

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL
Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária

**PROPOSIÇÃO PARA DEFINIÇÃO DE ESTALEIRO FRENTE À
LEGISLAÇÃO BRASILEIRA VIGENTE.**

AUTOR: Eduardo Henrique Pinto Bezerra - Engenheiro Civil

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal de Santa Catarina
como requisito para a obtenção do título de Especialista em Engenharia e Gestão
Portuária

Orientador: Prof. Gilberto Barreto

Florianópolis/SC
Novembro de 2013

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL
Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária

PROPOSIÇÃO PARA DEFINIÇÃO DE ESTALEIRO FRENTE À
LEGISLAÇÃO BRASILEIRA VIGENTE

AUTOR: Eduardo Henrique Pinto Bezerra - Engenheiro Civil

O trabalho foi julgado adequado para a obtenção do título de Especialista em Engenharia e Gestão Portuária e aprovado em sua forma final pelo Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Jucilei Cordini, Dr.
Coordenador do Curso

Prof. Gilberto Barreto
Orientador

Banca Examinadora:

Prof. Gilberto Barreto
UFSC/SEP

Prof. Jucilei Cordini
UFSC

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus que iluminou o meu caminho durante esta caminhada. Agradeço também a minha esposa, Larissa Bezerra, e minha filha, Raíssa Bezerra, que além de entenderem a minha ausência em determinados momentos, me deram forças e iluminaram de maneira especial os meus pensamentos me levando a buscar mais conhecimentos.

Obrigado a meus colegas de classe, em especial Fabio Lavor, Diogo Piloni e Daniel França, com quem pude ter a honra de realizar inúmeros trabalhos nessa trajetória e a quem aprendi a respeitar e admirar como profissionais comprometidos que são. E não deixando de agradecer de forma sincera a Sergio Vianna que teve papel fundamental na formatação deste trabalho.

Ao professor Gilberto Barreto que, com muita paciência e atenção, dedicou do seu valioso tempo para me orientar em cada passo deste trabalho.

Por fim, obrigado a todos que, mesmo não estando citados aqui, tanto contribuíram para a conclusão desta etapa, que com certeza será importantíssima para a minha carreira profissional.

RESUMO

PROPOSIÇÃO PARA DEFINIÇÃO DE ESTALEIRO FRENTE À LEGISLAÇÃO BRASILEIRA VIGENTE.

O presente trabalho tem como objetivo fazer considerações sobre o possível enquadramento de estaleiros como instalações industriais ou como instalações portuárias.

Além disso, são apontados os caminhos básicos que, na visão do autor, devem ser trilhados pelas empresas interessadas em obter a autorização para exploração de estaleiros, na modalidade de Terminal de Uso Privado, para que o setor possa se reforçar e enfrentar os novos desafios surgidos em um ambiente de mudança de marco regulatório e instabilidade de mercado.

Palavras-chave: Estaleiro e Terminal de Uso Privado.

ABSTRACT

PROPOSAL FOR CLASSIFYING SHIPYARDS ACCORDING TO BRAZILIAN LAW.

The present work aims to make considerations about the possible appointment of shipyards as industrial facilities or port facilities.

Moreover, the basic ways to be followed are presented such as, in the author`s view, companies interested in obtaining authorization for exploration sites, in the form of Terminal Private Use, should abide by in order to enable the sector to be strengthened and face the new challenges that may arise in an environment of changing regulations and market instability.

Key words: Shipyard and Private Terminal.

LISTADEFIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1.1: Estaleiro Atlântico Sul | 10 |
| Figura 1.2: Estaleiro Mauá | 11 |
| Figura 4.1: Estaleiro Rio Grande..... | 17 |
| Figura 5.1: Estaleiro RioGrande..... | 18 |
| Figura 5.2: Estaleiro NavShip Ltda..... | 19 |
| Figura 5.3: Estaleiro Detroit Brasil Ltda..... | 20 |
| Figura 5.4: Estaleiro Wilson & Sons S.A..... | 21 |
| Figura 5.5: Estaleiro Brasfels S.A..... | 22 |
| Figura 5.6: Estaleiro Brasfels S.A..... | 23 |
| Figura 5.7: Estaleiro Ilha S.A..... | 24 |
| Figura 5.8: Estaleiro STX Brazil Offshore S.A. | 25 |
| Figura 5.9: Estaleiro Aliança S.A..... | 26 |
| Figura 5.10: Estaleiro RENAVE e ENAVI..... | 27 |
| Figura 5.11: Estaleiro Mauá S.A. | 29 |
| Figura 5.12: Estaleiro MacLaren..... | 30 |
| Figura 5.13: Estaleiro Rio Nave..... | 31 |
| Figura 5.14: Estaleiro Brasa | 33 |
| Figura 5.15: Estaleiro Paraguaçu | 35 |
| Figura 5.16: Estaleiro Atlântico Sul | 36 |
| Figura 5.17: Estaleiro PROMAR | 37 |
| Figura 5.18: Estaleiro Rio Maguari..... | 38 |
| Figura 5.19: Estaleiro Erin | 39 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|--|----|
| Tabela 1: Ambiente Funcional da Marinha Mercante Brasileira (1986-1996)..... | 14 |
| Tabela 2: Estaleiro e tipo de obra. | 42 |
| Tabela 3: Estaleiros outorgados pela ANTAQ..... | 51 |
| Tabela 5: Estaleiros cujas Autorizações foram cassadas pela ANTAQ..... | 51 |
| Tabela 4: Propostas em análise para obtenção de Outorga na modalidade de TUP (Estaleiros e Apoio <i>Offshore</i>). | 52 |
| Tabela 6: Cronograma do Processo de obtenção de Outorga. | 55 |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| 1. Introdução..... | 10 |
| 1.1. Contextualização | 10 |
| 1.2. Objetivos do Trabalho..... | 11 |
| 1.3. Justificativa do Trabalho | 12 |
| 2. Panorama Brasileiro | 13 |
| 3. O Renascimento da Indústria Naval | 16 |
| 4. Principais Estaleiros Brasileiros | 17 |
| 4.1. Estaleiros no Rio Grande do Sul..... | 17 |
| 4.1.1. Estaleiro Rio Grande | 17 |
| 5. Estaleiros em Santa Catarina..... | 18 |
| 5.1.1. Estaleiro Itajaí S.A..... | 18 |
| 5.1.2. Estaleiro Navship Ltda..... | 19 |
| 5.1.3. Detroit Brasil Ltda..... | 20 |
| 5.2. Estaleiros em São Paulo..... | 21 |
| 5.2.1. Estaleiro Wilson Sons S.A. | 21 |
| 5.3. Estaleiros no Rio de Janeiro | 22 |
| 5.3.1. Estaleiro Brasfels S.A. | 22 |
| 5.3.2. Estaleiro Inhaúma -SERMETAL | 23 |
| 5.3.3. Estaleiro Ilha S.A. – EISA | 24 |
| 5.3.4. EstaleiroS TX Brazil Offshore S.A..... | 25 |
| 5.3.5. Estaleiro Aliança S/A | 26 |
| 5.3.6. Estaleiro RenavE e Enavi..... | 27 |
| 5.3.7. Estaleiro Mauá S.A. | 29 |
| 5.3.8. Estaleiro MacLaren | 30 |
| 5.3.9. Estaleiro Rio Nave..... | 31 |
| 5.3.10. Estaleiro OSX | 32 |
| 5.3.11. Estaleiro Brasa | 33 |
| 5.4. Estaleiro no Espírito Santo..... | 34 |
| 5.4.1. Estaleiro Jurong | 34 |
| 5.5. Estaleiros na Bahia..... | 35 |
| 5.5.1. Estaleiro Enseada do Paraguaçu | 35 |
| 5.6. Estaleiros em Pernambuco | 36 |
| 5.6.1. Estaleiro Atlântico Sul..... | 36 |
| 5.6.2. Estaleiro PROMAR | 37 |

| | |
|--|-----------|
| 5.7. Estaleiro no Pará | 38 |
| 5.7.1. Estaleiro Rio Maguari | 38 |
| 5.8. Estaleiro no Amazonas..... | 39 |
| 5.8.1. Estaleiro Erin | 39 |
| 6. Fundo de Marinha Mercante | 40 |
| 6.1. Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante..... | 40 |
| 6.2. Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM | 40 |
| 6.3. O processo de obtenção de financiamento do FMM | 41 |
| 6.4. Aplicação de Recursos do Fundo da Marinha Mercante desde a Vigência da Lei nº 10.893/2004 | 42 |
| 7. Legislação Vigente aplicável a Estaleiros..... | 43 |
| 7.1. Aspectos de Segurança Internacional..... | 43 |
| 7.2. Segurança Fiscal (Alfandegamento) | 43 |
| 7.3. A Utilização do Fundo da Marinha Mercante - FMM | 45 |
| 7.4. Meio Ambiente..... | 47 |
| 7.5. Autoridade Marítima | 47 |
| 7.6. A Resolução 1660/2010 da ANTAQ..... | 48 |
| 7.7. Do Novo Marco Regulatório Portuário | 49 |
| 8. Cenário Atual de Estaleiros Frente ao Novo Marco Regulatório e a ANTAQ..... | 51 |
| 9. Análise e Considerações sobre a Definição de Estaleiro | 53 |
| 10. Processo de Obtenção de Outorga para Exploração de Estaleiros na Modalidade de Terminal de Uso Privado..... | 55 |
| 11. Conclusões e Sugestões de Trabalhos Futuros | 60 |
| 11.1. Conclusões | 60 |
| 11.2. Sugestões de Trabalhos Futuros | 60 |
| 12. Referências | 61 |

1. INTRODUÇÃO

1.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Estaleiros são instalações necessariamente às margens de rios, mares e lagos aos quais as embarcações tem acesso aquaviário para reparos e manutenção ou onde são construídos. Sua localização, prioritariamente, em terrenos e acrescidos de marinha, ou seja, águas jurisdicionais brasileiras, aliadas à movimentação de materiais no modal aquaviário, em princípio, coloca os Estaleiros sob alçada da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR e Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, além da regulação específica do setor industrial.

Os estaleiros possuem grande capacidade de processamento de aço, e seus terminais possuem dimensões consideráveis, capazes de movimentar milhares de toneladas por ano, empregando centenas – às vezes milhares – de trabalhadores especializados.

Tais características de porte, localização e repercussão econômica confere a esse setor da indústria características próprias e atenção especial dos programas nacionais de desenvolvimento.

Primeiramente, há que se considerar que existem diversos tipos e dimensões de estaleiros. Neste trabalho serão tratados os aspectos relevantes aos estaleiros de médio e grande porte, equipados para fabricar equipamentos de apoio marítimo offshore e portuário ou construir e reparar embarcações de dimensões relevantes como: petroleiros, graneleiros, transatlânticos, plataformas de petróleo, navios de carga geral, petroleiros médios, navios de transporte de contêineres, gaseiros, etc., e que utilizam terminais portuários, em sua planta industrial, para receber insumos e/ou escoar mercadorias, como são os casos dos Estaleiros Atlântico Sul em Pernambuco e Mauá no Rio de Janeiro, em destaque nas figuras 1.1 e 1.2, respectivamente.

- **Estaleiro Atlântico Sul (PE)**



Figura 1.1: Estaleiro Atlântico Sul

Fonte: Internet, 2013

- **Estaleiro Mauá (RJ)**



Figura 1.2: Estaleiro Mauá
Fonte: Internet, 2013

1.2. OBJETIVOS DO TRABALHO

O presente trabalho é proveniente de indagações e dúvidas quanto à definição de estaleiro no âmbito da SEP/PR e ANTAQ. Em meio a opiniões divergentes, se faz necessário uma diretriz acerca da matéria, uma vez que dependendo do enquadramento, as exigências poderiam tomar caminhos totalmente distintos frente à legislação brasileira vigente. Assim, este trabalho tem como objetivo apresentar resultados de pesquisa, com considerações sobre a possível classificação de estaleiros como instalações industriais ou como instalações portuárias, bem como apontar as providências necessárias exigidas do ponto de vista legal mediante o enquadramento dessa classe de empreendimento, entre outras considerações pertinentes ao tema.

Além disso, determinar os caminhos básicos que, na visão do autor, devem ser trilhados pelas empresas interessadas em obter a autorização para exploração de estaleiros, na modalidade de Terminal de Uso Privado, frente ao novel marco regulatório.

Restrições à Aplicabilidade do Trabalho

O presente trabalho está focado nas considerações quanto ao fato dos Estaleiros serem, ou não, instalações portuárias, frente, principalmente, a participação dos entes públicos envolvidos diretamente no processo, SEP/PR e ANTAQ, não tendo a intenção, portanto, de analisar detalhadamente os demais aspectos. O estudo não pretende ser exaustivo, mas lançar um primeiro olhar e fomentar a discussão acerca da definição e relação com o novel marco regulatório para o sistema portuário brasileiro.

Destaca-se, ainda, que não é objeto do presente trabalho analisar e discutir as características dos Estaleiros autorizados como Terminais de Uso Privado (denominados anteriormente de Terminais de Uso Privativo), localizados na área dos portos organizados.

1.3. JUSTIFICATIVA DO TRABALHO

A entrega desse estudo se constitui em etapa obrigatória para a conclusão do curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária, realizado em parceria entre a Secretaria de Portos da Presidência da República e a Universidade Federal de Santa Catarina.

Espera-se que as análises aqui levantadas sirvam de base para futuros trabalhos que abordem temática similar, uma vez que foi verificada a escassez de trabalhos sobre o tema.

2. PANORAMA BRASILEIRO

A frota mercante brasileira, segundo Velasco e Lima (1997), apresentou grande crescimento entre 1970 e 1986. Durante esse período, o setor contou com forte apoio do governo, através de financiamentos diferenciados, esquemas de conferências de fretes fechadas¹ e controle do comércio exterior², subsídios diretos e indiretos às atividades de transporte marítimo e à construção naval, etc. A partir da segunda metade da década de 80, o governo brasileiro colocou em prática medidas que desmontaram o ambiente fortemente protegido. Ressalte-se que, em todo o mundo, as práticas de concessão de subsídios e tratamento diferenciado do setor são comuns e sua redução tem sido objeto de intensas e demoradas negociações.

A marinha mercante brasileira de longo curso sempre foi um setor bastante protegido e com grande intervenção do governo. O setor privado recebeu grandes incentivos a partir dos anos 70, com a implementação de sucessivos planos nacionais de construção naval. Apenas três empresas nacionais operavam na navegação de longo curso, nesse período, todas estatais e com segmentos de mercados específicos, quais sejam:

- Fronape (Frota Nacional de Petroleiros), pertencente à Petrobrás, atuando no setor de transporte de petróleo e derivados;
- Docenave (Vale do Rio Doce Navegação S/A), da Vale do Rio Doce, atuando no setor de granéis sólidos minerais; e
- Lloyd Brasileiro (Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro), companhia estatal do governo federal, atuando no setor de carga geral.

O controle do governo sobre o transporte marítimo internacional de cargas originadas ou destinadas ao país era absoluto, decidindo sobre rotas, escalas, fretes e sobre as parcerias com empresas estrangeiras para divisão do tráfego. Foi exatamente sob esse manto protetor que surgiram as empresas privadas, que passaram a ter status de sócio nacional compulsório em cada uma das rotas (a estratégia do tripé para o desenvolvimento, associando os capitais estatal, privado nacional e estrangeiro, é fartamente documentada na literatura econômica brasileira e também foi aplicada no setor de marinha mercante).

Além da proteção governamental dos mercados, havia o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), constituído por uma alíquota extra sobre os fretes de importação, ao qual tinham acesso as empresas privadas e o Lloyd Brasileiro, sendo vedada sua utilização pela Petrobrás, apesar de ser a maior geradora de AFRMM, devido às suas aquisições de petróleo.

¹ Conferências são acordos entre empresas de dois ou mais países, para prestação de serviços de transporte de cargas sancionados pelos respectivos governos. O acordo dispõe sobre a partilha das receitas de fretes entre as conferenciadas com base na capacidade total dos navios de cada empresa alocados à rota (procedimento similar ao da ponte aérea Rio/São Paulo).

1

² Somente empresas de navegação autorizadas pelo governo podiam operar nos portos brasileiros. Além disso, no transporte de carga geral, as conferências de fretes eram fechadas. O governo determinava o número de empresas em cada conferência, a participação de cada uma, os portos a serem atendidos e os valores dos fretes.

2

Graças a esses estímulos o aumento da frota mercante de longo curso foi bastante rápido, atingindo mais de 8 milhões de Tonelada de Porte Bruto - TPB³ em 1986. Isso significou a incorporação à frota de 1970, que era pouco superior a 1 milhão de TPB, de 10 embarcações de 40 mil TPB por ano, durante 16 anos.

Após o auge em 1986, a frota de longo curso inicia um processo de redução, encolhendo sua capacidade para cerca de 4 milhões de TPB e 51 navios. A perda de metade da frota brasileira deve-se a quatro situações distintas: venda de embarcações para empresas estrangeiras; transferência para subsidiárias no exterior (por exemplo, Docenave); transferência de navios para a cabotagem (Lloyd e Fronape); e retirada de operação - especialmente Lloyd (Tabela 1).

Tabela 1: Ambiente Funcional da Marinha Mercante Brasileira (1986-1996).

| 1986 | 1996 |
|---|--|
| •Sistema fechado | •Sistema aberto |
| •conferências de fretes controladas pelo governo | •Fim das conferências de fretes, em que empresas podem definir rotas, escalas e fretes |
| •Portos fechados as empresas não conferenciadas | •Abertura completa dos portos a quaisquer navios |
| •AFRMM – alíquota de 50% na importação | •AFRMM-25%, com diversas isenções |
| •Diversas cargas prescritas para navios brasileiros | •Poucas cargas prescritas e fim da preferência para navios brasileiros |
| •22% de subsídio à construção naval | •Fim do subsídio à construção naval |

Fonte: Internet, elaboração BNDES

Com a globalização econômica, a abertura promovida por diversos países no transporte marítimo internacional e o grande crescimento de um reduzido número de empresas de navegação de atuação global, as empresas brasileiras foram perdendo espaço ano após ano. O segmento mais atingido foi o de carga geral, setor que concentra cargas industriais de maior valor agregado e, por consequência, com maiores fretes e rentabilidade. Naquela época as empresas não investiram em novas construções e a frota brasileira, principalmente a de longo curso, não foi sequer renovada, o que causou o grande desbalanceamento da conta de serviços do país, pela quase total dependência da contratação de fretes as empresas de navegação estrangeiras.

Entretanto, há neste momento, o caso do Rio de Janeiro, que concentra uma considerável porção da indústria naval brasileira, verifica-se que o setor naval é hoje o que mais atrai investimentos na economia fluminense. Segundo dados da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), um grupo de quinze corporações e uma miríade de fornecedores movimentará quase 15,4 bilhões de reais até dezembro de 2014, volume de recursos financeiros que posiciona a construção de embarcações à frente de outras áreas também em franca expansão no Estado, como siderurgia e petroquímica.

³ Toneladas de porte bruto - TPB ou dead weight tonnage - DWT: corresponde à diferença entre o deslocamento bruto e o líquido, ou seja, o que pode ser transportado em carga, combustível e equipagem.

A recuperação da indústria naval do Rio acontece depois de um longo e conturbado período de decadência que durou quase três décadas. Até o início dos anos 80 a região costeira entre Campos e Paraty concentrava 80% dos fabricantes brasileiros de embarcações. O país era considerado o segundo parque do mundo em volume de encomendas, perdendo apenas para o Japão. Quando a Petrobras começou a explorar petróleo no fundo do mar, no fim dos anos 60, foi do Rio de Janeiro que saíram as primeiras plataformas, os rebocadores que as transportaram e os navios-tanque de apoio à operação.

Segundo reportagem para a revista Veja Rio, por Felipe Carneiro, pode-se verificar o quanto dramático foi o período de declínio da indústria naval brasileira. Os problemas econômicos nacionais, associados a escândalos de superfaturamento ocorridos na extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), órgão que atuava no financiamento das operações de crédito para o setor, atingiram em cheio a indústria e começaram a afundá-la. No ápice da crise, em 1985, uma tragédia sintetizou o grau de desespero quando o então proprietário do Mauá, Paulo Ferraz, se matou com um tiro em seu escritório, deixando uma dívida de 290 milhões de dólares. Em vinte anos, o setor encolheu de 28000 empregados para 1300. As encomendas minguaram até desaparecer por completo. O baque foi tão violento que muitas fábricas foram simplesmente abandonadas à maresia. A decisão do governo de reativar a indústria naval se tornou a boia salva-vidas.

3. O RENASCIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL

Está expressão, renascimento da indústria naval brasileira, é comumente usada por dirigentes de entidades que representam as indústrias do setor e também por empresários e/ou acionistas de estaleiros. Geralmente considera-se que o renascimento começou em 1997, quando a Transpetro começou a contratar a construção de navios de apoio offshore, que fazem a ligação das plataformas com a costa, de empresas nacionais. Além disso, o governo federal determinou, na década passada, que todo equipamento comprado ou arrendado pela Petrobras deveria ter um índice de nacionalização de pelo menos 65%. Esta premissa foi estabelecida pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro – PROMEF, que integra o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do governo federal brasileiro, devendo, inclusive, este índice ser aumentado para 70% na segunda fase do programa.

Logo, verificou-se que a indústria naval brasileira passou a viver um momento histórico, principalmente se levarmos em conta o marasmo que os estaleiros enfrentaram no passado. É claro que, tamanha opulência está diretamente ligada à exploração de petróleo na camada pré-sal.

Segundo Najar Tubino em matéria divulgada no site Carta Maior, a construção de petroleiros, de grande porte, não existia, o primeiro foi o João Cândido, produzido no Estaleiro Atlântico Sul - EAS, em Pernambuco, entregue pela primeira vez em maio de 2010, no entanto, depois de pronto, descobriu-se que a embarcação, não tinha boas condições de navegação, passando desde então por consertos. Apenas em abril de 2012 ele concluiu estágio no mar e foi certificado como apto a navegar. Esse atraso foi motivo de repercussão negativa na mídia brasileira, que não acreditava ser possível estruturar uma indústria desse porte no Brasil.

Mesmo assim, com 70% de seus componentes sendo objeto de nacionalização, o João Cândido é um navio petroleiro feito no Brasil, com 274,0 m de comprimento, 48 metros de largura, 51,6 m de altura e 12 tanques de carga, considerado a maior embarcação já construída no país, com a capacidade de transportar metade da produção diária de petróleo brasileiro. Foi o primeiro navio construído para o Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (PROMEF). É parte de um lote de 49 navios encomendados pela Transpetro, a um custo de R\$10,6 bilhões no total.

A informação divulgada na mídia é que a indústria naval têm encomendas de 300 navios para os próximos anos. Além de quatro plataformas em construção e outros oito cascos encomendados.

O PROMEF marcou o início da recuperação da indústria de construção naval. E as encomendas de petroleiros marcam a retomada da construção naval de grande porte. Estima-se que até 2020, 100 mil pessoas trabalharão na indústria naval. Isso seria o equivalente de mão de obra da indústria automobilística. Até 2020, a expectativa é que indústria naval produza 38 plataformas de produção, 49 navios petroleiros, 28 sondas de perfuração e 207 navios de apoio.

4. PRINCIPAIS ESTALEIROS BRASILEIROS

O Brasil é um país de dimensões continentais e privilegiado por conter um vasto litoral e grandes vias fluviais, já era de se esperar uma grande exploração do mercado da construção naval. Logo, como não deveria de ser diferente, há uma considerável quantidade de estaleiros implantados em todos os cantos do território nacional. Uns mais expressivos outros menos. Neste trabalho iremos apresentar os principais que estão em operação e ainda se adequando e/ou modernizando em razão das demandas, dos incentivos que o país hoje vive.

4.1. ESTALEIROS NO RIO GRANDE DO SUL

4.1.1. ESTALEIRO RIO GRANDE



Figura 4.1: Estaleiro Rio Grande
Fonte: Internet,2013

Situado na cidade de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, o Estaleiro Rio Grande – ERG 1, com área total construída de 550 mil metros quadrados, o estaleiro é o primeiro dique seco de grande porte do Brasil e o maior da América Latina, com 133 metros de largura, 350 metros de comprimento e 13,8 metros de profundidade, terá capacidade de receber, simultaneamente, duas embarcações do tipo VLCC 4 para construção ou manutenção, igual às atuais estruturas asiáticas deste segmento, além de construção e reparos em plataformas do tipo FPSO 5 e semissubmersível. Também farão parte do complexo naval do Grupo os ERG 2 (em construção) e ERG 3 (em projeto).

Características da Instalação:

- Área construída: 450.000,0 m²;
- Galpão coberto: 20.000,0 m²;
- Dique seco: 130,0 m x 350,0 m;
- Pórtico: 600,0 t; e
- Carretas hidráulicas: 400,0 t.

⁴ VLCC quer dizer: Very large crude carrier, e ULCC: Ultra large crude carrier. Os VLCC são navios tanque acima das 201 mil TPB até as 319 mil TPB. Enquanto que os ULCC, são à partir das 320 mil TPB.

⁵ FPSO é uma sigla em inglês que significa floating, production, storage and offloading, são navios com capacidade de processar, armazenar e escoar a produção de petróleo e/ou gás natural. No convés do navio há um separador de fluidos, que é utilizado para separar e tratar os fluidos produzidos pelo poço.

5. ESTALEIROS EM SANTA CATARINA

5.1.1. ESTALEIRO ITAJAÍ S.A.



Figura 5.1: Estaleiro Rio Grande
Fonte: Internet,2013

O estaleiro Itajaí é o antigo Corena. Na década de 80, teve uma boa fase, mas em seguida fechou. O Eisa, do Rio, pensou em comprá-lo, mas o estaleiro ficou com Frank Wlasek. Sob o comando da Metalnave, de Wlasek, o Itajaí se tornou pioneiro na construção de navios químico-gaseiros nas Américas; depois, com as dificuldades financeiras, Wlasek repassou o empreendimento aos espanhóis.

Características da Instalação:

- Área total: 168.422,0 m²;
- Área coberta: aproximadamente 10.000,0 m² – galpões de processamento e montagem de blocos e diversas oficinas, servidos por pontes rolantes e outros equipamentos;
- Carreira de lançamento: 150,0 m de comprimento (em expansão para 200,0 m); capacidade para navios de até 10.000,0 TPB (em expansão para 30.000 TPB);
- Elevador de embarcações tipo “*Hydrolift*”⁶: para embarcações pequenas, de até 570,0 t de peso;
- Sistema de transferência de pesos de até 570,0 t através de uma malha de trilhos e vagonetas; e
- Cais de acabamento: 150,0 m de comprimento; atendido por 2 guindastes com capacidades de carga de 30,0 t e 8,0 t.

⁶ HYDROLIFT (*Hydrolift Elevator*) Elevador destinado ao lançamento de pequenas embarcações na água.

5.1.2. ESTALEIRO NAVSHIP LTDA.



Figura 5.2: Estaleiro NavShip Ltda.
Fonte: Internet, 2013

O Estaleiro Navship, inaugurado em 2006 e localizado numa área de 220.000,0 m², na margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, em Navegantes, Estado de Santa Catarina, é o primeiro estaleiro do “Grupo Edison Chouest Offshore” no Exterior. Especializado na construção de barcos de apoio a plataformas de exploração e produção de petróleo e gás, o Navship constrói atualmente vários tipos de embarcações como PSV 7, com 80,0 m de comprimento, e já tem contratada a construção de várias embarcações, para o que o estaleiro recebeu financiamento do Fundo de Marinha Mercante.

Características da Instalação:

- Área total: 175.000,0 m²;
- Área coberta: 31.145,0 m²; e
- Carreira de lançamento: capacidade de lançamento de embarcações de até 115,0 m de comprimento e acima de 7.000,0 t de arqueação.

⁷ PSV (Platform Supply Vessel) embarcações de apoio marítimo responsáveis pelo transporte de suprimentos e auxílio as unidades marítimas.

5.1.3. DETROIT BRASIL LTDA.



Figura 5.3: Estaleiro Detroit Brasil Ltda.

Fonte: Internet, 2013

O Estaleiro está localizado no litoral de Santa Catarina, na cidade de Itajaí em Santa Catarina. A empresa foi construída às margens do Rio Itajaí-Açu, em um terreno com área de 90.000,0 m², a 13,0 km do Porto de Itajaí. A empresa é o braço de atuação da “Divisão Naval” do “Grupo Detroit” no Brasil. Com matriz situada no Chile, o Grupo escolheu expandir seus negócios de construção naval no Brasil em função de seu imenso litoral, onde se concentram os maiores portos da América do Sul. A Detroit Brasil foca suas atividades no reparo e na construção de embarcações de médio porte, como rebocadores portuários e oceânicos, navios PSV e demais embarcações de trabalho.

Características da Instalação:

- Área total: 90.000,0 m²;
- Área industrial: 14.000,0 m²;
- Área coberta: 5.000,0 m²;
- Laterais das docas elevatórias utilizadas como cais de acabamento;
- Grua sobre trilhos com capacidade de até 4,0 t ;
- 2 guindastes móveis com capacidade de 200,0 t cada um;
- 2 carros de transferência para embarcações de médio porte;
- Galpões equipados com cinco pontes rolantes de 4,0 a 10,0 t de capacidade a 15 m de altura para atender às oficinas de montagens de blocos, mecânica, elétrica e acabamento; e
- Docas elevatórias (capacidade máxima): 110,0 m comprimento; 23,0 m de boca livre; 5,5 m de calado livre; capacidade de içamento de 3.600,0 t; sistema eletromecânico computadorizado, com controle por meio de células de carga, para estabilidade na operação.

5.2. ESTALEIROS EM SÃO PAULO

5.2.1. ESTALEIRO WILSON SONS S.A.



Figura 5.4: Estaleiro Wilson & Sons S.A.

Fonte: Internet, 2013

O Grupo Wilson Sons, desde 1837, sempre manteve uma relação mais formal com o transporte marítimo. Foi o primeiro a obter a certificação ISO 9002, emitida pelo LRQA – Lloyd’s Register Quality Assurance. Localizado no Porto de Santos, tem como especialidade a construção de embarcações supridoras de plataformas marítimas (PSVs), rebocadores e embarcações de trabalho em geral, tendo como matéria-prima o aço ou o alumínio. Por possuir um arranjo combinado de dique/carreira, o estaleiro está habilitado a realizar trabalhos de reparos e docagens.

Características da Instalação:

- Área total: 22.000,0 m²; e
- Carreira/dique: comprimento de 205,0 m; largura de 16,0 m; calado máximo de 5,0 m; capacidade para embarcações de até 1.500 TPB.

5.3. ESTALEIROS NO RIO DE JANEIRO

5.3.1. ESTALEIRO BRASFELS S.A.



Figura 5.5: Estaleiro Brasfels S.A.

Fonte: Internet, 2013

O Brasfels é o estaleiro do “Grupo Keppel Fels”, de Cingapura. A Keppel FELS Brasil S.A. foi criada em março de 2000 e tem como objetivo principal atender ao mercado de construção naval e offshore de óleo e gás. Situado em Angra dos Reis, este era o antigo estaleiro Verolme. O estaleiro de Angra dos Reis é adequado para reparos offshore e construções de grande porte, como por exemplo a construção das semisubmersíveis P-51 e P-52, plataformas nas quais a superestrutura está apoiada sobre conjunto de flutuadores que ficam pouco abaixo do nível do mar. Tem capacidade de processar 50 mil t de aço por ano e de construir navios de até 300 mil TPB.

Características da Instalação:

- Área total: 1.000.000,0 m², aproximadamente;
- Área coberta: 135.000,0 m², aproximadamente;
- Carreira nº 1: 174,0 m de comprimento, 30,0 m de largura, capacidade para navios de até 45.000 TPB, servida por um guindaste de 80,0 t e um guindaste de 40,0 t;
- Carreira nº 2: 310,0 m de comprimento, 45,0 m de largura, capacidade para navios de até 150.000 TPB, servida por 2 guindastes de 80,0 t;
- Carreira nº 3: 300,0 m de comprimento, 70,0 m de largura, capacidade para navios de até 600.000 TPB, servida por um guindaste de 40,0 t, 1 guindaste de 80,0 t e um pórtico de 660,0 t;
- Dique seco: 80,0 m de comprimento, 70,0 m de largura, servido pelos mesmos guindastes da Carreira nº 3 e pelo pórtico de 660,0 t;
- Cais de Agulha: 313,0 m de comprimento; extensão de 54,0 m; servido por um guindaste de 40,0 t e um guindaste de 80,0 t;
- Cais de acabamento: 200,0 m de comprimento; extensão de 130,0 m; servido por um guindaste de 40,0 t;
- Pista 1: 460,0 m de comprimento; servida por 2 guindastes de 80,0 t;
- Pista 2: 460,0 m de comprimento; servida por 1 guindaste de 80,0 t; e
- Pista 3: 460,0 m de comprimento; servida por 1 guindaste de 40,0 t.

5.3.2. ESTALEIRO INHAÚMA -SERMETAL



Figura 5.6: Estaleiro Brasfels S.A.
Fonte: Internet, 2013

O Estaleiro Enseada do Paraguaçu S.A. - EEP nasceu da associação de quatro empresas de atuação global atraídas pelas políticas de incentivo a construção naval no Brasil.

Esta associação teve início em 2010 com a Odebrecht Participações e Investimentos S.A., a OAS Investimentos S.A. e a UTC Participações S.A. Em 2012, a Kawasaki Heavy Industries Ltd. juntou-se ao grupo como acionista e parceira tecnológica.

No Rio de Janeiro, o EEP realiza no Estaleiro Inhaúma a conversão de quatro navios VLCC (Very Large Crude Carrier) em cascos FPSO (Floating Production, Storage and Offloading) das futuras Plataformas P-74, P-75, P-76 e P-77. O processo envolverá a substituição de 400,0 t de chapas de seu fundo, 42.000,0 t de estrutura e 1.700,0 t de tubulações, em um negócio que envolve cerca de US\$ 1,7 bilhão. É a primeira vez em um estaleiro brasileiro que navios VLCC serão convertidos em cascos FPSO para plataformas.

Estas plataformas serão destinadas às áreas da Cessão Onerosa, no pré-sal da Bacia de Santos, e terão capacidade de produzir até 150 mil barris de petróleo e de comprimir 7 milhões de m³ de gás natural por dia. No pico das operações, o Estaleiro Inhaúma gerará cerca de 5 mil empregos diretos.

Características da Instalação:

- Área coberta: 16.550,0 m² (oficinas de caldeiraria, tubulação, estrutural e usinagem);
- Dique nº 1: 160,0 m de comprimento; 25,0 m de largura; calado com maré zero de 4 m, capacidade para navios de até 25.000 TPB;
- Dique nº 2: 350,0 m de comprimento; 65,0 m de largura; calado máximo de 6,2 m; capacidade para navios de até 400.000 TPB;
- Guindastes: 1 x 300 t; 1 x 200 t; 1 x 100 t; 2 x 40 t; 1 x 20 t; e
- Cais de acabamento nº 1 e nº 2: comprimento de 293,0 m; calado máximo de 6,0 m;
- Cais de acabamento nº 3: comprimento de 45,0 m; calado máximo de 8,0 m; e

- Cais de acabamento nº 4: comprimento de 286,0 m; calado máximo de 8,0 m.

5.3.3. ESTALEIRO ILHA S.A. – EISA



Figura 5.7: Estaleiro Ilha S.A.

Fonte: Internet, 2013

Situado na Ilha do Governador, Rio de Janeiro, opera desde 1995 nas instalações do antigo Estaleiro EMAQ, tradicional construtor naval brasileiro desde 1949. Mais de 500 embarcações dos mais variados tipos e tamanhos foram construídas nesta instalação para tradicionais clientes do Brasil e do Exterior, incluindo-se ainda o segmento offshore, portuário, militar e de apoio marítimo e portuário. O EISA possui toda a infraestrutura para construção de navios de até 280m.

Características da Instalação:

- Área total: 150.000,0 m²;
- Área coberta: 55.000,0 m²;
- Capacidade de processamento de aço/ano: 52.000,0 t;
- Carreiras: 2 carreiras laterais de lançamento para navios até 280,0 m x 46,0 m e 133,0 m x 22,0 m;
- Guindastes: quatro, sobre trilhos, de: 1 x 60,0 t; 1 x 50,0 t; 2 x 20,0 t;
- Pórticos: 2, de 48,0 m de largura, com capacidade de 2 x 50,0 t + 1 x 20,0 t;
- Cais de acabamento: 3 para navios de até 280,0 m, 250,0 m e 200,0 m de comprimento; e
- Galpões na área de acabamento: 3 de 125,0 m x 25,0 m, com 8 pontes rolantes de 5,0 a 10,0 t.

5.3.4. ESTALEIROS TX BRAZIL OFFSHORE S.A.



Figura 5.8: Estaleiro STX Brazil Offshore S.A.
Fonte: Internet, 2013

O Estaleiro STX Europe, no Rio de Janeiro, antigo Promar (que agora será implantado no Nordeste), o STX líder na construção de embarcações de apoio marítimo, está também alcançando resultados expressivos na jumborização, modernização e reparação de embarcações offshore. Essa parceria resultou na liderança no mercado de construção de embarcações de apoio offshore no Brasil e na América latina, consolidando seu posicionamento estratégico, imprimindo dinâmica ao processo de transferência de tecnologia e abrindo portas para a comercialização de embarcações em âmbito mundial.

Características da Instalação:

- Área total: 120.000,0 m²;
- Carreira: capacidade de carga até 3.000,0 t, para embarcações de comprimento até 100,0 m;
- Cais de acabamento: 300,0 m de comprimento;
- Guindastes: instalados na carreira, ao longo do cais e móvel, com capacidade de até 250,0 t;
- Oficinas de montagem: providas de facilidades e equipamentos de carga; e
- Dique flutuante: Comprimento: 150,8 m; boca: 24,7 m; pontal: 11,6 m; para embarcações com arqueação bruta até 4.920,0 t.

5.3.5. ESTALEIRO ALIANÇA S/A

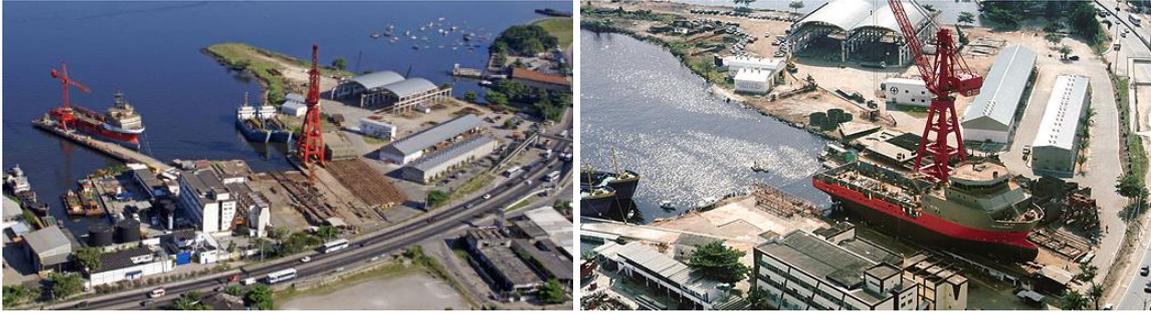


Figura 5.9: Estaleiro Aliança S.A.
Fonte: Internet, 2013

Aliança, antigo “Ebin S.A. – Indústria Naval”, fundado em 1966 e estava abandonado e sua área foi revitalizada pelo seu novo dono a CBO, encontra-se estrategicamente localizado às margens da Baía de Guanabara e da rodovia BR-101 (Av. do Contorno), em Niterói, Estado do Rio de Janeiro. Atualmente o estaleiro está construindo para a “CBO – Companhia Brasileira de Offshore” quatro navios tipo PSV-3000.

Características da Instalação:

- Área total: 61.000,0 m²;
- Área coberta: 11.000,0 m²;
- Carreira: para 3.000,0 t /10.000 TPB;
- Guindastes: 60,0 t; e
- Cais: dois, com 100,0 m cada um.

5.3.6. ESTALEIRO RENAVE E ENAVI



Figura 5.10: Estaleiro RENAVE e ENAVI
Fonte: Internet, 2013

Fundada em 1974 e situada na Ilha do Viana, na Baía de Guanabara, a RENAVE é o maior estaleiro de reparos navais da América Latina. A empresa executa obras gerais de reparos, jumborização, remotorização, conversão e extensão de vida útil de navios, além de reparos de embarcações flutuando, em qualquer parte do Brasil, estando física e tecnologicamente capacitada a atender navios de até 80.000 TPB.

O estaleiro estabeleceu convênios com empresas de pintura industrial, produtores de tintas, fabricantes de motores diesel e fornecedores de serviços elétricos e de refrigeração, garantindo, assim, a mais atualizada tecnologia para qualquer tipo de reparo. A especialização da mão-de-obra é, também, um dos fatores responsáveis pelo desenvolvimento de novos métodos de trabalho e pela elevação dos níveis de produtividade, com redução de custos e prazos e diversificação das linhas de serviços, utilizando recursos computacionais.

A empresa, sob o controle do “Grupo REICON”, agregou as facilidades da ENAVI, transferindo para a Ilha do Viana o dique flutuante “Almirante Guilhem”, bem como todos os equipamentos, o ferramental e os profissionais daquele estaleiro. Operando em associação com a RENAVE, a ENAVI está apta a prestar todos os tipos de reparos e serviços aos armadores, como a revisão de motores principais e auxiliares, de trocadores de calor, caldeiras, sistemas de refrigeração, bombas, etc., além dos serviços rotineiros de docagem. A ENAVI executa serviços especializados de pintura interna total ou parcial de tanques de carga de navios petroleiros e de transporte de produtos químicos, obedecendo às mais rigorosas especificações dos fabricantes de tintas.

Características da Instalação:

- Área total: cerca de 200.000,0 m²;
- Dique flutuante “Almirante Alexandrino”: 215,0 m de comprimento total; 35,0 m de largura interna livre; pontal de 9,5 m sobre os picadeiros; capacidade de elevação de 20.000,0 t, para navios de até 80.000 TPB;
- Dique seco “Henrique Lage”: 184,0 m de comprimento total; 27,0 m de largura na entrada; calado máximo de 8,5 m; capacidade para navios de até 30.000 TPB;

- Dique seco “Orlando Barbosa”: 136,0 m de comprimento total; 17,4 m de largura na entrada; calado máximo de 4,3 m; capacidade para navios de até 8.000 TPB;
- Dique flutuante “José Rebelo”: 70,0 m de comprimento total; 17,0 m de largura interna livre; calado máximo de 4,0 m; capacidade de elevação de 1.800,0 t; e
- Oficinas: aparelhadas com máquinas para processamento de aço, fabricação e montagem de tubulações e usinagem de eixos, madres e buchas; ferramental para manutenção de motores diesel, bombas, turbinas, caldeiras e trocadores de calor, vulcanização de eixos simplex no local, fundição com centrifugação de buchas e enrolamento de motores elétricos. Completos serviços de docagem e capacidade de execução de tratamento de superfícies e aplicação de revestimentos externos e internos à base de epóxi, borracha clorada, silicato inorgânico de zinco, SPC e outros.

ENAVI

- Dique flutuante “Almirante Guilhem”: 200,0 m de comprimento total; comprimento do flutuante na linha de centro de 180,0 m; largura interna entre as laterais de 34,0 m; largura interna livre entre defensas de 32,8 m; pontal moldado de 15,6 m; altura dos picadeiros na quilha de 1,7 m; calado máximo sobre os picadeiros da quilha de 7,75 m; capacidade de elevação de 18.000,0 t; tempo máximo de elevação de 2h30; servido por 2 guindastes de 10,0 t.

5.3.7. ESTALEIRO MAUÁ S.A.



Figura 5.11: Estaleiro Mauá S.A.

Fonte: Internet, 2013

Fundado em 11 de agosto de 1846 por Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. O Estaleiro Mauá é, hoje, um dos maiores estaleiros do Brasil, e a mais tradicional empresa da área naval ainda em operação. Localizado na Ponta d' Areia, Niterói – RJ, é o único estaleiro de grande porte na Baía de Guanabara, situado antes da Ponte Rio – Niterói, facilitando a atracação de embarcações que possuem restrição significativa de altura e / ou manobra. Aos clientes externos, o Mauá oferece uma ampla linha de serviços, incluindo docagem, reparos flutuando, engenharia especializada, conversões, novas construções, e muitas outras atividades correlatas. O Mauá chegou a dispor de três unidades industriais, adequadamente equipadas e localizadas na Baía de Guanabara. A localizada na Ilha do Caju, dará lugar ao Estaleiro Brasa. A unidade é capaz de atender a quaisquer requisitos de fabricação e reparação naval, offshore ou industrial. O Canteiro do Caximbau, na Ilha da Conceição, foi reaberto após 10 anos, em 19/02/02, e ali se constroem os módulos de plataformas. O Estaleiro Mauá está habilitado a construir todos os tipos de embarcações como: cargueiros, full–containers, navios – tanque, graneleiros, roll-on / roll-off, químicos, equipamentos de offshore, plataformas petrolíferas; continuando a conquistar clientes importantes com seu desempenho e preços competitivos.

Características da Instalação:

Canteiro Caximbau - Ilha da Conceição

- Área total: 78.000,0 m²;
- Carreira: horizontal, para construção de módulos com duas linhas, cada uma com capacidade de 280,0 t/m até 167,0 m de extensão; e
- Cais: capacidade de 20,0 t/m² (em construção).

Canteiro Ponta D'Areia

- Área total: 180.377,0 m²;
- Área coberta: 69.140,0 m²;
- Carreira longitudinal: 1 de 223,0 m x 41,0 m, atendida por 2 guindastes de 100,0 t;

- Dique seco: 167,0 m x 22,5 m;
- Cábrea: capacidade de içamento de 2.050,0 t e altura de lança de 100,0 m;
- Cais: 2 (Cais I, 350,0 m; Cais II, de 306,0 m), atendidos por 4 guindastes de 15,0, 20,0 e 30,0 t;
- Porte máximo: 70.000 TPB; e
- Capacidade de processamento de aço/ano: 36.000,0 t.

5.3.8. ESTALEIRO MACLAREN



Figura 5.12: Estaleiro MacLaren
Fonte: Internet, 2013

O Grupo MacLaren teve início em 1938 quando Arthur Frederico Mac Laren deu início às suas atividades como “Ship-chandler”. Logo após, adquiriu as primeiras lanchas rebocadas e chatas para o transporte de lenha e cimento na Baía de Guanabara. Em função do grande número de unidades empregadas nesses serviços, adquiriu o primeiro estaleiro destinado a manutenção e reparo da frota. Posteriormente construiu as primeiras embarcações. A excelência e o desempenho de suas obras levaram-na, sem contestação, a ser o estaleiro brasileiro que adquiriu maior experiência na construção de embarcações mercantes e militares de pequeno e médio porte, destacando-se por apresentar um excelente nível técnico e elevado índice de nacionalização, utilizando projeto, tecnologia e “know-how” inteiramente nacionais, que conferiram o prêmio Revista Exame – Melhores de Maiores de 1983 – na categoria “Empresa do Ano”. Atualmente, o estaleiro está sob o comando de Gisela MacLaren, dona da MacLaren Oil, confirmada em 2012 no posto de única mulher do mundo a comandar um estaleiro.

A Mac Laren possui duas unidades industriais localizadas no município de Niterói, estado do Rio de Janeiro: a Unidade Ponta d’Areia e a Unidade Ilha da Conceição (temporariamente ocupada). A Mac Laren Oil é uma empresa certificada ISO 9001:2000, pela BVQI, para Gestão de Contratos de Obras Navais e Offshore. Dentre as obras mais recentes realizadas na Unidade Ponta d’Areia, pode-se citar a construção dos módulos de geração e compressão das plataformas P-51, P-52, P-53 e PRA-1. Recentemente, a Mac Laren iniciou um processo de expansão visando tornar-se um dos mais modernos complexos integrados do País, capaz de realizar ao mesmo tempo a construção e o reparo de unidades marítimas e offshore.

Características da Instalação:

- Área total: 30.000,0 m², na Unidade Ponta d'Areia (com a expansão passará para 75.000,0 m²), e 60.000,0 m² na Unidade Ilha da Conceição; e
- Área coberta: a Mac Laren Oil trabalha com estruturas modulares, cujo layout dos galpões, das oficinas e das áreas cobertas varia de acordo com os modelos e a quantidade de unidades em construção ou reparação no momento, assim como seus equipamentos de movimentação de cargas e outros.

5.3.9. ESTALEIRO RIO NAVE

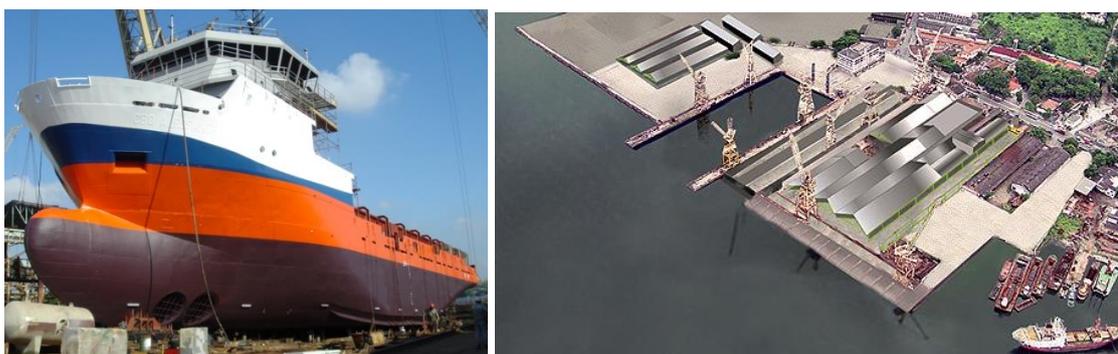


Figura 5.13: Estaleiro Rio Nave

Fonte: Internet, 2013

O Estaleiro Rio Nave arrendou, em 2000, as instalações do antigo estaleiro “Caneco”. Dedicar-se à construção de navios do tipo Panamax, porta-contêineres, ro-ro/lo-lo e químicos, embarcações offshore, dragas, rebocadores, chatas e embarcações de qualquer natureza até 100.000 TPB. Presta serviços, ainda, na execução de reparos navais em geral, construção de blocos estruturais, módulos de plataformas de petróleo e componentes estruturais para terceiros, conversões, jumborização e modernização de embarcações. Conta atualmente com uma força de trabalho de 650 colaboradores, com projeção de aumento em curto prazo para 2.500 profissionais.

A Rio Nave conta com modernos equipamentos e processos produtivos para construir embarcações de qualquer tipo até 80.000 toneladas de porte bruto, capaz de processar 48.000 toneladas de aço por ano.

Características da Instalação:

- Área total: 94.766,0 m²;
- Área coberta: 43.052,0 m²;
- Carreira n° 1: comprimento de 230,0 m; largura de 36,0 m; capacidade para navios até 100.000 TPB, servida por 3 guindastes de 40,0 t e 1 guindaste de 20,0 t;
- Carreira n° 2: comprimento de 159,0 m; largura de 34,0 m; capacidade para navios até 30.000 TPB, servida por 2 guindastes de 40,0 t e 1 guindaste de 20,0 t;
- Cais de acabamento n° 1: comprimento de 182,0 m; profundidade de 5,0 m; servido por 1 guindaste de 40 t e 1 guindaste de 20,0 t;

- Cais de acabamento nº 2: mesmas dimensões do Cais nº 1, servido por 2 guindastes de 20,0 t;
- Cais de acabamento nº 3: comprimento de 76,0 m; profundidade de 6,0 m;
- Cais de acabamento nº 4: comprimento de 115,0 m; profundidade de 7,0 m; servido por 1 guindaste de 20,0 t;
- Pier nº 1: comprimento de 35,0 m; profundidade de 7,0 m, servido por 1 guindaste de 40,0 t e 1 guindaste de 20,0 t; e
- Pier nº 2: comprimento de 60,0 m; profundidade de 7,0 m, servido por 2 guindastes de 20,0 t.

5.3.10. ESTALEIRO OSX

Seguindo as diretrizes do novo marco regulatório, a proposta da OSX ensejou a publicação no Diário Oficial da União - DOU do Anúncio Público n.º 21, em 04/07/2013, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na região geográfica do município de São João da Barra/RJ.

Por descumprimento de um dos itens imprescindíveis na fase da habilitação a proposta do Estaleiro foi inabilitada. No entanto, apesar de não ter tido êxito na solicitação de autorização, a OSX poderá, conforme a nova legislação portuária, especificamente art. 9º da Lei 12.815/2013 e art. 27 do Decreto 8.033/2013, solicitar outorga de autorização a qualquer momento.

O estaleiro da OSX visa ser o mais moderno complexo da indústria naval das Américas. No estaleiro serão processados materiais metálicos para a construção de novas unidades de exploração e produção de petróleo e gás, como FPSO (Unidade Flutuante de Produção, armazenamento e descarga), plataformas fixas de exploração e TLWP (Plataformas flutuantes com casco fixo tensionado), bem como navios-sonda e plataformas semi-submersíveis.

O terminal da Unidade de Construção Naval (UCN) – Estaleiro OSX, ocupará uma área de 3.200.000 m², com acesso aquaviário compartilhado com o Terminal de Uso Privado da empresa LLX Açu Operações Portuárias S/A. O Estaleiro OSX contará com um cais (norte) com 1.050,0 m de comprimento e 16,8 m de largura e profundidade de 11,0 m destinado às operações de carregamento de jaquetas e acabamento das embarcações. O cais norte será dotado de 2 guindastes sobre trilhos com capacidade de 40,0 toneladas, guindastes sobre rodas ou esteiras com capacidades entre 100,0 e 900,0 t, transportadores sobre rodas com capacidades entre 400,0 e 2.000,0 t e um guindaste fixo, com capacidade máxima de 2.800,0 t.

Haverá, também, um cais lateral, com 1.600,0 m de comprimento e largura de 16,8 m, com exceção de uma faixa de comprimento de 150,0 m, cuja largura será de 59,9 m, com profundidade de 10,0 m, e destinação às operações de carregamento dos módulos de *topside* e acabamento das embarcações; será dotado de 6 guindastes de lança sobre trilhos com capacidade de 40,0 t e guindaste sobre trilhos para descarregamento de chapas e perfis com capacidade para 30,0 t. Essa cais ainda contará com guindastes, sobre rodas ou esteiras, com capacidades entre 400,0 e 2.200,0 t e um guindaste fixo, com capacidade máxima de 2.800,0 t.

5.3.11. ESTALEIRO BRASA



Figura 5.14: Estaleiro Brasa
Fonte: Internet, 2013

Seguindo as diretrizes do novo marco regulatório, a proposta do Estaleiro Brasa ensejou a publicação no DOU do Anúncio Público n.º 18, em 04/07/2013, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na região geográfica do município de Niterói/RJ.

A proposta da empresa foi habilitada na fase de habilitação e segue com o processo de obtenção da outorga.

O pleito da empresa visa à regularização de terminal anteriormente operado pelo Estaleiro Mauá. As instalações estão localizadas na costa leste da Baía de Guanabara, nas proximidades da enseada de São Lourenço, ILHA DO CAJÚ. A princípio, será destinado a movimentar Heavy Lifts (helipontos, módulos de plataforma, jaquetas, manifolds e monobóias) e Carga Geral, com movimentação estimada de 7.000,0 t/ano.

O Cais de cortina fechada do estaleiro Brasa tem 48,0 m de comprimento e plataforma de alívio pavimentada com 31,0 m de largura. É composto por um cais principal e outros dois auxiliares. Conta ainda com instalações de armazenagem e pátio para movimentação de material.

A principal atividade do Estaleiro Brasa LTDA. é a realização de montagens eletromecânicas, principalmente a montagem de módulos de processo, utilizando seu cais para movimentação de carga geral ou carga de projeto. A principal montagem da instalação é de módulos de processos e de utilidades para plataformas de produção de petróleo e gás.

Características da Instalação:

- Área total: 76.000,0 m²;
- Carreira: horizontal, para construção de jaquetas com duas linhas, cada uma com capacidade de 300,0 t/m até 180,0 m de extensão; e
- Cais: capacidade de 20,0 t/m².

5.4. ESTALEIRO NO ESPIRITO SANTO

5.4.1. ESTALEIRO JURONG

Seguindo as diretrizes do novo marco regulatório, a administradora do Estaleiro, interessada em obter a autorização, protocolou requerimento à ANTAQ, em 01/08/2013, aproveitando o prazo estabelecido no Anúncio Público n.º 05, publicado em 04/07/2013, no DOU, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na região geográfica do município de Aracruz-ES.

O pleito da empresa visa à instalação de terminal com movimentação estimada 10.000,0 t/ano. No entanto, a capacidade a capacidade de processamento de aço, após a conclusão, é de 4.000,0 t/mês, ou seja, 48.000,0 t/ano.

A solicitação em questão consiste na construção de instalações portuárias em uma área de terreno total do Estaleiro de aproximadamente 825.000,0 m². O empreendimento se destinará a receber embarcações do tipo VLCC (330,0 m x 540, m x 30,0 m) e DrillSHIP (Navio Sonda – 220,0 m x 40,0 m x 7,0 m).

Características da Instalação:

- Área total: 825.000,0 m²;
- Dique seco: 510,0 m x 120,0 m x 11,0 m; e
- Cais: 740,0 m.

5.5. ESTALEIROS NA BAHIA

5.5.1. ESTALEIRO ENSEADA DO PARAGUAÇU



Figura 5.15: Estaleiro Paraguaçu
Fonte: Internet, 2013

O Estaleiro Enseada do Paraguaçu S.A. - EEP nasceu da associação de quatro empresas de atuação global em torno de um objetivo comum: o desenvolvimento da indústria naval brasileira.

Esta associação teve início em 2010 com a Odebrecht Participações e Investimentos S.A., a OAS Investimentos S.A. e a UTC Participações S.A. Em 2012, a Kawasaki Heavy Industries Ltd. juntou-se ao grupo como acionista e parceira tecnológica.

O Estaleiro Enseada do Paraguaçu, Unidade de Negócios do EEP que leva o mesmo nome da empresa, está sendo construído no município de Maragogipe, a aproximadamente 42 quilômetros de Salvador - BA. Nesta unidade serão construídos os seis navios-sonda de perfuração *offshore*, do contrato firmado em 2012 com a Sete Brasil, no valor global aproximado de US\$4,8 bilhões.

Com um aparato tecnológico e um conceito de sustentabilidade que o diferencia, o Estaleiro Enseada do Paraguaçu está sendo construído em uma área de 1.600.000,0 m², dos quais 400.000,0 m² foram destinados à preservação ambiental. Com previsão de conclusão em 2014, o estaleiro foi concebido para desenvolver projetos complexos de engenharia naval e processar até 36.000 t de aço por ano trabalhando em regime de turno único, o que permite uma ampla margem de aumento de produção. Fruto de um investimento privado de R\$ 2,6 bilhões, vai gerar cerca de 3 mil empregos diretos e 10 mil indiretos, iniciando um novo ciclo econômico no Recôncavo Baiano, estimulando o desenvolvimento de uma ampla cadeia de fornecedores e promovendo uma política responsável de desenvolvimento e contratação de mão de obra local.

5.6. ESTALEIROS EM PERNAMBUCO

5.6.1. ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL



Figura 5.16: Estaleiro Atlântico Sul

Fonte: Internet, 2013

Em 2005, os grupos Camargo Corrêa, Queiroz Galvão; formaram uma sociedade e, lançaram formalmente a empresa. Dois anos depois, a planta industrial do Estaleiro Atlântico Sul começou a ser construída, com a terraplanagem do terreno do empreendimento. A unidade começou a operar em agosto de 2008. Em maio de 2010, o Estaleiro Atlântico Sul entrou para a história da indústria naval brasileira ao lançar seu primeiro navio - o petroleiro Suezmax João Candido - após 13 anos sem a produção de grandes embarcações no País.

O empreendimento, um marco na revitalização da indústria naval no Brasil, é resultado de investimentos de R\$ 1,8 bilhão e tem capacidade instalada de processamento da ordem de 160 mil toneladas de aço por ano. A empresa produz todos os tipos de navios cargueiros de até 500.000 TPB, além de plataformas offshore dos tipos semissubmersível, FPSO (Unidades Flutuantes de Produção e Armazenamento offshore), TLP (Plataformas de Pernas Atirantadas) e SPAR, entre outras.

Características da Instalação:

- Área construída: 1.620.000,0 m²;
- Área coberta: 130.000,0 m²; e
- Dique seco: 400,0 m comprimento x 73,0 m largura, o dique é servido por dois pórticos Goliaths de 1.500 t/cada, dois guindastes de 50 t/cada e dois de 35 t/cada.

5.6.2. ESTALEIRO PROMAR



Figura 5.17: Estaleiro PROMAR
Fonte: Internet, 2013

Localizado em Ipojuca, no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, o estaleiro STX Promar é o segundo estaleiro viabilizado pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (PROMEFE) em Pernambuco e vai construir oito navios gaseiros, a um custo total de R\$ 917 milhões. O Estaleiro será comandado pelos sócios STX OSV e a brasileira PJMR, ocupará uma área de 80 hectares na Ilha de Tatuoca. Inicialmente, apenas 25 hectares do seu total será ocupado e terá capacidade para processar 20.000 t de aço/ano.

Vizinho de muro do Atlântico Sul, o Promar contribui para dar forma ao polo naval do estado. Com expertise na fabricação de embarcações de apoio offshore (fundamentais na exploração de petróleo em águas profundas), o estaleiro tem o plano audacioso de conquistar 30% das encomendas da Petrobras no setor. Até 2020, a petrolífera vai contratar 150 desses navios.

Os oito navios encomendados pela Transpetro ao estaleiro serão usados para o transporte de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP). São dois navios com 12 mil m³ de capacidade, quatro com 7 mil m³ e dois com 4 mil m³. A expectativa é que o primeiro navio construído pelo STX Promar será entregue a Transpetro para início de operações em 2014.

5.7. ESTALEIRO NO PARÁ

5.7.1. ESTALEIRO RIO MAGUARI



Figura 5.18: Estaleiro Rio Maguari

Fonte: Internet, 2013

Fundado em 1997, às margens do Rio Maguari, em Belém do Pará, tem capacidade para construir e reparar balsas, empurradores, rebocadores, barcos de pesca e de passageiros, *ferry boat*, terminais flutuantes e estruturas metálicas em aço ou alumínio.

Características da Instalação:

- Área total: 120.000,0 m²;
- Área coberta: 6.000,0 m²;
- Dique seco: 120,0 m de comprimento x 35,0 m de largura;
- Catenária para fabricação e lançamento de balsas: 120,0 m de comprimento x 30,0 m de largura;
- 2 Galpões para fabricação e pré-montagem: 5.703,0 m²;
- Almoarifado de campo: 3.860,0 m²;
- Almoarifado coberto: 936,0 m²;
- Almoarifado avançado e ferramentaria: 120,0 m²; e
- Oficina mecânica: 270,0 m².

5.8. ESTALEIRO NO AMAZONAS

5.8.1. ESTALEIRO ERIN



Figura 5.19: Estaleiro Erin

Fonte: Internet, 2013

O Estaleiro ERIN, fundado em 1971, com sede em Manaus-AM, fabrica embarcações em aço, alumínio e executa obras de caldeiraria e estruturas para setor industrial.

Características da Instalação:

- Área total de 137.000,0 m²;
- Área construída : 42.130,0 m²;
- Potência elétrica instalada : 3.500KW;
- 1 carreira coberta com comprimento de 200,0 m, com duas pontes rolantes de 100 t cada, para lançamento de navios até 20.000 TPB;
- 1 carreira descoberta, podendo construir embarcações de até 1.500 TPB;
- 4 carreiras cobertas com comprimento entre 100,0 e 200,0 m, podendo construir embarcações de até 6.000 TPB;
- 1 carreira descoberta, com 300,0 m, podendo construir embarcações de até 2.000 TPB;
- Sistema de Jato e Pintura automático em câmara fechada; e
- Oficinas de *Out Fitting*.

6. FUNDO DE MARINHA MERCANTE

Com objetivo de prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, art. 22 da Lei nº 10.893/2004, o Governo Federal criou o Fundo da Marinha Mercante.

O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante – CDFMM, tendo como agentes financeiros o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, os demais bancos oficiais federais (Banco do Nordeste, Banco do Brasil e Banco da Amazônia), o Banco do Brasil e, recentemente, a Caixa Econômica Federal - Caixa.

O FMM, que tem como principal fonte de recursos o AFRMM, tem se constituído no alicerce central de Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval, sendo um programa de governo que visa Aumentar a participação da bandeira brasileira na navegação de longo curso e de apoio marítimo, da navegação de cabotagem e da navegação interior na matriz de transportes brasileira.

6.1. CONSELHO DIRETOR DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante – CDFMM é um órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes. Participam de sua composição a Marinha do Brasil, a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e empresários e trabalhadores dos setores da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval.

As competências do CDFMM estão descritas no art. 2º do Decreto nº 5.269/2004.

6.2. ADICIONAL AO FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE - AFRMM

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é um tributo que foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987. Este tributo tem suas normas estabelecidas pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Sua natureza jurídica é a de contribuição de intervenção no domínio econômico - CIDE.

Essa espécie de contribuição está disciplinada na Constituição que prevê em seu artigo 149 a competência da União para instituir a CIDE, conforme transcrito abaixo:

Conforme disposto na Constituição federal, especificamente no Art. 149,

“Compete exclusivamente à União instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas, observado o disposto nos arts. 146, III, e 150, I e III, e sem prejuízo do previsto no art. 195, § 6º, relativamente às contribuições a que alude o dispositivo.”

De acordo com o entendimento do Supremo Tribunal Federal – STF, esse tributo é uma contribuição parafiscal ou especial. Sendo assim, é um tributo distinto do imposto e da taxa. Diz o STF que:

“Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM:

Contribuição parafiscal ou especial de intervenção no domínio econômico. CF <art>. <149>, art. 155, § 2º, IX. ADCT, Art. 36. O AFRMM é uma contribuição parafiscal ou especial, contribuição de intervenção no domínio econômico, terceiro gênero tributário, distinta do imposto e da taxa. (CF, <art>. <149>).” (RE 177.137, Rel. Min. Carlos Velloso, julgamento em 24-5-1995, Plenário, DJ de 18-4-1997.)

Ainda de acordo com o entendimento do STF, esse tipo de tributo não necessita ser regulado por meio de lei complementar, senão vejamos:

"O STF fixou entendimento no sentido da dispensabilidade de lei complementar para a criação das contribuições de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais." (AI 739.715-AgR, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 26-5-2009, Segunda Turma, DJE de 19-6-2009.)

O AFRMM tem como fato gerador o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro (art. 4º da Lei 10.893/2004) e incide sobre o frete do transporte aquaviário da carga descarregada em porto brasileiro.

Frete, para os fins da Lei nº 10.893/2004, é a remuneração do transporte aquaviário (remuneração para o transporte da carga, porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de cargas – art. 5º).

Conforme art. 6º da Lei 10.893/2004, o AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário (sobre o frete). Para tanto, serão aplicadas as seguintes alíquotas:

- a) 25% na navegação de longo curso (é aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres);
- b) 10% na navegação de cabotagem (é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores);
- c) 40% na navegação fluvial e lacustre (é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente as vias interiores), quando transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

6.3. O PROCESSO DE OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO DO FMM

Os pedidos de concessão de prioridade para obtenção de financiamento a projetos com a utilização de recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM serão apresentados perante o Departamento do Fundo da Marinha Mercante – DEFMM da Secretaria de Fomento para Ações de Transporte - SFAT.

O pedido de financiamento poderá ser para projeto de empresa brasileira destinado a construção de embarcação em estaleiro brasileiro, reparo ou alteração de embarcação de bandeira brasileira em estaleiro brasileiro ou ainda para construção ou

modernização ou alteração de plantas industriais relacionadas a construção naval (estaleiros).

O pedido de concessão de prioridade para obtenção de financiamento deverá ser encaminhado em uma via impressa e uma via editável, em mídia digital de igual teor e forma, acompanhado de toda a documentação exigida na Portaria GM 253, de 16/12/2009, incluindo autorização expressa para o Agente prestar qualquer tipo de informação solicitada pelo DEFMM, inclusive as razões que possam levá-lo a não contratar a operação.

6.4. APLICAÇÃO DE RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE DESDE A VIGÊNCIA DA LEI Nº 10.893/2004

Desde a vigência da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, foram construídos ou modernizados, com recursos do Fundo da Marinha Mercante, oito estaleiros.

Apesar do Ministério dos Transportes ter a competência para acompanhar as obras financiadas com os recursos do Fundo da Marinha Mercante, ressalta-se que os contratos de financiamento são celebrados sem a interveniência do Ministério. Assim, informações acerca do valor efetivamente liberado para cada estaleiro deverão ser solicitadas ao Agente Financeiro que por sua vez é o gestor do contrato de construção/manutenção.

Como mencionado anteriormente, os agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante são: BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico), Banco do Brasil, Banco da Amazônia, Banco do Nordeste do Brasil e Caixa Econômica Federal.

Tabela 2: Estaleiro e tipo de obra.

| Estaleiro | UF | Tipo de Obra |
|-------------------|-----------|----------------------------|
| Atlântico Sul | PE | Construção |
| Ebin/Aliança | RJ | Construção / Modernização |
| ERG2 | RS | Construção |
| Navship | SC | Construção / Suplementação |
| Promar Pernambuco | PE | Construção |
| São Miguel | RJ | Construção |
| STX Brazil | RJ | Modernização |
| Wilson Sons | SP | Construção / Modernização |

7. LEGISLAÇÃO VIGENTE APLICÁVEL A ESTALEIROS

Para avaliação quanto a possibilidade de definição dos estaleiros como instalações industriais ou como instalações portuárias, visando uma melhor organização textual, é necessário observar os seguintes aspectos:

7.1. ASPECTOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL

Todo estaleiro, em geral, está espacialmente organizado com uma estrutura de terminal marítimo, capaz de movimentar as grandes quantidades de aço e toda gama de materiais para cujo transporte a via aquaviária é a mais recomendada, e uma área de montagem industrial, onde os processos de fabricação e montagem são conduzidos.

A propósito do assunto, há de se ressaltar que os terminais marítimos existentes em alguns estaleiros recebem embarcações e mercadorias oriundas do exterior, constituindo, assim, uma interface que caracteriza um ponto de fragilidade em termos de segurança, pois estes terminais estão sujeitos às ações de terroristas, ao contrabando, imigração ilegal, tráfico de drogas, de armas e de seres humanos.

O Brasil, visando à segurança nacional, como Estado-parte da Convenção SOLAS, desde 25 de maio de 1980 por força do Decreto Legislativo nº 11/80, ainda que a sua promulgação tenha ocorrido apenas pelo Decreto nº 87.186, de 18 de maio de 1985 assumiu o compromisso de implementar o Código ISPS, que entrou em vigor em julho de 2004.

O Código ISPS (*International Ship and Port Facilities Security Code*) foi estabelecido como uma adequação à Convenção SOLAS (*Safety Of Lives At Sea Convention*), da Organização Marítima Internacional _ OMI, da qual o Brasil já era signatário, estabelece uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos governamentais, administrações locais e as indústrias portuárias e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional.

Ressalta-se o seguinte trecho extraído da versão traduzida do referido Código, encontrado no *site* da Secretaria de Portos do Brasil, endereço: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/relacoes-internacionais/isps-code-1/>>, em 26/07/2013:

Arranjos equivalentes para instalações portuárias

4.27 Para algumas instalações portuárias específicas, com operações limitadas ou especiais, porém com tráfego relativamente frequente, poderá ser apropriado garantir o cumprimento das disposições por meio de medidas de proteção equivalentes àquelas previstas no capítulo XI-2 e na parte A do Código. Particularmente, este pode ser o caso para os terminais anexos às fábricas, ou para os cais com operações esporádicas.

7.2. SEGURANÇA FISCAL (ALFANDEGAMENTO)

De acordo com Portaria RFB nº 3.518, de 30 de setembro de 2011:

Art. 2º Entende-se por alfandegamento a autorização, por parte da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), para estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados,

embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, movimentação, armazenagem e submissão a despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, bens de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados e remessas postais internacionais, nos locais e recintos onde tais atividades ocorram sob controle aduaneiro.

Art. 3º Poderão ser alfandegados:

I - portos, aeroportos e instalações portuárias e aeroportuárias, administrados pelas pessoas jurídicas:

a) concessionárias ou permissionárias dos serviços portuários e aeroportuários, ou empresas e órgãos públicos constituídos para prestá-los;

b) autorizadas a explorar instalações portuárias de uso privativo exclusivo, misto ou de turismo, nas respectivas instalações; e

c) arrendatários de instalações portuárias de uso público;

...

Art. 4º O alfandegamento compreenderá:

I - cais e águas para atracação, carga, descarga ou transbordo de embarcações no transporte internacional;

II - pátios contíguos à faixa de cais referidos no inciso I, necessários à movimentação de cargas para embarque (pré-stacking) ou imediatamente após o desembarque (stacking);

III - pistas e pátios de manobras, utilizados por aeronaves em voos internacionais;

IV - áreas destinadas ao carregamento, descarregamento, embarque e desembarque de aeronaves no transporte internacional;

V - pistas de circulação de veículos e equipamentos de movimentação de cargas para acesso às áreas referidas nos incisos I a IV, bem como as pontes de embarque e desembarque;

VI - estruturas de armazenagem, tais como pátios e edifícios de armazéns, ou qualquer outra estrutura adequada à guarda e preservação de carga, exceto silos e tanques; e

VI - estruturas de armazenagem, tais como silos e tanques, pátios e edifícios de armazéns, ou qualquer outra estrutura adequada à guarda e preservação de carga; e (Redação dada pela Portaria RFB nº 113, de 31 de janeiro de 2013)

VII - terminais de carga e terminais de passageiros internacionais.

...

Art. 23. A solicitação de alfandegamento será protocolizada pelo interessado na unidade de despacho jurisdicionante, informando a localização do local ou recinto, os tipos de carga ou mercadorias que movimentará e armazenará, as operações aduaneiras que pretende

realizar, inclusive cabotagem, se for o caso, e os regimes aduaneiros que pretende operar, e deverá ser instruída com os seguintes documentos:

I - contrato ou ato de concessão, permissão, arrendamento, autorização ou delegação e, se aplicável, seu extrato publicado no Diário Oficial da União (DOU), do Estado, do Distrito Federal ou do Município, conforme o caso;

...

Os terminais portuários dos grandes estaleiros brasileiros recebem milhares de toneladas de insumos por ano, destinados a sua produção industrial, boa parte deste material tem origem estrangeira, e, por este motivo, eles são alfandegados. Alguns estaleiros brasileiros, que fabricam equipamentos destinados a plataformas e navios, além de receberem insumos para produção, também utilizam os terminais portuários para escoar sua produção.

7.3. A UTILIZAÇÃO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE - FMM

A Lei 10.893, de 13 de julho de 2004, estabelece normas sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante – FMM:

Art. 2, Para os efeitos desta Lei:

I - porto é o atracadouro, o terminal, o fundeadouro ou qualquer outro local que possibilite o carregamento e o descarregamento de carga;

...

VII - estaleiro brasileiro é a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto a indústria de construção e reparo navais; e

...

*Art. 3º O AFRMM, instituído pelo art. 1º do Decreto-Lei n.º 2.404, de 23 de dezembro de 1987, **destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do FMM.***

Art. 4º O fato gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro.

Art. 5º O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro.

§ 1º Para os fins desta Lei, entende-se por remuneração do transporte aquaviário a remuneração para o transporte da carga porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, constantes do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º desta Lei, anteriores e posteriores a esse transporte, e outras despesas de qualquer natureza a ele pertinentes.

...

Art. 6 O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

I - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;

II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

...

Art. 22. O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

*Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil, da **Secretaria Especial de Portos da Presidência da República** e de empresários e trabalhadores dos setores da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007).*

Destaca-se que o adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, AFRMM, tem como base de cálculo o valor do frete, e representa um valor significativo de recursos, destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira, e constitui fonte básica do FMM. Os desembolsos do FMM, segundo a Controladoria Geral da União (CGU – Portal da Transparência), em 2012, representaram R\$ 4,851 bilhões.

Cabe enfatizar que o acréscimo e modernização das embarcações existentes está diretamente ligada à eficiência portuária. De nada adianta ter um grande número de portos modernos e eficientes, se a frota de embarcações for ineficiente ou em número abaixo do necessário. É imprescindível, para um eficaz fomento à atividade portuária, que, além de fomentar o desenvolvimento das instalações portuárias, exista também uma preocupação em acompanhar o desenvolvimento da frota de embarcações que irá atender a essa nova realidade.

Ressalta-se, também, que o FMM tem uma finalidade específica, que é **prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.**

Logo, tem-se que, com a autorização de estaleiros classificados como Terminais de Uso Privado - TUP, existirá o risco de empresas mal intencionadas utilizarem o FMM para financiar falsos estaleiros, com área portuária superdimensionada. O financiamento que deveria fomentar a indústria naval estaria financiando, na verdade, Terminais Portuários de Uso Privado destinados à atender terceiros. Esse risco existiria devido às vantagens existentes pelo uso do FMM e pela possibilidade dos Terminais de Uso Privado poderem receber, com a nova legislação, qualquer tipo de carga geral, tanto as destinadas à própria produção industrial, como as cargas gerais de terceiros.

Deste modo, é de fundamental importância, que os responsáveis pela fiscalização do FMM verifiquem a compatibilidade do dimensionamento dos terminais com a real necessidade do estaleiro, evitando assim o superdimensionamento dos terminais.

7.4. MEIO AMBIENTE

Na área ambiental, destaca-se a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

...

IV – às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

...

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

...

III – o órgão estadual de meio ambiente com as seguintes competências:

a) realizar o controle ambiental e a fiscalização dos portos organizados, instalações portuárias, estaleiros, navios, plataformas e suas instalações de apoio, avaliar os danos ambientais causados por incidentes ocorridos nessas unidades e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão federal de meio ambiente;

7.5. AUTORIDADE MARÍTIMA

De acordo com a NORMAN 11, a marinha disporá sobre os procedimentos para solicitação de parecer para realização de obras sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras:

0101 – PROPÓSITO

Estabelecer normas e procedimentos para padronizar a emissão de parecer atinente à realização de obras sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras (AJB), no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação.

...

0108 - PORTOS OU INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, CAIS, PÍERS, MOLHES, TRAPICHES, MARINAS OU SIMILARES

...

Essas construções se caracterizam como obras sobre água e podem ser precedidas de aterro que, dependendo das dimensões, poderão provocar alterações sensíveis no regime de água da região, tendo como resultado um assoreamento de tal monta que poderá prejudicar a navegação local com alterações de profundidades...

...

Para obras que envolvam construção/ampliação de portos e terminais em águas restritas, tais como canais de acesso, bacias de evolução e de berços, poderá ser exigido, adicionalmente, estudos que avaliem as possíveis restrições operacionais motivada pela obra pretendida. Entre esses estudos incluem-se os de manobrabilidade, simulações e congêneres, e devem ser realizados por órgão/empresa de reconhecida capacidade técnica, que considere, dentre outros fatores, o ambiente operacional, aí incluído as instalações portuárias e sinalização náutica existentes, canais de acesso, bacias de evolução, áreas de fundeio, batimetria atualizada, obstáculos e interferências, as condições ambientais predominantes da área (ventos - influência sobre as “águas mortas” correntes – influência sobre as “obras vivas”); a obra pretendida; o tráfego existente no local; e as características operacionais dos navios que transitam na área e os que farão uso do local da obra, incluindo suas dimensões principais, velocidades máxima e mínima, aceleração e desaceleração, curvas de giro, efeito squat, folgas. Como literatura básica para esses estudos, sugere-se utilizar as publicações PTC II-30 - “APPROACH CHANNELS A GUIDE FOR DESIGN” do PERMANENT INTERNACIONAL ASSOCIATION CONGRESSES (PIANC) ou a NBR-13246 - “Planejamento Portuário - Aspectos Técnicos”.

7.6. A RESOLUÇÃO 1660/2010 DA ANTAQ

A Resolução 1.660 de 8 de abril de 2010, da ANTAQ, **que está sendo revista para adequação à nova lei de Portos**, dispõe:

Art. 1º, Esta norma tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo, conforme o disposto nos artigos 4º, inciso II, e 6º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; nos artigos 14, inciso III, alínea “c”, e 27, inciso XXII, da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001; no Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008, que dispõe sobre políticas e diretrizes do setor portuário, bem como na legislação que confere competência pertinente à matéria a outros órgãos e entidades da administração pública federal, estadual e municipal.

...

Art. 7º. Instalações portuárias destinadas a atender às necessidades de estaleiro de construção ou reparação naval ou de instalação congêneres, bem como as dedicadas ao atendimento de suprimentos logísticos às operações de exploração e produção de hidrocarbonetos em águas jurisdicionais brasileiras, poderão ser objeto de outorga somente na modalidade de terminal de uso privativo exclusivo, nos termos desta Norma, desde que toda movimentação de cargas que nelas ocorrer se destine ao atendimento de sua atividade fim.

O entendimento dado pela Resolução 1.660, da ANTAQ, que classificava o Estaleiro na modalidade de terminal de uso privativo exclusivo, assegurava que estaleiros não distorcessem a regulamentação e impedia, por exemplo, a construção de um píer para movimentar outros tipos de cargas gerais, não destinados à sua produção industrial.

7.7. DO NOVO MARCO REGULATÓRIO PORTUÁRIO

A Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, traz em seu Art. 2º as seguintes definições para instalação portuária, terminal de uso privado e estação de transbordo de cargas:

“Art. 2º Para fins desta Lei consideram-se:

...

III - instalação portuária - instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado - instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

...”

Já em seu art. 8º, informa que as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio público e, quando for o caso, processo seletivo público, compreendendo as seguintes modalidades: I - Terminal de Uso Privado; II – Estação de Transbordo de Carga; III - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte; e IV – Instalação Portuária de Turismo.

A Lei n.º 12.815 estabelece, ainda, em seu artigo 12, que cabe ao poder concedente, exercido pela Secretaria de Portos, analisar a viabilidade locacional e a adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

Do mesmo modo, destaca no §4º do retromencionado artigo que “...somente poderão ser autorizadas...” as instalações compatíveis com as diretrizes para o setor portuário.

Pelo novo marco regulatório, cabe à SEP a autorização das instalações portuárias:

“Art. 16. Ao poder concedente compete:

...

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a ANTAQ fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001; e

...”

O novo marco regulatório classifica movimentação de materiais por estaleiros como uma operação portuária que dispensa a intervenção de operadores portuários.

“

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

...

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

...

III - relativas à movimentação de:

...

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

...”

Além disso, compete à ANTAQ adaptar os Contratos celebrados à Luz da Lei 8.630/93, grifo nosso:

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1o a 4o do art. 8o, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A ANTAQ deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de um ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

8. CENÁRIO ATUAL DE ESTALEIROS FRENTE AO NOVO MARCO REGULATÓRIO E A ANTAQ

Atualmente existem 09 (nove) estaleiros Outorgados pela ANTAQ, como TUPs, autorizados nos termos da legislação anterior. Quais sejam:

Tabela 3: Estaleiros outorgados pela ANTAQ

| EMPRESA AUTORIZADA | Instrumento OUTORGA | ANO Outorga | MUNICÍPIO | UF | MODALIDADE | STATUS |
|---|---------------------|-------------|----------------|----|--------------|-------------|
| 1 ESTALEIRO MAUÁS/A | CA95/01 | 2001 | NITERÓI | RJ | TUPMISTO | Em operação |
| 2 BRASCOLOGÍSTICA OFF SHORE LTDA | TA162/04 | 2004 | NITERÓI | RJ | TUPMISTO | Em operação |
| 3 BRASFELSS/A | TA199/05 | 2005 | ANGRADOS REIS | RJ | TUPMISTO | Em operação |
| 4 UTC ENGENHARIAS/A – ULTRATEC | TA200/05 | 2005 | NITERÓI | RJ | TUPMISTO | Em operação |
| 5 MACLARENO ILESTALEI ROS LTDA | TA201/05 | 2005 | NITERÓI | RJ | TUPMISTO | Em operação |
| 6 WELLSTREAM DOBRASI LINDÚSTRIA E SERVIÇOS LTDA | TA288/06 | 2006 | RIODEJANEIRO | RJ | TUPMISTO | Em operação |
| 7 INTERCAN-TERMINAIS DE CONTÊINER E SELOGÍSTICA | CA82/99 | 1999 | RIODEJANEIRO | RJ | TUPMISTO | Em operação |
| 8 ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL – EAS | CA06/2011 | 2011 | IPOJUCA | PE | TUPEXCLUSIVO | Em operação |
| 9 TECHINT ENGENHARIA | CA01/2012 | 2012 | PONTALDOPARANÁ | PR | TUPEXCLUSIVO | Em operação |

Além disso, outros 04 (quatro) eram Outorgados e tiveram suas Autorizações cassadas pela ANTAQ, quais sejam:

Tabela 5: Estaleiros cujas Autorizações foram cassadas pela ANTAQ.

| CASSADA | MUNICÍPIO | UF | MODALIDADE | RESOLUÇÃO |
|---|--------------|----|--------------|---|
| 1 EISA ESTALEIRO ITAJAÍ | ITAJAÍ | SC | - | Resolução nº 962-ANTAQ, de 15 de janeiro de 2008 |
| 2 INTERCAN-TERMINAIS DE CONTÊINER E SELOGÍSTICA | RIODEJANEIRO | RJ | - | Resolução nº 1010-ANTAQ, de 9 de abril de 2008 |
| 3 SETALLUM MUSENG. ECONSTRUÇÕES S.A | NITERÓI | RJ | TUPMISTO | Resolução nº 909-ANTAQ, de 7/11/2007 (extinta por caducidade) |
| 4 ESTALEIRO NAVSHIP LTDA | NAVEGANTES | SC | TUPEXCLUSIVO | Resolução nº 2.276, de 20 de outubro de 2011 |

Outro ponto que merece destaque é o fato de termos 11 (onze) estaleiros ou terminais de apoio *offshore* como objetos dos Anúncios Públicos publicados em 04/07/2013 e 07/08/2013 no DOU. Estes anúncios foram realizados à luz do novo marco regulatório, e contemplaram um total de 66 empreendimentos.

Tabela 4: Propostas em análise para obtenção de Outorga na modalidade de TUP (Estaleiros e Apoio *Offshore*).

| # | Identificação da Instalação | Processo/SICAP | Município | UF | Modalidade |
|----|--|----------------------|-------------------|----|----------------------------------|
| 1 | DSNEQUIPEMAR | 50300.002184/2012-88 | Niterói | RJ | TUP - Estaleiro |
| 2 | ESTALEIROBRASA | 201200010804 | Niterói | RJ | TUP - Estaleiro |
| 3 | FLEXIBRÁS-TUPTECHNIP | 50300.002331/2012-10 | São João da Barra | RJ | TUP - Apoio OffShore |
| 4 | OSXCONSTRUÇÃO NAVAL | 50300.001515/2012-62 | São João da Barra | RJ | TUP - Estaleiro |
| 5 | NUTRIPETROSA | 50300.001538/2010-13 | Aracruz | ES | TUP – Apoio OffShore |
| 6 | Terminal para apoio OffShore-Subsea7 | 201100004780 | Pontal do Paraná | PR | TUP - Apoio OffShore |
| 7 | PETROBRAS INHAUMA (AQUAPAR CONSULTORIA) | 50301.002821/2011-25 | Rio de Janeiro | RJ | TUP – Apoio OffShore |
| 8 | TUP CAMORIM Serviços Marítimos Ltda. | 201200001087 | Niterói | RJ | TUP - Estaleiro e Apoio OffShore |
| 9 | Terminal para Apoio Offshore – Clariant SA | 50300.001947/2012-73 | Niterói | RJ | TUP – Apoio OffShore |
| 10 | SAIPEM DO BRASIL | 50300.001934/2012-02 | Guarujá | SP | TUP – Apoio OffShore |
| 11 | ESTALEIRO JURONGARA CRUZ | 201200011702 | Aracruz | ES | TUP - Estaleiro |

Logo, tem-se que uma significativa parcela dos estaleiros brasileiros de médio ou grande porte é outorgada, ou está procurando regularização como instalação portuária.

9. ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES SOBRE A DEFINIÇÃO DE ESTALEIRO

A metodologia empregada no estudo se baseou, fundamentalmente, na análise dos marcos regulatórios antigo (Lei n.º 8.630/93 e Decreto n.º 6.620/08) e novo (Lei n.º 12.815/13 e Decreto n.º 8.033/13) do setor portuário brasileiro, dentre outros normativos vigentes na legislação nacional. Também foram realizadas pesquisas bibliográficas a artigos, publicações e estudos já desenvolvidos.

Pelos motivos supracitados, entende-se que os estaleiros são, na sua essência, instalações industriais que, para seu funcionamento, poderão fazer uso de terminais portuários, destinados a movimentar cargas que servirão para atendimento de suas atividades industriais.

Os terminais portuários dos grandes estaleiros, possuem dimensões e capacidades significativas e deverão atender às legislações marítimas, ambientais, aduaneiras e aos códigos internacionais.

Geralmente os grandes estaleiros estão localizados nas proximidades de portos ou de áreas com grande potencial portuário, em razão da vantagem por se tratar de região com vocação portuária consolidada.

Logo, se faz necessário um estudo de viabilidade locacional e de adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, pois a autorização de um estaleiro em determinada área poderá impedir a instalação de terminais portuários naquele local ou nas proximidades. Além disso, um acidente no terminal portuário de um estaleiro poderá comprometer toda operação portuária da região, gerando grandes prejuízos.

Cabe observar que os estaleiros possuem em sua planta industrial, uma área destinada à produção e outra relacionada com o terminal portuário.

Além disso, com base na legislação vigente não pode ser descartada a hipótese de Estaleiros movimentarem carga geral, ou seja, não há impedimento de transporte de cargas de terceiros. Essa abertura pode ser explorada e tida como estratégia para preencher eventuais lacunas na utilização da infraestrutura portuária que o estaleiro dispõe.

Logo, considerando que:

- Estaleiro pode ter uma área alfandegada;
- Pode ser certificado com o código ISPS;
- O entendimento dado pela Resolução 1.660 (em revisão), da ANTAQ, classifica Estaleiro na modalidade de terminal de uso privativo exclusivo;
- Possui finalidade comercial;
- Trata-se de uma instalação portuária não provisória;
- A Lei 12.815, de 5/06/2013, define instalação portuária como aquela localizada dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou

armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;

- A Lei 12.815, considera Terminal de Uso Privado como instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado;
- O novo marco regulatório, também, considera movimentação de materiais por estaleiro como operação portuária;
- Pela Lei 10.893, de 13/07/2004, porto é o atracadouro, o terminal, o fundeadouro ou qualquer outro local que possibilite o carregamento e o descarregamento de carga;
- A Lei 10.893, também, define estaleiro brasileiro como a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto a indústria de construção e reparo navais .

Tem-se que, os Estaleiros de médio e grande porte, objeto de análise deste trabalho, podem ser definidos como: **unidade de negócios integrada, composta por uma instalação industrial e uma instalação portuária.**

Para o atendimento da legislação, a área destinada a instalação industrial e a destinada a instalação portuária devem ser tratadas separadamente, uma vez que, à luz do novo marco regulatório, especificamente nos termos do Art. 35 do Decreto nº. 8.033, de 27/06/2013, a Secretaria de Portos poderá dispensar a emissão de nova autorização nas hipóteses de: alteração do tipo de carga e ampliação da área da instalação portuária (< 25%). Ou seja, considerar toda a área como um terminal, além de confundir o objeto de regulação da ANTAQ, possibilitaria a ampliação da área efetivamente usada como terminal portuário além dos 25% previstos no Decreto.

10. PROCESSO DE OBTENÇÃO DE OUTORGA PARA EXPLORAÇÃO DE ESTALEIROS NA MODALIDADE DE TERMINAL DE USO PRIVADO

Nos termos do novel marco regulatório, especificamente art.9º da Lei 12.815/2013 e art. 27 do Decreto 8.033/2013, os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à ANTAQ, a qualquer tempo.

Além disso, nos termos do § 1o do art.9º da Lei 12.815/2013, recebido o requerimento, a ANTAQ deverá publicar o extrato do requerimento e promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

Poderão participar do Anúncio Público empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, isoladamente ou em Consórcio,devendo manifestar formalmente seu interesse no prazo citado acima.

Cada empresa ou participante deverá ter até 2 (dois) Representantes Credenciados, por meio de instrumento de procuração específico. No caso de empresas consorciadas, a indicação deverá ser da empresa líder.

Para ensejar a abertura do Anúncio Público os interessados deverão apresentar o memorial descritivo das instalações e algum instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do da área (terreno), entre outros documentos que poderão ser exigidos pela ANTAQ.

Analisando mais a fundo os prazos estabelecidos na legislação vigente é possível estabelecer o seguinte cronograma, abstendo-se de considerar interposição de recursos e questões jurídicas que se façam necessárias em razão dos mesmos.

Tabela 6: Cronograma do Processo de obtenção de Outorga.

| Etapa | Descrição | Data/Duração |
|-------|---|--------------|
| 1 | Abertura do Anúncio Público | Dia D |
| 2 | Encerramento do prazo para apresentação da Documentação de Habilitação e para Manifestação de Interesse | D +30 |
| 3 | Análise e divulgação da Lista de Habilitados pela ANTAQ | Até 7 dias |
| 4 | Divulgação da avaliação da adequação das propostas pela SEP | Até 7 dias |
| 5 | Prazo para apresentação da Documentação Complementar | Até 90 dias |
| 6 | Análise técnico-jurídica e aprovação pela Diretoria Colegiada da ANTAQ e envio do resultado do Anúncio Público à SEP/PR | Até 15 dias |
| 7 | Emissão da Autorização e formalização do Contrato de Adesão com a SEP | Até 15 dias |

Ou seja, um prazo máximo (estimado) de 165 dias. Logo se verifica a intenção do novo marco regulatório em desburocratizar o processo de obtenção de Outorga. Entretanto, não podemos deixar de levar em consideração a interferência com Autoridades e demais Órgãos, cuja manifestação é indispensável para finalização do Processo.

Como requisito para Outorga de uma Instalação Portuária, o art. 14 da Lei 12.815/2013 indica que a expedição de autorização deverá ser precedida de: consulta à autoridade aduaneira, consulta ao respectivo poder público municipal, e emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento. Além disso, o art. 33 do decreto 8.033/2013 estabelece que encerrado o anúncio público os interessados tenha o prazo de noventa dias, contado da data de publicação da decisão, para apresentar à ANTAQ, dentre outros documentos, parecer favorável da autoridade marítima, que deverá responder à consulta em prazo não superior a quinze dias e , ainda, certidão declaratória acerca da disponibilidade do espaço físico em águas públicas, expedida pela Secretaria do Patrimônio da União - SPU ou por outro ente com atribuição equivalente

Observa-se que, a princípio, em um prazo de 90 dias o interessado deveria obter manifestação das Autoridades Municipal, Marítima e Aduaneira, além disso, certidão junto a SPU e, ao menos, o termo de referência do Órgão Ambiental. Neste prazo, pode-se afirmar que é pouco provável que o interessado obtenha êxito.

Além disso, até o final do ano todas as instalações portuárias existentes deverão regularizar-se junto à SPU e, provavelmente, ao invés de certidão declaratória acerca da disponibilidade do espaço físico em águas públicas passe a ser exigida a cessão de espaços físicos em águas públicas nos termos da Portaria nº404, de 28/12/2012.

A Portaria SPU 404/2012, Art. 17º, permite que as estruturas portuárias existentes ou em instalação que estejam irregulares, possam se regularizar até 31 de dezembro de 2013.

“Art. 17 As estruturas náuticas irregulares, existentes ou em instalação, terão prazo até 31 de dezembro de 2013, para requererem sua regularização.”

Acrescenta-se que, nos termos do § 7º, Art. 18, da Lei N.º 9.636, de 15 de maio de 1998, “...**o espaço físico em águas públicas**, as áreas de álveo de lagos, rios e quaisquer correntes d’água, de vazantes e de outros bens do domínio da União, **contíguos a imóveis da União afetados ao regime de aforamento ou ocupação**, poderão ser objeto de cessão de uso”, grifos nosso.

Destaca-se que, para obtenção da referida cessão de espaços físicos em águas públicas o empreendedor deverá apresentar a documentação requerida no art. 9º Portaria SPU 404/2012, ou seja:

“Art. 9º A formalização de processos administrativos na Superintendência do Patrimônio da União na unidade da Federação - SPU/UF, visando à cessão de espaços físicos em águas públicas para implantação ou regularização de estrutura náutica, dependerá da apresentação dos seguintes documentos:

...

IV - Manifestação favorável da Autoridade Municipal quanto à adequação da atividade à legislação municipal, relativa ao local em terra onde se desenvolverá a atividade, ou, de onde partirá a estrutura; no caso de regularização, de onde se desenvolve a atividade, ou, de onde parte a estrutura.

V - Parecer da Capitania dos Portos, da respectiva área de jurisdição, quanto à interferência em relação ao ordenamento do espaço aquaviário, à segurança da navegação e outros aspectos de interesse da Defesa Nacional;

VI - Plantas de situação e localização apresentadas nos termos da NORMAM 11 da Marinha do Brasil;

VII - Memorial descritivo do empreendimento contendo:

...

VIII - Licença Ambiental Prévia (LP), quando se tratar de implantação de nova estrutura náutica ou Licença Ambiental de Instalação (LI) ou de Operação (LO), quando se tratar de ampliação/regularização de estrutura náutica existente.

Contudo, presume-se que diferentemente do estabelecido na Lei 12.815/2013, será imprescindível que o Interessado antes de requerer a Autorização à ANTAQ disponha dos seguintes documentos:

- consulta à autoridade aduaneira;
- consulta ao respectivo poder público municipal;
- Licença Ambiental Prévia (LP), quando se tratar de implantação de nova estrutura náutica ou Licença Ambiental de Instalação (LI) ou de Operação (LO), quando se tratar de ampliação/regularização de estrutura náutica existente;
- parecer favorável da autoridade marítima; e
- cessão de espaços físicos em águas públicas, expedida pela Secretaria do Patrimônio da União - SPU ou por outro ente com atribuição equivalente.

Assim, como forma de resumir o resultado da análise da legislação vigente no que tange a obtenção de outorga para exploração de Estaleiro na modalidade de Terminal de Uso Privado, na opinião do Autor deste trabalho. Sugere-se adoção do seguinte fluxo.

Passo 1 - Interessado

De posse do Memorial Descritivo do empreendimento e, ao menos, Projeto Conceitual, o Interessado deve procurar o Órgão Ambiental competente, para obtenção do Termo de Referência Ambiental e início efetivo do processo de licenciamento.

Passo 2 - Interessado

O interessado deve regularizar a situação da área, ou seja, dispor de título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento ou contrato de cessão sob regime de direito real, ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do da área, junto a Secretaria do Patrimônio da União - SPU ou Órgão equivalente.

Passo 3 - Interessado

O Interessado deve requerer à Autoridade Marítima - Capitão dos Portos, Delegado ou Agente (conforme o caso), o parecer favorável acerca do ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação. Para tanto, deverá estar de posse dos documentos (em duas vias), elencados nas alíneas “a” a “h”, do item 0108, do capítulo I da NORMAM -11. Destaca-se que além de um instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do da área o interessado já deverá ter um Projeto Básico da estrutura do empreendimento além de Planta de Localização e Situação.

Passo 4 - Interessado

O Interessado deve obter Manifestação favorável da Autoridade Municipal, nos termos requeridos pela Portaria SPU 404/2012, ou seja, quanto à

adequação da atividade à legislação municipal, relativa ao local em terra onde se desenvolverá a atividade, ou, de onde partirá a estrutura; no caso de regularização, de onde se desenvolve a atividade, ou, de onde parte a estrutura.

Passo 5 - Interessado

O interessado em obter autorização de instalação portuária deverá apresentar projeto à SPU, conforme portaria SPU 404/2012, para que a mesma efetue a reserva do espaço físico em águas públicas, que, no entendimento deste Autor, compreenderá a área informada pelo interessado no projeto referido.

Julga-se prudente que a reserva seja registrada em nome da SEP/PR. Com isso, a SPU comunicaria à SEP/PR, a efetivação da reserva da área, informando suas coordenadas georreferenciadas.

Caso o interessado não formalizasse o pedido de autorização junto à ANTAQ em um prazo preestabelecido após a efetivação da reserva, esta seria automaticamente cancelada. Por outro lado, após a celebração do contrato de adesão, a SEP/PR informaria à SPU para proceder à cessão do espaço físico em águas públicas no nome do interessado, bem como apresentaria a configuração final da área da poligonal, indicando as coordenadas geográficas e ainda indicar o nome do responsável por receber o título da cessão;

Além disso, caso o processo de autorização seja extinto ou indeferido, a SEP/PR comunicaria o fato à SPU, e a respectiva reserva do espaço físico em águas públicas seria cancelada.

Passo 6 - Interessado

Apesar de não ser indispensável no primeiro momento, julga-se conveniente, uma vez que já se dispõe do Projeto, que o interessado protocole consulta à Autoridade Aduaneira.

Passo 7 - Interessado

Início efetivo do processo de obtenção de Outorga. O interessado formaliza pedido de autorização à ANTAQ, a qualquer tempo, com entrega de documentos de habilitação e preenchimento da ficha de cadastro.

Passo 8 - ANTAQ

Publica extrato do requerimento no DOU e íntegra dos documentos recebidos em seu sítio eletrônico, em até 5 dias do recebimento.

Passo 9 - ANTAQ

Em até 10 dias, publica Anúncio Público com abertura de prazo de 30 dias para manifestação de interessados.

Passo 10 - ANTAQ

Analisa documentação, inclusive de novos interessados, e divulga lista de habilitados.

Passo 11 – SEP/PR

Verifica se está de acordo com as Diretrizes do Planejamento setorial e se há viabilidade locacional. Esta avaliação levará em consideração todos os interessados e

caso haja inviabilidade locacional, de um ou mais, o processo será restituído a ANTAQ tendo o seguinte fluxo:

Publicação de Critério e de Julgamento para o processo seletivo e abertura de prazo de 30 dias para que os interessados reformulem as propostas;
Instituição de processo seletivo e indicação da melhor proposta, segundo critério de julgamento publicado anteriormente.

Passo 11 - ANTAQ

Abertura de prazo de 90 dias para apresentação da documentação complementar que constará do instrumento convocatório.

Passo 12 - ANTAQ

Estando toda a documentação “OK”, a ANTAQ elaborará, em até 15 dias, a minuta do Contrato de Adesão e encaminhará a SEP/PR.

Passo 13 – SEP/PR

Em até 15 dias, após o recebimento da minuta, celebra o Contrato de Adesão. Restituindo o processo a ANTAQ, para fiscalização e, ao mesmo tempo, encaminhando cópia à SPU para cancelamento da reserva em nome da SEP/PR, relativa ao espaço em águas públicas, e Cessão em nome do interessado.

11. CONCLUSÕES E SUGESTÕES DE TRABALHOS FUTUROS

11.1. CONCLUSÕES

Com base na análise dos marcos regulatórios do setor portuário brasileiro, outros normativos vigentes na legislação nacional, bem como estudos, artigos e publicações desta área, chegou-se a definição de estaleiro como: instalações industriais na sua essência, que para o seu funcionamento, poderão fazer uso de terminais portuários, destinados a movimentar cargas que servirão para atendimento de suas atividades industriais. Acrescentando a esta definição, as informações que:

- Estaleiros tem em sua planta industrial, uma área destinada à produção e outra a relacionada com o terminal portuário;
- A legislação brasileira não traz impedimentos para que os estaleiros transportem cargas de terceiros.

Conclui-se que tal definição contempla aos estaleiros a atividade de movimentação de carga, com possibilidade de área de terminal de carga. Sendo assim, este deve ser tratado como uma unidade de negócios integrada, composta por uma instalação industrial e uma instalação portuária, devendo esta ser objeto de outorga, com Contrato de Adesão celebrado junto a Secretaria de Portos, como rege a legislação brasileira vigente.

Face ao exposto, para obtenção da Autorização de exploração da instalação portuária do Estaleiro, propõe-se adotar o fluxo estabelecido neste trabalho, que foi baseado no novel marco regulatório.

Ressalta-se, que o FMM tem uma finalidade específica, que é prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira.

Portanto, cabe alertar que, com a autorização de estaleiros classificados como TUPS, existirá o risco de empresas mal intencionadas utilizarem o FMM para financiar falsos estaleiros, com área portuária superdimensionada. O financiamento que deveria fomentar a indústria naval estaria financiando, na verdade, Terminais Portuários de Uso Privados destinados a atender terceiros. Esse risco existiria devido às vantagens existentes pelo uso do FMM e pela possibilidade dos Terminais de Uso Privado poderem receber, com a nova legislação, qualquer tipo de carga geral, tanto as destinadas à própria produção industrial, como as cargas gerais de terceiros.

11.2. SUGESTÕES DE TRABALHOS FUTUROS

Como sugestões de temas a serem desenvolvidos complementarmente ao presente trabalho, sugere-se:

- Avaliação dos impactos da implantação de Estaleiros dentro das poligonais dos portos organizados;
- Análise das possibilidades de questionamentos decorrentes da coexistência de Estaleiros sob a égide de diferentes marcos regulatórios, onde uns são vistos como Objeto de Regulação da ANTAQ e outros não.
- Vantagens e desvantagens do enquadramento dos estaleiros como instalações portuárias.

12. REFERÊNCIAS

BRASIL, Medida Provisória N° 595, de 06 de dezembro de 2012. Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências. 2012.

BRASIL, Lei n.º 12.815 de 05 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências. 2013.

BRASIL, Leinº9.966,de28deabrilde2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências

BRASIL, Lei10.893,de13dejulhode2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

BRASIL, Decreto n.º 8.033 de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei n.º12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. 2013.

BRASIL, Decretonº87.186,de18demaiode 1982. Promulga a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (2013) sítio eletrônico da Secretaria de Portos da Presidência da República. Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br>> Último acesso em agosto de 2013.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO (2013) sítio eletrônico da Agência Nacional de Transporte Aquaviário. Disponível em <<http://www.ANTAQ.gov.br>> Último acesso em agosto de 2013.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2013) sítio eletrônico do Ministério dos transportes. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br>>. Último acesso em agosto de 2013.

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, em<<http://www.bndes.gov.br>>. Último acesso em agosto de 2013.

REVISTA VEJA RIO, Reportagem: Senhores dos Mares, por Felipe Carneiro. Disponível em: <<http://vejario.abril.com.br/edicao-da-semana/estaleiros-industria-naval-rio-700031.shtml>>. Último acesso em agosto de 2013.

BLOG MERCANTE, Artigo: Principais Estaleiros Brasileiros, por Thiago Kempin. Disponível em: <<http://www.blogmercante.com/2010/10/principais-estaleiros-brasileiros/>>. Último acesso em agosto de 2013.

CARTAMAIOR, Artigo: O segundo maior pólo naval no RS: uma história de renascimento industrial, por Najjar Tubino. Disponível em: <http://cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=22305>. Último acesso em agosto de 2013.

PORTAL NAVAL, Artigo: Estaleiros em Santa Catarina. Disponível em: <<http://www.portalnaval.com.br/estaleiros-em-santa-catarina>>. Último acesso em agosto de 2013.

PORTAL NAVAL, Artigo: Estaleiros no Brasil. Disponível em: <<http://www.portalnaval.com.br/estaleiros-no-brasil>>. Último acesso em agosto de 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Último acesso em agosto de 2013.

MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sitio/>. Último acesso em agosto de 2013.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Portaria RFB nº3.518, de 30 de setembro de 2011. Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. Resolução 1.660 de 8 de abril de 2010, da ANTAQ. Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo.

MARINHA DO BRASIL. NORMAM-11/DPC. Normas da Autoridade Marítima para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional.