégico é também, e principalmente, vencer a crise econômica, aumentar a oferta de emprego, participar ativamente dos fluxos de comércio, reduzir o déficit da balança de serviços. O Transporte Aquaviário e a Indústria Naval não podem ser esvaziadas ao ponto de deixar de serem importantes atores de um cenário de

desenvolvimento para serem espectadores de um palco onde se desenrola uma história de desencanto, inércia, frustração e sofrimento, porque não há como dissociar a sangria de divisas dos fretes brasileiros em timão estrangeiro da grave situação econômica e social que o País atravessa.

No campo da navegação, as dificuldades não ocorrem apenas no Brasil e não existe uma receita única para resolver os problemas em todos os países. Variam os aspectos culturais, e legais, mas de qualquer maneira alguns problemas fundamentais são comuns:

- ou se buscam condições para que se criem custos operacionais competitivos ou;
- se estabelecem subsídios.

A Marinha Mercante é bastante subsidiada nas potências marítimas; isso é feito

de diversas formas, veladas, ostensivas ou indiretas. No Brasil, na década de 70, quando o País se posicionava entre os primeiros países do mundo, tanto em Marinha Mercante como em Construção Naval, houve um real subsídio a essas atividades, que mostraram resultados imediatos.

Ninguém tem dúvidas de que o Brasil e o mundo não são mais os mesmos de 1970 e de

que os subsídios naquela intensidade não deverão ser disponibilizados. No entanto, se quisermos ser competitivos, não podemos ignorar o que é feito nos demais países e, muito menos, quando pressionados por interesses estrangeiros, voltarmos atrás em decisões<sup>1</sup> que arduamente foram tomadas, ou não sabemos o que é pior - não foram, implementadas decisões já estabelecidas, sob a

alegação de que são "dúbias".

Parece que a Marinha Mercante não tem uma tradição de força política na sociedade, de modo que até medidas cristalinamente acertadas e constantes de Lei e Decreto continuam esperando, o que, ninguém sabe.

## A LEI DE NAVEGAÇÃO

No nosso comércio exterior movimentado no presente, em navios brasileiros, ridículos 3% (em 1970, este valor era 30%) dos fretes gerados por esse comércio, com uma tendência de extinguir este importante setor estratégico, com a ressalva para a navegação interior, que, por suas características próprias, como a ausência de rodovias ou a má conservação das rodovias existentes, apresenta uma situação peculiar.

---

---

**O valor dos fretes  
envolvidos representa  
hoje a maior atividade  
econômica mundial, depois  
da indústria de petróleo.  
Nosso comércio exterior  
movimenta no presente, em  
navios brasileiros, ridículos  
3% (em 1970, este  
valor era 30%)**

---

---

## NOTAS EXPLICATIVAS

Elaboradas pelos autores a pedido da *Revista Marítima Brasileira* para esclarecimento aos leitores que não tenham domínio sobre as coisas ligadas à Diretoria de Portos e Costas.

1 – *As decisões previstas em lei são as seguintes:*

- a) o frete internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira, registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil;
- b) a construção, a conservação e a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equipadas a operações de exportação;
- c) o financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcações pré-registradas no REB; contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo de Marinha Mercante; e
- d) fazer cumprir de fato o artigo 12 da Lei 9.432/96, a isentando de ICM, PIS/COFINS o óleo combustível da cabotagem.

2 – **Lei de Modernização dos Portos** – Lei 8.630/93

**Propósito** – privatizar os terminais portuários, promover ciência operacional, quebrar o monopólio dos sindicatos avulsos (estivadores etc.), reduzir os custos portuários, melhorar o comércio exterior e fazer ressurgir a cabotagem.

**Sua essência** – promover inúmeras transformações no setor portuário brasileiro, todas elas decorrentes da necessidade imediata do Brasil em reduzir seus custos de logística e, conseqüentemente, aumentar a competitividade de seus produtos em relação ao restante do mundo.

3 – **Lei de Ordenação do Tráfego Aquaviário** tem como:

**Propósito** – assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações.

**Sua essência** – dar respaldo legal às ações da Autoridade Marítima, já que os antigos regulamentos do Tráfego Marítimo, simples atos do Poder Executivo, podiam ser facilmente questionados na justiça. Além disso, se fazia indispensável o enxugamento da legislação então vigente.

4 – **Subsidiária Integral** – é uma empresa de navegação no exterior, com navios na bandeira do país-sede, cujo capital total pertence a uma empresa brasileira de navegação.

5 – **Megacarrier ou Megatransportadora** – trata-se de uma empresa de navegação de longo curso de grande porte, que opera seus navios em quase todas as regiões do mundo, capaz de impor fretes competitivos, dominando o transporte marítimo em uma determinada região, ainda que haja prejuízos para a transportadora.

6 – **PROEx** – é um programa do governo brasileiro de incentivo às exportações, através de um bônus para a construção de navios, em estaleiros nacionais, para armadores ou empresas de navegação estrangeiras.

7 – **BOLHA** – trata-se de aumento expressivo da dívida dos armadores brasileiros para com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, que foi o agente financeiro da construção de seus navios, em estaleiros nacionais, decorrente da desvalorização cambial, por ocasião da implantação do Plano Real.

8 – **Adicional de Frete** – é a antiga Taxa de Renovação da Marinha Mercante, criada em 1958, juntamente com o Fundo da Marinha Mercante (FMM). O seu propósito é prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira. Os Decretos-Leis 2.404/89 e 2/414/89, alterados mensalmente pela Medida Provisória 1.960, de 24/10/2000, tratam do assunto.

9 – A legislação mencionada é a Lei 9.432/97 e sua Regulamentação, Decreto 2.256/97, que trata da Ordenação do Tráfego Aquaviário, matéria do trabalho em exame.

10 - **Bandeira de conveniência** - é a bandeira de alguns países que oferecem aos armadores grandes vantagens em relação a cortes de despesas com encargos sociais e impostos, em troca de ter o seu pavilhão arvorado nas popas dos navios que ali fossem registrados.

2º **Registro** - é a bandeira de um país tradicionalmente marítimo, que abre as portas para a criação de um novo registro dentro do próprio país, de forma especial, concedendo algumas vantagens em relação à bandeira tradicional, no que se refere a taxas, impostos e encargos sociais.

**Exemplos:** NIS (Noruega) e REB (Brasil).

11 - **REB** é o Registro Especial Brasileiro criado pela Lei 9.432/97. Como explicado no item 10, trata-se de um 2º registro.

12 - **Emenda Roberto Campos** - Está inserida em sua essência na Lei 9.432/97 e no Decreto 2.256/97, que tratam da Ordenação do Tráfego Aquaviário.

A conhecida emenda é um dos dispositivos do Registro Especial Brasileiro (REB) que diz que o frete aquaviário internacional não integrará a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias brasileiras.

13 - **FDEPM** - Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, administrado pela DPC. Destina-se a custear o Ensino Profissional Marítimo em todo o território nacional, bem como os órgãos que administram e executam tarefas de tal ensino.

14 - **O REB** foi criado pela Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1996, que "Dispõe sobre a Ordenação do Transporte Aquaviário e dá outras providências".

15 - **O escândalo da SUNAMAM** decorreu do financiamento da construção de navios, a preços superfaturados, em estaleiros nacionais.

16 - **VANUATU** é uma República Democrática Independente do Pacífico, cujas ilhas no passado eram conhecidas por Novas Hébridas, quando sob condomínio britânico e francês. No país não há imposto de renda, imposto de transmissão de bens, por cessão, ganho de capital, tributos de importação e exportação, tarifa alfandegária, tributos sobre operações financeiras, imposto de renda descontado na fonte, encargos sociais e taxas sobre doações e presentes a agentes do governo. Seus bancos e agências estimulam e realizam quaisquer tipos de operações financeiras e negócios através da Internet e têm licença para conduzir negócios localmente, bem como não residentes.

17 - **Estatuto das Bandeiras** - consiste no conjunto de legislações dos países com frotas mercantes expressivas e com grande interesse no transporte marítimo, que contemplam as Normas do Direito Internacional, por força de adesão aos organismos internacionais como a Organização Marítima Internacional (IMO), vinculada à ONU.

**Nossos estaleiros**, em sua maioria, estão com encomendas cada vez menores, sucateados e com passivo trabalhista elevado.

**Os custos portuários**, embora em queda, ainda se encontram elevados, não estimulando a cabotagem, que, mesmo se constituindo um nicho de mercado, tem suas características de operação que exigem um grande número de escalas, em relação à navegação de longo curso. Estes custos tendem a diminuir à medida que a Lei dos Portos<sup>2</sup> for se consolidando. Esse problema não será analisado neste estudo; é mencionado porque faz parte intrínseca do custo operacional da Marinha Mercante.

**Os custos das tripulações** dos navios brasileiros ainda são altos, embora os salários dos marítimos sejam inferiores aos salários semelhantes pagos pelas potências marítimas; isso ocorre porque os encargos trabalhistas e sociais oneram o custo do marítimo brasileiro.

No momento em que a Marinha Mercante e a Construção Naval chegam ao fundo do poço, continuamos assistindo a um processo de decisão tão lento que, quando o remédio chegar, o doente pode já estar morto.

Discutimos longamente uma lei, e todos conhecem que o processo legislativo não é dos mais rápidos (e, na realidade, não deveria ser); no entanto, logo que a lei é regulamentada, os **órgãos do governo responsáveis por sua implementação têm dúvidas ou não têm vontade de implementá-las.**

A Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário<sup>3</sup>, Lei n.º 9.432, de 8 de junho de 1997, e sua Regulamentação, Decreto n.º

2.256, de 17 de junho de 1997 – **decorridos mais de cinco anos de sua assinatura** – ainda não surtiram o efeito desejado pelos seus idealizadores.

A subsidiária integral<sup>4</sup> brasileira no exterior, não aprovada pela Lei nº 9.432/1997, está sendo praticada ao contrário no Brasil pela Hamburg Sud. A Aliança se tornou a filial brasileira integral da alemã Hamburg Sud, com a vantagem de ter acesso ao Fundo de Marinha Mercante.

**A desnacionalização da empresa brasileira** de navegação ocorreu e ainda ocorre por vários motivos: capitais insuficientes, oligopólio (*megacarrier*)<sup>5</sup> da navegação de longo curso, ausência de fatores que for-

talem a competitividade, a não diferenciação entre empresa brasileira de capital nacional ou capital estrangeiro.

O antigo armador da Empresa Aliança declarou que a atividade de navegação exige altíssimos investimentos, demandando ope-

rações muito grandes e de risco, que nem sempre proporcionam o retorno desejado, motivo pelo qual resolveu dela se retirar.

**A estrutura de financiamento** para a Construção Naval no Brasil não parecia, até pouco tempo, ser competitiva a níveis internacionais. Essa estrutura compreende: juros, prazo de carência e de financiamento, garantias, internacionalização dos incentivos à exportação (PROEX)<sup>6</sup>, os prazos de análise do financiamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e até mesmo a conhecida "bolha"<sup>7</sup> gerada pelo Plano Real e avaliada hoje em cerca de US\$ 580 milhões.

Ademais, o papel do Governo não facilitava as atividades do Fundo de Marinha

---

---

## **Não há como dissociar a sangria de divisas dos fretes brasileiros em timão estrangeiro da grave situação econômica e social que o País atravessa**

---

---

Mercante, o qual, desde 1997 até 2000, tinha os seus recursos recolhidos à vala comum do Tesouro Nacional.

Sendo o financiamento de navio uma atividade econômica de longo prazo, como pode haver financiamento com o confisco anual dos recursos do Fundo, gerados pelo Adicional de Frete<sup>8</sup>, instrumento criado para incentivar a renovação da frota mercante brasileira?

As pressões a nível governamental feitas por países mais poderosos no cenário internacional tem surtido efeito, levando os próprios órgãos governamentais brasileiros a adiar a implementação da legislação que foi árdua e longamente discutida.

Os órgãos governamentais que tratam da Marinha Mercante também vêm respondendo lentamente às prementes necessidades do setor. Desde o final de novembro de 1997, o Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes, estuda a prática, adotada nos Estados Unidos, de dar um subsídio operacional para compensar o diferencial gerado pelo custo trabalhista dos navios nacionais, por conta dos recursos do Fundo de Marinha Mercante. Até hoje não foram apresentados resultados concretos desse estudo, devido, talvez, a problemas de constitucionalidade das medidas propostas.

O Governo e o Congresso, enfim, criaram a **Agência Reguladora do Transporte Aquaviário**, separada do Rodoviário e Ferroviário. De fato, não tinha sentido colocar num

mesmo pacote setores bastante diferentes em termos de operacionalidade, custos, ambiente internacional/nacional. As esperanças depositadas na nova Agência são muito grandes. Nos Estados Unidos, além do Ministério dos Transportes, o setor conta com uma fortíssima Agência Marítima.

Além das questões acima citadas, a Marinha do Brasil tem sido tímida ao recorrer ao financiamento de seus navios pelo BNDES, através do Fundo de Marinha Mercante, uma vez considerada a sua atu-

al necessidade de substituição de navios-transporte, de construção de navios de pesquisa e de outros meios flutuantes previstos no seu Programa de Renovação de Meios.

O crédito farto da década de 70, que colocou a Marinha Mercante e a Construção Naval do Brasil entre as primeiras do mundo, não existe mais. No entanto, Marinha Mercante hoje não dispõe nem de custos competitivos e nem de incentivos atraentes;

não havendo nem uma coisa nem outra, fica muito difícil mudar o quadro dramático dos dias atuais.

Nos segmentos da Marinha Mercante, dois pontos são fundamentais no nosso entendimento:

- **estrutura de financiamento; e**
- **encargos sociais da tripulação.**

#### *Estrutura de Financiamento*

No final do ano de 2000, pela Medida Provisória nº 1.960/67 (D.O.U. de 24/10/2000),

---

## **Medidas cristalinamente acertadas e constantes de Lei e Decreto continuam esperando, o que, ninguém sabe**

\*

## **Logo que a Lei é regulamentada os órgãos do governo responsáveis por sua implementação têm dúvidas ou não têm vontade de implementá-las**

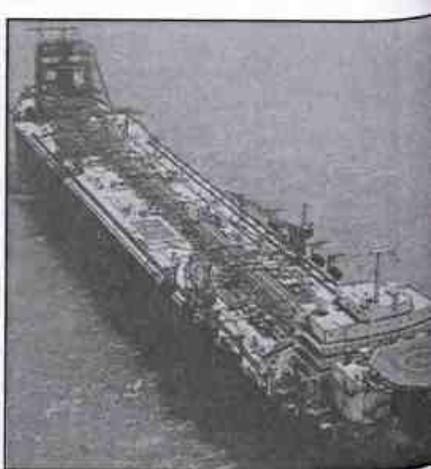
---

# A MARINHA MERCANTE



- ① no transporte fluvial
- ② na pesquisa
- ③ na prospecção de petróleo

# E MAIS MARINHA MERCANTE



- ① no armazenamento do petróleo
- ② no transporte de óleo, gasolina etc.

③ e ④ no transporte de carga geral



o financiamento para o armador ser aprovado, a construção do navio passou de 85% para 90% do seu valor (nos Estados Unidos 90%); o prazo de carência e financiamento passou de 15 para 20 anos (nos Estados Unidos, de até 25 anos). Apesar de mencionarem uma queda nas taxas de juros de 6% para 4%, na realidade foi estabelecida uma "banda dos juros", cabendo ao agente financeiro, o BNDES, deliberar qual a taxa a aplicar (4 a 6%). Tal procedimento criará custos de capital diferenciado.

O dispositivo da Lei nº 9.432, de 1997 (art. 11 § 1º), que permite que o financiamento para a construção conte com taxas de juros semelhantes às da embarcação para exportação (a ser equalizada pelo FMM), não vem sendo aplicado. Isso representa na prática um diferencial de 3,8% do PROEX como incentivo às exportações e que nada mais é do que um desconto para o armador estrangeiro.

Com o aumento do prazo do financiamento para 20 anos, o percentual financiado de 90% do preço do navio, o incentivo do PROEX e solucionado os financiamentos anteriores ("bolha" gerada pelo Plano Real), julgamos ser possível uma mudança substantiva nesse quadro, de modo que os atuais armadores brasileiros possam desenvolver suas atividades, além de estimular e motivar o surgimento de novos armadores, como vem ocorrendo com sucesso na navegação interior. Muitos desses armadores ambicionam legitimamente ampliar sua operação para a cabotagem e, quem sabe, o longo curso em um prazo mais

distante, uma vez que hoje não há como recuperar a navegação de longo curso nacional diante da competitividade dos megatransportadores. Com certeza, no futuro, com o fortalecimento da cabotagem e do MERCOSUL, que hoje é uma interrogação, possamos retornar ao longo curso em um *pool* de empresas nacionais.

Ainda na estrutura de financiamento, observa-se que o **Banco de Fomento** cobra uma taxa de administração das mais caras, no valor de 8% do financiamento, e exige do armador uma garantia de 135% do valor do financiamento; se for tomado financiamento de 90%, a garantia será de 121%, ou seja, 21% a mais do valor do navio, o que contribui para tornar mais difícil ao armador a tomada do financiamento.

Acreditamos que esse valor deveria ser reduzido para 100%, que é o valor do navio, como uma forma de atrair os investi-

mentos para o setor, e o valor da taxa de administração também deveria ser reduzido para cerca de 1 a 2%.

O risco do Banco de Fomento representa na realidade uma postura política do Governo para um problema da maior relevância para o País: quantos bilhões de dólares o Governo transferiu para salvar Bancos? Quanto as novas indústrias automobilísticas receberam de incentivo para se instalarem no Brasil? E os investimentos malsucedidos da SUDAM, SUDENE e do próprio BNDES?

O que é isso, comparado com o valor da "bolha"?

---

---

**No momento em que a  
Marinha Mercante e a  
Construção Naval chegam  
ao fundo do poço,  
continuamos assistindo a  
um processo de decisão tão  
lento que, quando o  
remédio chegar, o doente  
pode já estar morto**

---

---

## Encargos sociais das tripulações

Os encargos sociais para o marítimo vem se constituindo em instrumento de desemprego da classe e, para o armador, esses encargos sociais, junto com a estrutura de financiamento para a Construção Naval, em desestímulo para a continuação de suas atividades de navegação, por falta de competitividade com empresas estrangeiras, as quais têm a totalidade de seus navios na bandeira de conveniência ou em um segundo registro.

Não seria nenhum absurdo, em face das condições dos competidores internacionais, que estes custos sociais ou parte deles fossem absorvidos pelo Fundo de Marinha Mercante.

A questão requer, sem dúvida, uma revisão constitucional, que, pela sua relevância e urgência, deveria receber um tratamento especial do governo.

Os encargos sociais da tripulação estão diretamente ligados às discussões sobre a subsidiária integral<sup>4</sup>, tão defendida pelos armadores nacionais. Por esse motivo, trataremos um pouco mais deste assunto na parte seguinte.

### REB<sup>11</sup> E SUBSIDIÁRIA INTEGRAL NO EXTERIOR

É conhecida pela comunidade marítima a discussão sobre os assuntos que levaram à aprovação da Lei nº 9.432/1997 e do Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997<sup>12</sup>.

Enquanto o antigo Ministério da Marinha e o Sindicato dos Trabalhadores Marítimos defendiam o Registro Especial Brasi-

leiro (REB), com o argumento de manter os navios sob a bandeira brasileira e garantir os empregos para os marítimos brasileiros, os empresários ou parte expressiva deles defendiam a subsidiária integral<sup>4</sup> no exterior, para diminuir principalmente os encargos sociais e trabalhistas das tripulações, sem perder de vista o financiamento de navios pelo Fundo de Marinha Mercante.

Prevaleceu o REB, que apresenta como vantagens, resumidamente:

a) financiamento a empresa brasileira de navegação com a mesma taxa de juros dos navios construídos para exportação;

b) possibilidade de contratar seguros do mercado internacional;

c) isenção das contribuições para Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição Financeira e Social (COFINS);

d) o frete aquaviário internacional não integrará a base de cálculos para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias (Lei nº

9.432/1997, art. 11, § 7º), conhecida como Emenda Roberto Campos;

e) isenção das taxas do FDEPM<sup>13</sup>; e

f) na tripulação, serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de Máquinas.

Do ponto de vista da realidade, decorridos mais de cinco anos da Lei nº 9.432/1997<sup>14</sup>, podemos fazer as seguintes observações:

– o financiamento da construção de navios para empresas brasileiras de navegação com as mesmas condições do navio para exportação: ainda não foi regulamentado pelo Conselho Monetário Nacional;

– isenção das contribuições do PIS, COFINS e FDEPM: embora pareçam signi-

---

---

**Para a economia do País é muito mais importante que a empresa de navegação seja brasileira, independente do seu navio arvorar a bandeira brasileira**

---

---

ficativas do ponto de vista de que toda a redução de encargos favorece a atividade, não têm um peso significativo;

– contratos de seguros no exterior: tem sido utilizado por algumas empresas;

– não incidência do frete sob a base de cálculo para tributos incidentes sobre exportação e importação: não tem sido aplicado por questões de reciprocidade, prevista em acordos de transporte com potências marítimas, quando esse dispositivo é considerado pela comunidade marítima a única vantagem substancial do REB para dar competitividade à Marinha Mercante Nacional; e

– exigência de serem brasileiros apenas o comandante e o chefe de Máquinas. A contratação de estrangeiros tornou-se economicamente inviável, pois são obrigados a manter um vínculo empregatício e se submeterem a um Acordo Coletivo de Trabalho.

Nesses cinco anos de vigência da Lei, os

seguintes fatos aconteceram, demonstrando que os setores Marinha Mercante e Construção Naval continuam em queda livre:

– venda da maior empresa brasileira privada de navegação, a Aliança para o grupo alemão da Hamburg Sud;

– venda do Grupo Libra (Libra, Paulista e Nacional) para o grupo chileno da Companhia Sul-americana de Vapores (CSAV);

– encolhimento das Empresas de Navegação Global e Flumar, que praticamente saíram do longo curso;

– criação de subsidiárias de navegação no exterior pela Petrobras;

– criação no país da Mercosul Line, subsidiária da P&O-Nedlloyd, uma das maio-

res transportadoras marítimas de contêineres do mundo;

– venda em 2001 de seis navios da Docenave para a Empresa Naviera Elcano S.A., uma das maiores da Espanha.

– intenção de venda pela Vale do Rio Doce dos demais navios da sua Companhia de Navegação; e

– número inexpressivo de grandes embarcações no pré-registro do Tribunal Marítimo, o que mostra não haver sinal de alavancagem da Construção Naval.

**Teriam razão os que defenderam a subsidiária integral no exterior, considerando os resultados do REB?**

Ainda hoje repercute sobre a Marinha Mercante brasileira o escândalo da SUNAMAM<sup>15</sup>, que precisa ser superado pelo Governo e pela própria Marinha do Brasil. Os nossos armadores, malvistas e criticados por nós, não são piores que os estrangeiros. São iguais.

Também não são diferentes dos empresários nacionais. Haja vista, empreendimentos malsucedidos, inadimplência e dívidas não pagas. O ranço que hoje existe com a Armação Nacional está nos levando a ficar na dependência do armador internacional. Nossos produtos hoje já são reféns dos grandes transportadores.

Outra questão a mencionar é que, na verdadeira competição pelo frete, em todos os mares do mundo, não é a bandeira o que tem importado, mas o vínculo do navio com o Estado. Esse vínculo pode ser pela construção, pela propriedade, pela nacionalidade da tripulação e pela nacionalidade da empresa de navegação. Ou seja,

parece claro que para a economia do País é muito mais importante que a empresa de navegação seja brasileira, independente do seu navio arvorar a bandeira brasileira. Um caso clássico deste fato é observado nos Estados Unidos, onde as empresas norte-americanas de navegação de longo curso possuem navios em países como Libéria, Panamá e Vanuatu<sup>16</sup>.

Ademais, tanto a hipoteca como o arresto, garantias indispensáveis ao financiamento da construção, são instrumentos internacionais que constam do Estatuto das Bandeiras.

## SOLUÇÕES

Neste quadro frustrante, é inevitável que a Subsidiária Integral no exterior deva novamente ser considerada como uma solução para a crise na Marinha Mercante brasileira, pelo menos até que o REB possa ser reformulado, criando medidas, novos mecanismos de incentivo, implementando ou modificando integralmente os já aprovados.

Seria oportuno, portanto, que a empresa brasileira tivesse a sua disposição as duas opções: REB e/ou Subsidiária Integral no exterior; com uma estrutura de financiamento para a construção naval no país mais atraente. Poderia, dessa forma, avaliar o que melhor seria para a sua empresa, considerando, inclusive, mediante acordo ou não, o embarque preferencial de tripulantes brasileiros. Natu-

ralmente que para navios totalmente quitados, o armador brasileiro já era e é livre para estabelecer subsidiária no exterior; para navios ainda não quitados é que seria necessário que o Banco de Fomento estabelecesse as garantias que o armador teria que apresentar para fazer a transferência do seu navio para a subsidiária no exterior. Como vimos, o Estatuto das Bandeiras<sup>17</sup> estabelece a hipoteca e o arresto como garantias ao financiador, como também garante que o navio possa ser requisitado pelo governo do país da empresa a que pertença.

Mencionaremos ainda dois pontos: um com uma ponta de preocupação e outro como uma possível válvula de escape.

O primeiro diz respeito aos investimentos da Petrobras em navios. Sabemos que, com o crescimento da produção da Bacia de Campos, está havendo uma alteração no perfil dos navios empregados no transporte de óleo cru. Observa-se todavia um esvaziamento de navios próprios da Petrobras/Transpetro, o que é

até natural na busca da empresa por maior eficiência. Com a saída dos navios próprios, a empresa recorrerá a afretamentos, como já vem fazendo, e a serviço de terceiros. Essa é a hora muito oportuna para incentivar a Construção Naval no Brasil para que armadores brasileiros ficassem com um importante espaço deixado pela Fronape.

---

**Hoje não há como  
recuperar a navegação de  
longo curso nacional diante  
da competitividade dos  
megatransportadores**

\*

**O ranço que hoje existe  
com a Armação Nacional  
está nos levando a ficar na  
dependência do armador  
internacional**

\*

**Nossos produtos hoje já  
são reféns dos grandes  
transportadores**

---

Fomos surpreendidos com o lançamento, em 6 de novembro de 2000, do Programa "Navega Brasil", visando à recuperação do setor naval com a construção nos estaleiros nacionais (Fals Setal/Verolme, Mauá/Jurong e Eisa) de quatro novos navios para a Transpetro. Como programa, ele é insuficiente para sustentar de forma duradoura a indústria naval. Sem dúvida, os desmandos do passado não cabem mais no presente, como também não cabe demagogia para com um setor de vital importância para o País, e capaz de agregar uma força de trabalho respeitável.

Um outro aspecto diz respeito à participação do FMM em financiamento para a Marinha do Brasil (navios-transportes pes-

quisas e apoio logístico, hidroceanográficos e outros meios do Programa de Renovação da Marinha). Acreditamos que esse leque deva ser aumentado para outras classes de navios, de modo que, em épocas de

crise, como a que vivemos, havendo pouca demanda por navios pelos armadores, a Marinha possa ser instrumento do desenvolvimento nacional com recursos do FMM para construir seus navios, visando a sustentar uma estrutura

mínima de Construção Naval, que é estratégica para o País, para não desmantelar por completo esse importante parque industrial, que só se manterá atualizado se tiver um mínimo de encomendas de navios em carteira.

---

---

## **Os desmandos do passado não cabem mais no presente, como também não cabe demagogia para com um setor de vital importância para o País**

---

---

**CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:**  
**<PODER MARÍTIMO> / Marinha Mercante /; Construção Naval;**