

A não incidência do AFRMM, instituída em 1997 e renovada de cinco em cinco anos, desonerou empresas que embarcam de e para as regiões Norte e Nordeste, que respondem por 96% de todo transporte de cabotagem feito no Brasil. O AFRMM era destinado à conta do armador. Com a desoneração, o governo assumiu compromisso de ressarcir as empresas de navegação.

O recurso tem aplicação exclusiva para construção de embarcações no Brasil e pagamentos dos financiamentos com recursos do FMM. O presidente da Abac nega a percepção de que AFRMM pesa na cabotagem e esclarece que não há mais incidência de AFRMM. “Quando o governo nos tira esse recurso, está tirando recurso que foi considerado para renovar frota nacional e fazer investimentos”, aponta Lucas.

Durante a reunião, a Abeam também apresentou a situação do segmento de apoio marítimo. A associação mostrou que cerca de 30 barcos de apoio construídos no Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam) estão sem contrato e, mesmo com dificuldades, estão honrando seus compromissos com os agentes repassadores dos recursos do FMM.

A Abac lamenta que num momento de crise econômica em todo o país esteja sendo retirado do fluxo de caixa das empresas de navegação um recurso necessário para que elas paguem seus financiamentos. “Num momento em que o crédito ficou difícil ou escasso e o pouco crédito que existe tem custo exorbitante, significa que a situação das EBNs é terrivelmente agravada com isso”, afirma.

Lucas diz que o ministro prometeu interagir com outros atores do governo no sentido de superar o imbróglgio sobre o repasse. As questões discutidas na reunião serão acompanhadas pelo secretário de fomento para ações de transportes, Dino Antunes Dias Batista. “O assunto será tratado no conselho diretor do FMM e temos compromisso de ter um sinal positivo em relação ao destravamento desses recursos”, adianta Lucas. A próxima reunião ordinária do Conselho Diretor do FMM (CDFMM) está prevista para o dia 25 de agosto. ■



A norma entrou em vigor em 1º de julho

Contêineres

DPC regulamenta pesagem

A Diretoria de Portos e Costas regulamentou a pesagem de contêineres a serem embarcados no país, via Portaria 164/DPC, de 25 de maio. A nova determinação, assinada pelo diretor de Portos e Costas, vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho, é resultado de emenda à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar 1974 - SOLAS/74, adotada pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO), por meio da Resolução MSC.380(94). A norma entrou em vigor em 1º de julho e é motivada por acidentes em navios porta-contêineres causados por informações equivocadas quanto à massa real dos contêineres embarcados.

A portaria da DPC determina que é do embarcador a responsabilidade de obtenção, documentação, registro e informação da massa bruta verificada.

A determinação da massa bruta poderá ser feita de duas maneiras. Pelo método 1, após a conclusão do carregamento/estufagem do contêiner e a aposição do lacre, o embarcador poderá pesar o contêiner cheio, ou solicitar que um terceiro por ele contratado o faça. Deverão ser usados instrumentos de pesagem de modelo aprovado pelo Inmetro. Pelo método 2, o embarcador, ou por meio de um terceiro por ele contratado, poderá pesar todas as embalagens e itens de carga, inclusive a massa dos páletes, madeiras de

estiva e outros itens de embalagens e materiais utilizados para peação da carga, que serão colocados no interior do contêiner, e então somar a tara do contêiner com a massa desses itens individuais, utilizando igualmente instrumentos de pesagem aprovados pelo Inmetro.

O método 2 é proibido para cargas consideradas impraticáveis, como grãos a granel, sucata de metais e outras cargas a granel.

A DPC destaca que durante o processo de elaboração das normas foram ouvidos representantes de diversos setores com interesse direto no assunto, como o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), o Centro Nacional de Navegação (Centronave), a Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro (Usuport RJ), entidades representantes dos terminais que operam com esse tipo de carga — como a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec) e a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). “Os representantes dessas entidades não só tiveram a oportunidade de expressar seu entendimento sobre o assunto, durante reuniões realizadas com esse propósito, mas também apresentaram sugestões julgadas pertinentes ao texto inicial proposto pela DPC”, informa a entidade em nota.

O mesmo procedimento foi adotado com o setor governamental: foram ouvidos os representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Secretaria de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.