

## INTRODUÇÃO

O transporte marítimo é o meio mais barato de se transportar mercadorias em grandes quantidades independente do seu volume ou peso. Com a Globalização, o mercado que gira em torno do transporte marítimo ficou bem aquecido, sendo o frete um dos principais fatores de interesse das partes negociantes (fretador e afretador).

O primeiro capítulo trata do transporte marítimo, incluindo os tipos de navegação realizados, tipos de serviços oferecidos, tipos de navios, e tipos de transporte. Tratando também das bandeiras de conveniência que vem fortemente atuando na navegação, e dos conceitos de armador, fretador, afretador, e NVOCC. Não sendo esquecido um dos principais documentos expedidos na negociação do frete chamado Conhecimento de Embarque (B/L – Bill of Lading).

O segundo capítulo trata da definição de frete e de seu preço, explicando os tipos de contratos e gestões empregadas em cada um deles. Nele, define-se também o que são Conferências de frete e os diversos tipos de acordos realizados entre as empresas de navegação com o intuito de manter a preferência do cliente. Também são citados os custos, as taxas e sobretaxas, e explica o que vem a ser o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

No último capítulo é feita uma análise da balança comercial brasileira, citando e caracterizando algumas megatransportadoras.

Este estudo foi feito a partir de pesquisa bibliográfica, o que permite melhor respaldo as informações transmitidas neste trabalho.

# 1-TRANSPORTE MARÍTIMO

## 1.1-Transporte Marítimo

Com o passar dos anos o transporte Marítimo se aprimorou em diversos aspectos como, por exemplo, as tecnologias usadas a bordo, o tempo gasto no embarque e desembarque de cargas, e o período de tempo da viagem. Também ocorreu uma diminuição dos custos para transporte e estivagem visto que menos pessoas passaram a ser necessárias a bordo e no processo de estivagem.

Questões como a segurança da vida humana a bordo, a segurança da carga mantendo-a intacta e em perfeitas condições durante a viagem, e a proteção do meio ambiente, se tornaram pontos importantíssimos.

A Organização Marítima Internacional (IMO) é um Órgão de peso, que garante o bom andamento do transporte marítimo e que visa tratar sobre essas questões através de Convenções. São algumas delas:

- SOLAS- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, que foi assinada após o acidente marítimo ocorrido em 14 de abril de 1912 com o RMS Titanic;
- Marpol - Convenção Internacional para a Prevenção e a Poluição pelos Navios;
- Colreg - Convenção sobre o Regulamento Internacional para prevenir os Albarroamentos no Mar (RIPEAM);
- SAR - Convenção Internacional sobre a Busca e Salvamento Marítimo.

## 1.2- Tipos de Navegação

Seguem abaixo os tipos de navegação:

- Cabotagem – navegação realizada em mar aberto e entre portos de um mesmo país. Podendo o navio ser de bandeira do próprio país ou de bandeira estrangeira.
- Longo Curso – navegação realizada em mar aberto e entre dois países. Se a embarcação tiver a sua rota passando por áreas fluviais, ela continua sendo considerada como uma navegação de longo curso, pois é caracterizada por ter como destino outro país.
- Interior – navegação realizada em águas abrigadas. Nela está enquadrado o apoio marítimo que é realizado apenas nos portos e terminais aquaviários, porém o reboque oceânico em mar aberto e operações de apoio a monobóias localizadas em mar aberto não são considerados como navegação de apoio portuário.

## 1.3- Tipos de Serviços Oferecidos

Os tipos de serviços oferecidos pelos armadores podem ser regulares ou irregulares, são eles:

- Liners: São navios de linha fixa, ou seja, que oferecem serviços regulares atuando com base nas Conferências de Fretes. Eles navegam em rotas pré-estabelecidas, com escalas de portos fixos, cumprindo as datas de chegada e de saída pré-estabelecidas. São navios que estão sempre nos mesmos portos, o que favorece o navio em questão de logística, já que os afretadores sabem quais navios e quando eles estarão naquele determinado porto, já se planejando para fechar contratos e o eventual pagamento do frete o que garante ao navio um ganho de mercado.

- Tramp: São navios de linhas não fixas, ou seja, não oferecem serviços regulares. Seus portos e datas de chegada e saída de portos não são fixos. Esse tipo de serviço depende somente da carga a ser transportada pelo navio que foi afretado para definir os portos de acordo com a necessidade do afretador e a disponibilidade do navio. Não pertence a nenhuma conferência e o preço do frete varia de acordo com a carga que será transportada.

- Private: O navio transporta cargas da sua própria empresa, ou seja, a própria empresa transporta a sua carga, descartando a necessidade de contratar uma empresa transportadora para esse serviço de transporte.

#### **1.4- Tipos de Transporte**

A seguir, serão apresentados dois tipos de transporte: transporte de contêineres e transportes de graneis.

- Transporte de Contêineres: A criação do contêiner foi uma revolução no transporte de cargas, visto que ele é um meio de unitização da carga. O contêiner garante menor estadia no porto, rápida estivagem e menor risco de avarias às cargas. Com o passar dos anos eles foram sendo adequados a certos tipos de cargas, e seus tamanhos foram padronizados para melhor estivagem a bordo e à necessidade de adequá-lo ao transporte rodoviário. Com eles muitas empresas se especializaram e se adequaram ao transporte desse tipo de recipiente, aumentando a sua frota e se tornando Megatransportadoras. As empresas Maersk Line (Dinamarquesa), MSC (Mediterranean Shipping Company, da Suíça) e CMA (Francesa) ocupam, respectivamente, primeiro, segundo e terceiro lugar no ranking de navios em serviço e seus movimentados.

- Transportes de Graneis: O transporte de graneis líquidos e sólidos continua sendo feito por navios graneleiros, tanques, gaseiros e químicos. Porém quando carregados em quantidades menores, opta-se pelo uso de contêineres.

## 1.5- Tipos de navios

Com a diversificação das cargas transportadas a bordo e algumas exigências para transportar algumas delas, viu-se necessário adequar os navios ao tipo de carga transportada. Consta abaixo alguns dos principais tipos de navios:

- Navio de Carga-geral: Esse navio pode transportar qualquer tipo de carga (embalada ou a granel), sendo o seu diferencial a sua flexibilidade. No Brasil os navios graneleiros de bandeira brasileira, assumem essa função dos navios de carga geral. Suas divisões internas são feitas de forma a permitir o embarque de diferentes tipos de cargas, sendo assim eles possuem cobertas e cobros.

Figura 1



Fonte: <http://www.transportes-xxi.net>

- Navio Graneleiro: Esse navio transporta cargas sólidas a granel como, por exemplo, soja, milho, carvão mineral, trigo, entre outros. Quanto a sua divisão interna, são navios que possuem grandes porões. Para facilitar as operações de embarque e desembarque da carga suas escotilhas são amplas e ocupam quase toda a boca dos porões.

Figura 2



Fonte: <http://www.jornalpelicano.com.br>

- Navio Full Container ou Porta contêineres: Esse tipo de navio transporta somente contêineres. Suas tampas de escotilhas ocupam quase que toda a boca dos porões o que permite um bom aproveitamento deles. Outra característica desse tipo de navio é que ele possui Cell Guides que facilitam a estivagem de contêineres nos porões, assim os contêineres são encaixados garantindo maior segurança à carga e ao navio.

Figura 3



Fonte: <http://pontoaporto.blogspot.com.br>

- Navio Roll –on / Roll –off : Mais conhecido como navio Ro-Ro , esse tipo de navio foi projetado para transporte de cargas rodantes. Entretanto, ele também carrega carga geral solta ou fracionada, pois nem sempre há cargas rodantes suficientes que ocupem todos os espaços do navio. Com essa possibilidade de carregar outros tipos de cargas, mais lucros com pagamentos de fretes a transportadora terá.

Figura 4



Fonte: <http://2.bp.blogspot.com>

- Navio tanque: Esse tipo de navio se destina ao transporte de líquido a granel.

Figura 5



Fonte: [cfaqaoluis.blogspot.com](http://cfaqaoluis.blogspot.com)

- Navio Gaseiro: Esse tipo de navio transporta gases liquefeitos.

Figura 6



Fonte: [tnpetroleo.com.br](http://tnpetroleo.com.br)

- Navio Químico: Esse tipo de navio transporta cargas químicas especiais.

Figura 7



Fonte: [oceanica.ufrj.br](http://oceanica.ufrj.br)

- Navio de Passageiros: Esse tipo de navio transporta pessoas. No passado tinha como objetivo principal o transporte de pessoas, mas agora visando o entretenimento delas.

Figura 8



Fonte: [costarosa.blogspot.com](http://costarosa.blogspot.com)

- Navio Rebocador: Esse tipo de embarcação é usado para auxiliar na manobra de navios, puxando e empurrando ou fazendo-se uso de cabos nas manobras. São embarcações de pequeno porte, com motores potentes e alta capacidade de manobra.



Figura 9



Fonte: [administrandoosuccesso.blogspot.com](http://administrandoosuccesso.blogspot.com)

## 1.6- Bandeiras de Conveniência

Embarcações estrangeiras registram seus navios em países economicamente carentes e usam a bandeira desses países, porém mais da metade da tripulação tem que ser desses países que cedem à bandeira de conveniência. Esses países não tem capacidade econômica de produzir seus próprios navios, e como possui uma política fraca nesse aspecto as empresas estrangeiras conseguem obter lucros altos devido aos seguintes aspectos:

- Contratação de mão-de-obra não qualificada
- Salários baixos para os tripulantes
- Más condições de trabalho
- Mínima segurança para a tripulação e para o navio
- Não estão ligados a sindicatos marítimos
- Sonegação de tributos.

O país que cede a bandeira de conveniência tem a sua arrecadação advinda dos direitos de matrículas e taxas anuais.

Os principais países de bandeiras de conveniência são:

- Panamá
- Bahamas
- Libéria

## 1.7- Pessoas Físicas ou jurídicas

Pessoas que atuam durante o processo de fretamento/afretamento:

- **Armador:** Pode ou não ser o proprietário da embarcação, ou o locatário dela. Ele arma o navio, ou seja, equipa o navio e providencia os meios humanos e materiais para fazer a expedição marítima. Seu lucro provém da cobrança de frete ou na locação da embarcação a uma taxa diária.
- **Agente:** Os agentes marítimos trabalham para os navios, ou seja, são agentes de navios. O agente é o mandatário do transportador, ele representa os interesses do armador e do navio nos portos, junto às autoridades portuárias.
- **Agência Marítima:** É uma empresa que representa o Armador em qualquer país ou porto. Ela dá auxílio na armação e no transporte marítimo, pois ela angaria cargas que ocupem os espaços livres do navio e controla as operações de carga e descarga. Assim, chama-se:
  - ✓ **Reserva de Praça:** Espaço solicitado para transportar determinada mercadoria.
  - ✓ **Fechamento de Praça:** É a confirmação de que a carga já tem o seu espaço garantido a bordo.
  - ✓ **Praça Morta:** Quando ocorre o fechamento de praça, mas a carga não é embarcada.
  - ✓ **Frete Morto:** É um valor tido como base, pago como ressarcimento, podendo ser até cobrado o valor do próprio frete.
- **Fretador:** É aquele que coloca o navio a fretamento, ou seja, mediante a cobrança de frete faz o transporte de mercadorias ou o aluguel de embarcações.

- Afretador: É aquele que aluga do fretador, o navio ou um espaço dentro do navio para carregar a sua carga.
- N.V.O.C.C.: Significa Non Vessel Common Carrier, sendo traduzido como transportador comum não proprietário de navio que possui registro do Departamento de Marinha Mercante.

O NVOCC é conhecido como “Armador virtual”, por não ter navios próprios e operar com navios de terceiros transportadores na qualidade de usuário.

Os NVOCCs compram espaço nos navios full-containers para embarcar cargas de clientes nos seus contêineres. Essas cargas são organizadas pelo NVOCC de modo que em um contêiner pode conter mercadorias de diversos clientes, assim o custo para cada cliente diminui, pois ele não tem que alugar um contêiner inteiro só para transportar a sua carga, pagando apenas pelo espaço que irá ocupar com a sua mercadoria (sendo cotada por tonelada ou metro cúbico), sendo um ótimo negócio para transporte de cargas em pouco volume.

Quando se trata de transporte de grandes cargas, elas são operadas pelos embarcadores diretamente com os armadores dos navios.

O NVOCC além de alugar o espaço no navio, ele recebe as cargas dos clientes e as organiza de modo a serem colocadas nos contêineres de acordo com as suas especificações, então, na hora da ovação (colocação da carga dentro do contêiner) e desovação (retirada da carga do contêiner), por se tratar de uma unidade de carga grande, é necessário manuseio especializado e com equipamentos apropriados, cabendo ao agente NVOCC unitizar e desunitizar as mercadorias no container.

O agente NVOCC também é responsável por alguns trâmites de transferência de carga de um porto para outro. Ele faz o acompanhamento da carga desde o armazém do fornecedor, até o porto de destino. Além disso, ele também realiza todo o processo de desconsolidação marítima perante os órgãos da Receita Federal e o Departamento de Marinha Mercante.

Os NVOCCs também passaram a vender contêineres cheios para seus clientes (um contêiner com carga de um cliente só), assim, de certa forma, eles passaram a ser concorrentes dos próprios armadores.

No caso de avarias, danos à carga ou demurrage, as negociações entre o transportador, o NVOCC e o importador (cliente), são tratadas separadamente. A princípio os custos são cobrados do NVOCC pelo transportador (quando o ocorrido não se der sob a

responsabilidade do transportador). Assim, posteriormente é decidido mediante as cláusulas do contrato se o importador (cliente) tem que arcar com os custos, e se tiver, quais são esses custos. Deve-se lembrar de que as cláusulas do contrato são fundamentais para decidir esse impasse.

## **1.8- Conhecimento de Embarque**

Mais conhecido com B/L (Bill of Lading), é o documento que comprova o embarque da carga a bordo na embarcação. Esse documento é assinado pela Agência marítima ou pelo comandante e ele é emitido pelo transportador. Uma das suas principais características, é que o B/L é tido como o próprio contrato de transporte.

São emitidas três vias: Uma para o embarcador, uma segunda via para o transportador, e uma terceira ao Consignatário pelo Embarcador, pois de posse dela o consignatário pode fazer a retirada da mercadoria no porto.

O Conhecimento de embarque é um título representativo, sendo de natureza negociável, ou seja, quem estiver de posse dele pode receber a carga. Além disso, o conhecimento de embarque é um recibo de entrega da carga. Ele contém algumas informações como, por exemplo, data de embarque, nome do consignatário, porto de descarga, se o frete já está pago ou vai ser pago no porto de destino, etc.

## **1.9 - INCOTERMS**

International Commercial Terms são termos de vendas internacionais, que estipulam os deveres e direitos das duas partes, importador e exportador, em um contrato de compra e venda internacional. Assim, a partir desse contrato fica explícito quem é o responsável pelo pagamento do frete, pela movimentação em terminais, onde a mercadoria deverá ser entregue, e quem pagará o seguro, ou seja, ele distribui os custos e as responsabilidades entre as duas partes.

Os INCOTERMS são divididos em quatro grupos:

- ✓ Grupo E de Ex: A entrega da mercadoria é feita ao comprador, no próprio estabelecimento do vendedor.
- ✓ Grupo F de Free: A entrega da mercadoria é feita a um transportador internacional indicado pelo comprador, sendo que o transporte principal não é pago pelo exportador.
- ✓ Grupo C de Carriage ou Cost: O transportador é contratado pelo vendedor, e o transporte principal é pago pelo exportador. O vendedor não arca com nenhum custo a mais, ocorridos durante as operações de embarque e despacho, e ele não assume nenhum risco de danos ou perdas as mercadorias.
- ✓ Grupo D de Delivery : Todos os processos de embarque, despacho, encargos alfandegarios, ou seja, todos os custos e riscos são arcados pelo vendedor. O vendedor se compromete em entregar a mercadoria no seu lugar de destino sob total responsabilidade do mesmo.

## **2-Frete**

### **2.1 – Definição**

É a remuneração, ou seja, o preço ajustado de uma mercadoria a ser transportada de um ponto a outro.

### **2.2-Preço do Frete**

A determinação do valor do frete depende de uma série de fatores como a quantidade de carga a ser transportada, o valor de mercado da carga, possibilidades de roubo e/ou avarias, da sua relação peso/volume, da natureza da carga, do seu grau de periculosidade, taxas ou impostos cobrados, taxas e despesas por passagem em canais, custos diretos da operação, e das condições extraordinárias.

O frete pode ser pago de duas formas:

- No porto de origem: “Prepaid Freight”
- No porto de destino: “Collect Freight”

A cotação do frete das mercadorias se dá:

- Por unidade comercial
- Por volume
- Por peso
- Pelo valor

Existe ainda uma tabela que serve de auxílio para calcular o preço do frete, quando em relação ao transporte de granel líquido, ela é conhecida como “Worldscale”.

## 2.3- Conferências do Frete

Conferências de fretes são as associações de armadores que prestam serviços regulares. Como algumas rotas são exploradas comercialmente por diversas empresas, essa associação padroniza o serviço prestado por elas, sendo também padronizados os destinos, as rotas, os preços dos fretes, etc. Juntas elas lutam contra a concorrência, e para garantir que o embarcador não feche contratos com os chamados navios não conferenciados ou outsiders, ou seja, navios que fazem a mesma rota dos navios conferenciados, mas não fazem parte de nenhuma associação, essas empresas costumam criar programas de fidelidade para garantir a contínua prestação de serviços, assim mantendo o cliente fiel a empresa. Esse Bônus de Fidelidade tem como uma de suas vantagens, a devolução de parte do valor do frete e isenção da cobrança de determinadas taxas previamente acordadas.

.Vantagens das Conferências de fretes:

- Manutenção dos fretes (reajuste apenas a cada três meses)
- Exclusão de empresas mais fracas desse mercado
- Surge uma competição entre as empresas em outros fatores como melhores serviços, menor número de avarias no transporte.

Desvantagens das Conferências de fretes:

- Criação de um monopólio, pois o cliente não tem como escolher o transportador.
- Fretes mais altos
- A distância não é levada em consideração na hora do pagamento do frete, ou seja, o frete é o mesmo para portos de diferentes localidades.

## 2.4 - Composições do Frete

É a partir do Comitê de Tarifas das Conferências de Frete, que os armadores estabelecem o valor dos fretes. A cobrança de fretes é dividida em áreas pré-determinadas pelas Conferências de frete. Caso uma mercadoria não esteja o seu valor do frete catalogado,

ela será uma “Not otherwise specified” e a cobrança de seu frete será mais alta. Porém uma forma de burlar isso é o embarcador requerer o registro dessa carga e assim abaixar o valor do frete.

Os fretes podem ser abertos ou fechados:

- Abertos: Ainda pode ocorrer um adicional de taxas e/ou sobretaxas, pois a cotação é realizada de forma aberta.
- Fechados: Não há nenhum adicional, pois a cotação já foi estabelecida.

Existem no Brasil duas tarifas de frete:

- Tarifa de Exportação do Brasil
- Tarifa de Importação do Brasil

## **2.5- Custos**

O cálculo dos custos de uma empresa varia de acordo com cada empresa. Os custos de navios se dividem em custos fixos e custos variáveis, porém o custo fixo também sofre variações. Assim, acabamos por optar em dividir os custos em:

- Custos de armação: São os custos tidos para colocar o navio em operação.
- Custos de capital: São os custos tidos para aquisição de um navio como, por exemplo, juros de financiamento, preço total, etc. Eles são arcados pelo armador do navio.
- Custos de operação ou custos de viagem: São os custos obtidos durante a viagem, e eles se dividem em custos com a carga ou com a viagem propriamente dita.



## 2.6- Taxas e Sobretaxas

Ao se calcular o valor do frete, deve-se lembrar de que taxas e sobretaxas podem ser cobradas. Seguem abaixo algumas delas:

- Sobretaxa de combustível ou “Bunker Surcharge”: É uma sobretaxa decorrente da quantidade de combustível consumido durante a viagem.
- Taxa para volumes Pesados ou “Heavy Lift Charge”: Essa taxa é cobrada quando a carga ultrapassa os seus limites de peso ou quando a carga por ser muito pesada, requer aparelhos especiais de estivagem e mão-de-obra qualificada para o seu manuseio.
- Taxa para volumes com grandes dimensões ou “Extra Length Charge”: Essa taxa é cobrada, visto a necessidade de gastos extras para a movimentação de cargas, quando seu comprimento for superior a doze metros.
- Taxa de demora no porto: Ela é cobrada quando ocorre uma demora ou atraso no porto.
- Fator de ajuste cambial ou “CAF – Currency Adjustment Factor”: É uma correção feita, quando o frete não é cotado em dólares Americanos, para compensar essa diferença do valor da moeda em relação ao dólar americano.

## 2.7 - AFRMM

Foi criado em 1958 o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que agora é recolhido e administrado pela Secretaria de Receita Federal do Brasil. Esse adicional pago pelas empresas de navegação que usufruem dos portos brasileiros é repassado na sua totalidade ao fundo de Marinha Mercante quando o navio for de bandeira estrangeira. Porém para navios de bandeira nacional uma parte desse adicional é para o fundo de Marinha Mercante e a outra fica para o armador.

A criação do AFRMM tem sido um apoio financeiro para o desenvolvimento da indústria naval brasileira e na formação do pessoal da Marinha Mercante, porém criou conflitos entre os estados do país, visto que só são beneficiados os estados mais ricos. Isso se deve ao desvio de recursos para esses estados por concentrarem os estaleiros, e possuírem os principais portos para o escoamento da produção do país.

Esse adicional é uma taxa do percentual, previamente padronizado, do valor do frete que deverá ser pago pelo consignatário da carga. Ele é cobrado quando ocorre o desembarque da carga, e antes de ser liberada a mercadoria pela repartição aduaneira.

Pode se ver na tabela exposta abaixo, a arrecadação do Adicional de Frete para Marinha Mercante no período de 2003 até 2011:

Tabela 1

<b>ARRECAÇÃO DE AFRMM DE 2003 A 2011</b>	
<b>Ano</b>	<b>VALOR R\$</b>
2003	709.873.087,43
2004	1.093.195.875,80
2005	1.000.974.021,06
2006	929.971.910,48
2007	1.404.128.371,51
2008	2.289.493.605,66
2009	1.528.566.275,30
2010	2.373.842.624,34
Jan-Set/ 2011	1.782.500.072,84

Fonte: <http://www.transportes.gov.br>

A taxa varia de acordo com o tipo de navegação, assim sendo 25% para navegação de longo curso, 10% para navegação de cabotagem, e 40% para navegação fluvial e lacustre, se estiver sendo transportado granel líquido nas regiões Norte e Nordeste.

Ressalta-se que na navegação fluvial e lacustre a cobra do adicional só ocorrerá quando a carga for de granel líquido.

Nem todas as mercadorias pagam esse encargo. Mercadorias que tenham origem ou destinosportos do Norte e Nordeste eram isentos desse adicional até o prazo de 8 de janeiro de 2012, porém o Projeto de Lei de Conversão 23/11 da Câmara dos Deputados aprovado pelo Senado, prorrogou esse prazo em cinco anos, ou seja, até 8 de janeiro de 2017.

Algumas mercadorias importadas são isentas devido a um Decreto Lei, são elas:

- Livros, papel de imprensa, jornais
- Importações do governo federal
- Bagagens de viajantes
- Cargas militares

## **2.8- Afretamento**

É o pagamento do frete do navio ou de um espaço dentro do navio. A partir do momento que ocorre um afretamento, um contrato é feito para validar legalmente esses serviços. Existe um contrato específico para cada tipo de negociação, seguem abaixo seus diferentes tipos:

- Fretamento a casco nu ou “Bareboat Charter Party - BCP”: Nesse contrato o navio é afretado a casco nu, por um determinado tempo, eo afretador é responsável por armar, guarnecer, e colocar a embarcação para operar. É o afretador que contrata o Comandante, a tripulação, e mune o navio com os itens necessários para a navegação. Sendo o afretador responsável pela gestão náutica e gestão comercial da embarcação.
- Fretamento por viagem ou “Voyage Charter Party - VCP”: Esse tipo de contrato é fechado por viagens a serem feitas pela embarcação, sendo acordadas entre o embarcador e o transportador. Nesse tipo de contrato tanto a gestão náutica quanto a gestão comercial são de responsabilidade do afretador.

- Fretamento por tempo ou “Time Charter Party - TCP”: Esse contrato é fechado por tempo. A embarcação fica disponível ao afretador, já armada e tripulada, durante o período determinado em contrato, e a gestão é compartilhada. O armador fica responsável pela gestão náutica e o afretador pela gestão comercial.

Existem dois tipos de afretamento, o afretamento total e o afretamento parcial. No afretamento total a embarcação é afretada a casco nu, fechando-se um contrato de fretamento a casco nu, ou por tempo, fechando-se um contrato de fretamento por tempo. Já no afretamento parcial apenas uma parte da embarcação é afretada, ou seja, um porão, um tanque, etc.

A respeito das gestões mencionadas a cima:

- Gestão Náutica: é a parte responsável pela armação, equipagem e manutenção da embarcação, pelo pagamento dos salários da tripulação, dos custos de reparos, e seguros de casco.
- Gestão Comercial: é a parte responsável pelas operações relacionadas à carga e descarga, despensas de portos e de escalas. Também está inserido todo o aprisionamento da máquina.

## **2.9- Acordos de Cooperação Marítima**

Acordos de Cooperação Marítima são ferramentas usadas para atrair o cliente e garantir a sua fidelidade e exclusividade junto à empresa. Abaixo constam alguns deles:

- Acordo de Lealdade: O Loyalty Agreement ou Acordo de Lealdade é um acordo firmado entre o armador e o fretador, onde o armador oferece ao fretador um desconto no preço do frete. São conhecidos dois tipos de sistemas:
  - ✓ Sistema de tarifa dupla: As tarifas cobradas para clientes que dão exclusividade para as conferências de fretes, são diferentes daquelas cobradas de clientes que não operam apenas com navios da associação.

✓ Sistema de Rebate: A conferência estabelece um percentual, o qual será devolvido ao cliente, caso ocorra fidelidade total por parte do mesmo, ou seja, no caso do cliente só utilizar navios conferenciados.

Apesar de ser proibido, o “Dumping” é uma maneira que as empresas de navegação usam em forma de defesa, ou seja, elas oferecem fretes abaixo do custo, sendo mais barato que os das empresas concorrentes.

- Joint Services: São acordos de cooperação entre as empresas de navegação que exploram uma mesma rota, assim independente do armador o embarcador pode usar qualquer navio de um mesmo destino e mesma rota. A diferença entre um Joint Services e uma Conferência de frete, é que no primeiro não é criada uma entidade formal.

- Pools: São acordos feitos entre as empresas componentes de uma Conferência de frete, para divisão de receitas e cargas. Se uma empresa transportar menos do que esperado, diz-se que ela está “under carrier” ou “under”, porém se a empresa transportar mais que o seu percentual, diz-se que ela está “over carrier” ou “over”.

Esse acordo garante que as empresas que estejam “under” serão indenizadas pelas empresas “over” desde que as primeiras tenham cumprido com as suas obrigações. Com isso verifica-se perto do final do acordo Pool, que algumas empresas próximas de ficar “over” rejeitam cargas.

- Acordos Bilaterais e Multilaterais: Acordos Bilaterais são acordos feitos entre duas empresas. Quando ocorrem acordos entre mais de duas empresas temos acordos multilaterais. Esses acordos estabelecem que o transporte de cargas entre os dois países só pode ser realizado por empresas de navegação de um dos dois países. Assim incentiva-se o crescimento das empresas integrantes desses acordos e previne-se a evasão de divisas desses países.

Caso navios de bandeira de uma das partes constituintes dos acordos não estejam disponíveis nas datas requisitadas, é permitida, mediante pedido de autorização aos órgãos governantes, a contratação de serviços de empresas de bandeira estrangeira.

## 3-Quadro Econômico

### 3.1-Megatransportadoras

A pedido do mercado, o transporte marítimo aumentou surpreendentemente nos últimos anos, com isso varias empresas de navegação conseguiram a sua ascensão no mercado de forma a se tornarem competitivas e se tornando Megatransportadoras de cargas. Um dos fatores desse aumento de transporte de cargas foi à criação do contêiner, e o aumento da capacidade dos navios de transportarem granel, carga geral, líquidos, e contêineres, por exemplo.

Constam abaixo algumas dessas Megatransportadoras:

- MAERSK LINE: A MAERSK é uma empresa dinamarquesa que começou a operar em 1979, e hoje transporta cargas pelo mundo todo. Seu lema é “Cuidado Constante”. Essa empresa possui mais de 1900000 contêineres e mais de 500 navios porta-contêiner. Ela também oferece serviços de apoio marítimo e possui embarcações offshore.
- MSC: A MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. é uma empresa suíça, cuja especialidade é o transporte de contêineres. Sua frota compreende mais de 260 navios porta-contêineres e com capacidade superior a 700000 TEUs. Ela também opera no mercado do turismo, fazendo cruzeiros marítimos.
- HAMBURG SUD: A HAMBURG SUD é uma empresa de origem alemã, que contribuiu para a imigração de alemães para o Brasil. No ano de 2003 ela comprou a maior parte das ações da Aliança Navegação e Logística Ltda. & Cia, que é uma tradicional empresa de navegação brasileira. A frota dessa multinacional é composta por 120 navios.
- NORSKAN OFFSHORE – NOS : é uma empresa pertencente ao grupo norueguês DOF, mas de origem brasileira. Ela opera com suas próprias embarcações.

- **TRANSPETRO:** Advinda da antiga FRONAPE, Frota Nacional de Petroleiros, ela foi criada em 1998 e hoje é considerada a maior armadora da América Latina. Seu foco é na exploração do petróleo, seus derivados e gás. Ela possui plataformas, gasodutos, oleodutos, terminais, e uma frota de 53 navios. Para essa subsidiária da empresa Petrobrás, foi criado um Programa de Modernização e Expansão da Frota, conhecido com Promef, que tem como objetivo a criação de 49 novos navios. Ela também vem se preparando para atuar na hidrovia Tietê-Paraná no transporte do etanol.

### **3.2- Cenário Econômico Mundial**

A balança comercial é composta por dois integrantes:

- Balança de serviços
- Balança de bens

A balança comercial gira em torno das exportações e importações de serviços e bens entre países. É denominado déficit quando as importações são maiores que a exportação, e é denominado superávit quando as exportações superam as importações.

Com relação às exportações no Brasil, é previsto um crescimento de apenas 3,1 % no ano de 2012, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, devido à crise econômica mundial.

Fazendo uma rápida análise, o superávit na primeira semana de agosto de 2012 estava em US\$ 458 milhões e já atingiu a casa do US\$ 1,556 bilhão na segunda semana de agosto de 2012. Uma curiosidade é que as exportações destinadas a Ásia, nos últimos meses, não tem sido para a China na sua grande maioria.

## **Considerações Finais**

Esta monografia apresentou conceitos importantes sobre o mercado mundial de frete, proporcionando uma visão geral de como ele funciona e os fatores que são direta e indiretamente ligados a ele. Apresentaram-se também os tipos de contratos que estipulam os direitos e deveres das partes constituintes, também tendo sido abordado os tipos de acordos realizados entre as empresas de navegação, a fim de garantir a fidelidade de seus clientes. Este trabalho também tratou dos tipos de taxas e sobretaxas cobradas além do frete acertado, e do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Apesar da crise econômica mundial, o mercado do transporte marítimo está bem aquecido, e as companhias de navegação vêm conseguindo aumentar seus lucros, devido ao recebimento de fretes por serviços prestados, pois a demanda de mercadorias a serem transportadas está cada vez maior.

Espera-se que a mesma tenha atendido às expectativas, e que tenha sido bem abordada, de uma forma bem sucinta, a respeito do mercado mundial de fretes.



## Referências Bibliográficas

1. ANTAQ. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Audiencia/Aud022010/Contrib015.pdf>>. Acesso: 20 de julho de 2012.
2. Guia Marítimo. Disponível em: <<http://www.guiamaritimo.com.br/as-25-maiores-operadoras-de-containers-sao-responsaveis-por-87-da-frota-mundial/>>. Acesso em: 20 de julho de 2012.
3. Marine in sight. Disponível em: <http://www.marineinsight.com/marine/10-largest-container-shipping-companies-in-the-world/>>. Acesso em: 20 de julho de 2012.
4. Porto Gente. Disponível em: <[http://www.portogente.com.br/portopedia/Agente\\_Maritimo/](http://www.portogente.com.br/portopedia/Agente_Maritimo/)>. Acesso em: 22 de julho de 2012.
5. Juristas. Disponível em: <<http://www.juristas.com.br/informacao/revista-juristas/a-natureza-juridica-do-nvocc-non-vessel-operating-common-carrier/11/>>. Acesso em: 25 de julho de 2012.
6. Dc Logistics Brasil. Disponível em: <[http://www.dclogisticsbrasil.com/pt\\_br/utilitarios.php?show=2](http://www.dclogisticsbrasil.com/pt_br/utilitarios.php?show=2)>. Acesso em: 25 de julho de 2012.
7. Porto Gente. Disponível em: <[http://www.portogente.com.br/portopedia/Conferencia\\_de\\_Frete/](http://www.portogente.com.br/portopedia/Conferencia_de_Frete/)>. Acesso em: 28 de julho de 2012.
8. Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 29 de julho de 2012.
9. Portal da Navegação. Disponível em: <<http://www.portaldanavegacao.com/2011/09/prorrogada-isencao-do-afrmm-para-norte-e-nordeste/>>. Acesso em: 02 de agosto de 2012.
10. Wikipedia. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Transpetro>>. Acesso em: 02 de agosto de 2012.
11. Guia Marítimo. Disponível em: <<http://www.guiamaritimo.com.br/noticias/balancacomercial/>>. Acesso em: 03 de agosto de 2012.