

**UNIVERSIDADE ESTÁCIO DE SÁ
INSTITUTO LABORO-POLO SÃO LUÍS-MA
COORDENAÇÃO DO CURSO DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL
EXCELÊNCIA EM PÓS-GRADUAÇÃO
LOGÍSTICA EMPRESARIAL**

**JOSIANE ALMEIDA LOUZEIRO
MELISSA OLIVEIRA REIS
ROUBERTH LUIZ DE LEMOS MOREIRA**

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE MARÍTIMO E SUA EVOLUÇÃO NO BRASIL
E NO MUNDO**

São Luís
2012

**JOSIANE ALMEIDA LOUZEIRO
MELISSA OLIVEIRA REIS
ROUBERTH LUIZ DE LEMOS MOREIRA**

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE MARÍTIMO E SUA EVOLUÇÃO NO BRASIL
E NO MUNDO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Pós Graduação em Logística Empresarial da Universidade Estácio de Sá, como Pré-requisito obrigatório para obtenção do Título de Especialista em Logística Empresarial.

Orientador: Prof. Msc. Audemir Leuzinger

São Luís

2012

Louzeiro, Josiane Almeida

A Importância do transporte marítimo e sua evolução no Brasil e no mundo/Josiane Almeida Louzeiro; Melissa Oliveira Reis; Roubert Luiz de Lemos Moreira. - São Luís, 2012.

56f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Pós-Graduação em Logística Empresarial) – Curso de Especialização em Logística Empresarial, LABORO - Excelência em Pós-Graduação, Universidade Estácio de Sá, 2012.

JOSIANE ALMEIDA LOUZEIRO
MELISSA OLIVEIRA REIS
ROUBERTH LUIZ DE LEMOS MOREIRA

**A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE MARÍTIMO E SUA EVOLUÇÃO NO BRASIL
E NO MUNDO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Pós Graduação em Logística Empresarial da Universidade Estácio de Sá, como Pré-requisito obrigatório para obtenção do Título de Especialista em Logística Empresarial.

Orientador: Prof. Msc. Audemir Leuzinger

Aprovada em: ____/____/2012.

COMISSÃO EXAMINADORA

**Prof. Msc. Audemir Leuzinger
(Orientador)**

2º. Avaliador

3º Avaliador

AGRADECIMENTOS

Para nós é imprescindível iniciar este trabalho agradecendo a Deus e a todos aqueles que contribuíram para sua realização.

Aos nossos pais

Ao meu esposo Celso Luiz Ramalho Carvalho e ao meu filho André Luiz Louzeiro Carvalho por todo o amor e compreensão que me concederam durante o curso.

Josiane Almeida Louzeiro

Agradeço primeiramente a Deus por ter me escolhido e ter me tornado filho Dele. A minha mãe Eudamar pelo apoio que sempre me deu, encorajando e incentivando a nunca desistir dos meus sonhos.

Agradeço aos meus irmãos que acreditaram no meu sucesso, e por terem acompanhado dia a dia a minha trajetória.

A minha querida esposa Edna Albuquerque que tem me dado força para alcançar todos os meus objetivos.

Ao Pastor Erasmo Carlos e sua esposa Missionária Jeine Gomes por serem amigos fiéis e conselheiros.

A minha querida amiga Karol Duarte que me deu muita força nessa jornada.

E por fim, e não menos importante, os meus sinceros agradecimentos aos meus colegas de trabalho que contribuíram de forma direta para realização deste sonho tão esperado.

Rouberth Luiz de Lemos Moreira

Agradeço a Deus, pela oportunidade de continuar a minha jornada, em busca de novos conhecimentos.

Aos meus pais, Pedro Reis e Marlene Reis, pelo apoio e compreensão, ao longo desse tempo de curso, sempre ao meu lado na construção dos meus sonhos.

E aos meus caros colegas Joseane e Roubert, juntos nessa nossa jornada de estudos constantes, sabendo, que não paramos por aqui já que profissionais comprometidos que somos, estamos sempre na busca de novos aprendizados.

Melissa Oliveira Reis

“Plante seu jardim e decore sua alma, ao invés de esperar que alguém lhe traga flores. E você aprende que realmente pode suportar, que realmente é forte, e que pode ir muito mais longe depois de pensar que não se pode mais. E que realmente a vida tem valor e que você tem valor diante da vida!”

William Shakespeare

“Sábio é o ser humano que tem coragem de ir diante do espelho da sua alma para reconhecer seus erros e fracassos e utilizá-los para plantar as mais belas sementes no terreno de sua inteligência”.

Augusto Cury

RESUMO

Aborda-se neste trabalho a importância do transporte marítimo e sua evolução no Brasil e no mundo a partir das concepções de estudiosos da área, a exemplo de Coimbra, Keedi, Lopes e da Legislação brasileira, reconhecendo o transporte marítimo como um modal em expansão, tão importante para o crescimento de um país. Far-se-á menção sobre a evolução, tipos, natureza e preparação das cargas, forma de unitização, custos e tarifas que envolvem o transporte marítimo. Analisa-se a nova legislação portuária, onde se discorre as políticas e planos nacionais voltados para o meio ambiente, as formas de contratos e o licenciamento ambiental. Realizou-se a pesquisa por meio de análise de textos literários impressos e digitados dos quais se obteve dados que revelam o transporte marítimo em franco desenvolvimento no Brasil, pois as importações e exportações passam por terminais e portos do país. Depreende-se que o transporte marítimo tem um papel importante na modelagem do perfil do mercado de transporte no mundo atual. Dessa forma, evidencia-se que é importante para o profissional especialista em logística o conhecimento de sua história, seu funcionamento, suas premissas e leis que regem o transporte marítimo, associando assim sua importância para o crescimento e desenvolvimento econômico e social de um país.

Palavras Chave: Transporte. Conhecimento. Planejamento. Desenvolvimento.

ABSTRACT

Approaches to this work the importance of maritime transport and its development in Brazil and the world from the views of scholars in the field, like Coimbra, Keedi, Lopes and Brazilian legislation, recognizing shipping as a modal expansion, so important for the growth of a country. Far will mention about the evolution, types, nature and preparation of cargo unitization order, costs and tariffs that involve shipping. Analyze the new port legislation, which discusses the policies and plans aimed at the environment, forms of contracts and environmental licensing. We conducted a search through the analysis of literary texts typed and printed from which it obtained data showing shipping in full development in Brazil, since imports and exports pass through terminals and ports. It appears that shipping plays an important role in shaping the profile of the transport market in the world today. Thus, it is evident that it is important for the professional logistics expert knowledge of their history, their operation, their premises and laws governing shipping, thus associating their importance for growth and economic and social development of a country.

Keywords: Transportation. Knowledge. Planning. Development.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Porta aviões	18
Figura 02 – Navio tanque	19
Figura 03 – Petroleiro Jahre Viking	19
Figura 04 – Petroleiro efetuando trafegas	21
Figura 05 – Navio porta contêineres	21
Figura 06 – Cargueiros ro-ro	22
Figura 07 – Identificação no contêiner	25

LISTA DE SIGLAS

ACR	All commodity rates
AITP	Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso
ANTAQ	Agencia Nacional de Transportes Aquaviários
BAF	Bunker Adjustment Factor
CAF	Currency adjustment Factor
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CC	Código Civil
CF	Constituição Federal
CONOMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
FAK	Freight all kinds
FCL	Full Container Load
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FSO	Floating Storage and Offloading
GI- GERCO	Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro
IMCO	Organização Marítima Consultiva Internacional
ISO	International Standards Organization
MARPOL	Convenção Internacional para Prevenção da poluição por Navios
OGMO	Órgão Gestor da Mão de Obra
OP	Operadores Portuários

OPRC	Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo
PGO	Plano Geral de Outorgas
PNMA	Política Nacional de Meio Ambiente
PNP	Política Nacional Portuária
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
PNRS	Política Nacional de Resíduos Sólidos
QQ	Qualquer Quantidade
SEP	Secretaria Especial dos Portos
SOLAS	Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no mar
TEUS	Twenty feet equivalent unit
THC	Terminal Handling Charge

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	OBJETIVOS	14
3	METODOLOGIA	15
4	EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO	16
4.1	Tipos de transporte marítimo	17
4.2	Natureza da carga transportada	17
4.2.1	Preparação das cargas	23
4.2.2	Forma de unitização: contêineres	24
4.3	Custos no transporte marítimo	25
4.3.1	Frete marítimo	28
5	CONTRATOS MARÍTIMOS	36
6	A NOVA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA	38
6.1	Legislação ambiental que rege o transporte marítimo	43
6.2	Políticas e planos nacionais voltados para o meio ambiente	44
6.3	Licenciamento Ambiental	45
6.4	Convenções Internacionais	46
7	CABOTAGEM	49
8	CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
	REFERÊNCIAS	51

1 INTRODUÇÃO

Dentre os meios de transportes, o mais antigo é o transporte marítimo, pois é utilizado desde a era medieval. No entanto, seu incremento aconteceu efetivamente após o término da Primeira Grande Guerra, resultado de grandes inovações no campo tecnológico, as quais resultaram em significativas evoluções. Dentre as mudanças, podemos destacar a melhora em relação à capacidade de carga a ser transportada nos navios, além da criação de embarcações específicas.

No mundo, cerca de 70% de todas as mercadorias que circulam são transportadas por meio de transporte marítimo. Tal fato é resultado da capacidade de transporte de carga dos navios. Desde a antiguidade que o transporte marítimo tem sido o elo e aproximação entre os mundos ao longo dos séculos, o transporte marítimo foi evoluindo mantendo-se sempre como uma das opções no transporte de mercadorias (REVISTA GLOBAL, 2001).

Ajustando-se às demandas de cada etapa da evolução dos mercados provocadas quer pela procura crescente quer pela necessidade de ultrapassar barreiras naturais, políticas ou de interesses locais, constrangimentos ou distâncias, o transporte marítimo contribuiu em todos os aspectos para o desenvolvimento da humanidade e a constante procura pela inovação. Permitindo não só uma maior diversificação entre os povos, como também a anulação da sazonalidade dos produtos e a livre opção dos locais de produção em oposição à economia local de subsistência.

Neste sentido, a escolha do tema deste trabalho justifica-se no fato de que a logística tem sido um desafio na atualidade. A gestão do transporte é um dos pontos que a gestão estratégica da logística precisa considerar para a eficácia da empresa, desta forma realizou-se uma pesquisa bibliográfica com fim de apresentar a importância que a gestão do transporte marítimo tem nos tempos atuais, para o crescimento e o desenvolvimento econômico através de sua evolução. Dessa forma, a pesquisa encontra-se estruturada nos seguintes capítulos:

O primeiro capítulo relata a evolução do transporte marítimo, mostrando seus tipos e natureza da carga transportada, incluindo a preparação da carga e a forma de unitização, especificamente as dos contêineres, abordam-se também os custos do transporte marítimo, os tipos e formas de fretes.

O segundo capítulo trata dos tipos de contratos marítimos, sendo que no terceiro capítulo relata-se sobre a nova legislação portuária, a legislação ambiental, as políticas e planos nacionais voltados para o meio ambiente, assim como o licenciamento ambiental e as convenções internacionais sobre o transporte marítimo.

No quarto capítulo tem-se o relato sobre a cabotagem, e por fim no quinto capítulo fazem-se as considerações finais deste trabalho onde se conclui que o transporte marítimo vem sendo objeto de inovações e especializações contínuas para o desenvolvimento de um país.

2 OBJETIVOS

O objetivo geral da pesquisa é mostrar as principais formas e etapas que compõem o transporte marítimo bem como sua evolução e funcionamento, com ênfase no contexto nacional, a partir da literatura especializada. Para fundamentá-lo têm-se os seguintes objetivos específicos:

- Analisar o transporte marítimo como um dos modais mais usados e constitui-se parte importante na economia das nações desenvolvidas e em vias do desenvolvimento;
- Identificar a importância do papel do navio no comércio global
- Conhecer as variáveis que condicionam a eficiência do transporte marítimo para o crescimento econômico do país;
- Identificar as características, volume, tipos e distâncias, tanto no comércio doméstico como no comércio internacional.
- Identificar as legislações que amparam e direcionam o transporte marítimo no Brasil e no mundo;
- Identificar a relação entre transporte marítimo e o meio ambiente;
- Identificar as políticas e os planos que norteiam o transporte marítimo.

3 METODOLOGIA

Para definir a metodologia de pesquisa foi utilizada a classificação proposta por Vergara (2010), que qualifica a metodologia de pesquisa quanto aos fins e aos meios utilizados. Quanto aos fins trata-se de uma pesquisa descritiva, pois visa descrever a logística envolvida no transporte marítimo e a estratégia utilizada avaliar suas potenciais mudanças. Quanto aos meios a pesquisa pode ser classificada como bibliográfica ou telematizada.

Segundo Vergara (2010), a pesquisa bibliográfica é o estudo sistematizado desenvolvido com base em material publicado em livros, revistas, jornais, redes eletrônicas, isto é, material acessível ao público em geral, podendo ser fonte primária ou secundária.

Neste sentido, considerando a natureza da pesquisa de caráter qualitativo recorreu-se a métodos e técnicas de pesquisa para melhor compreensão da temática. Primeiramente, efetuou-se o levantamento bibliográfico de leitura técnico-científica relacionada com o assunto da pesquisa que envolve a evolução do transporte marítimo, sua classificação, natureza e preparação das cargas, forma de unitização (contêineres), custo com o transporte marítimo; por conseguinte as formas de contratos, a legislação portuária e ambiental, assim como seu licenciamento; convém também relatar as políticas e planos voltados para o meio ambiente e as convenções internacionais, além da cabotagem.

Sendo assim, este estudo pode ser classificado como bibliográfico e telematizado, pois tanto para a elaboração do referencial teórico quanto para elaboração da metodologia foram utilizados artigos, livros e web sites que abordavam o assunto, buscando-se desta maneira construir o referencial teórico condizente com a realidade da pesquisa.

4 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

O transporte é um elemento importante no desenvolvimento da economia de um país, tendo o seu sistema de gestão sofrido mudanças ao longo do tempo. O modal de transporte marítimo é o mais utilizado no mundo quando se pensa no comércio entre os países, sendo, portanto um modal de grande importância e o mais utilizado no mundo quando se pensa no comércio entre os países.

Ballou (1993, pag. 136) relata que: “basta analisar a importância que o transporte tem na economia das nações, comparando as economias de uma nação desenvolvida e de outra em desenvolvimento” percebe-se, portanto, o papel do transporte na criação de alto nível de atividade na economia. Nações em desenvolvimento têm, normalmente, produção e consumo ocorrendo no mesmo lugar, com boa parte da força de trabalho engajada na produção agrícola e porcentagem menor da população vivendo em áreas urbanas.

À medida que serviços de transportes mais baratos vão se disponibilizando, a estrutura econômica começa a assemelhar-se a de uma economia desenvolvida. Grandes cidades resultam a partir da migração para os centros urbanos, regiões geográficas se limitam a produzir um leque menor de itens e o nível de vida médio começa a elevar-se. Especificamente, melhor sistema de transportes contribui para: aumentar a competição no mercado, garantir a economia de escala na produção e reduzir o preço das mercadorias.

A comprovação da evolução do mercado de transporte marítimo se dá quando comparadas quantidades métricas das cargas bem como o aumento substancial dos índices pertinentes à capacidade instalada no transporte marítimo na atualidade (HARALAMBIDES, 2004; MEWIS e KLUG, 2004; UNCTAD, 2004).

A evolução do transporte marítimo acompanhou o progresso tecnológico e científico, as mudanças sociais e econômicas das comunidades, as demandas dos mercados e a ampliação do mundo conhecido depois dos grandes descobrimentos marítimos dos séculos XV e XVI. No século XX o transporte marítimo perdeu o mercado intercontinental de passageiros para o transporte aéreo, mas a perda foi compensada pelo grande avanço do transporte marítimo de carga.

Entre os fatos de maior repercussão no transporte marítimo no século XX destacam-se: a substituição do carvão pelo petróleo como combustível; a adaptação dos navios aos diferentes tipos de carga (granéis, gases, petróleo, produtos químicos corrosivos, veículos e outros); o aumento da tonelage nos navios, das 12.000t dos primitivos petroleiros às 500.000t dos superpetroleiros; a criação da turbina como meio de propulsão com a consequente diminuição das avarias; a adoção dos containers e a integração do transporte rodoviário com o marítimo.

A inovação no transporte marítimo trouxe a especialização, podendo esta ser estruturada por tipo de mercado, cargas e de navio. O transporte marítimo de longo curso passa a ser estratégico dentro de cadeia de abastecimento internacional em decorrência do aumento do tráfego de cargas entre os países onde deve dominar a agilidade e a flexibilidade com economia de escala para garantir a competitividade dos produtos entre países, as vias marítimas são especialmente favoráveis ao transporte de cargas de grande tonelage a grandes distâncias. De modo geral, seus custos são de cinco a dez vezes menores do que os dos transportes interiores.

A maior limitação ao uso de navios de grande porte é a infraestrutura portuária capaz de recebê-los, por exemplo, um petroleiro de 275.000t tem um calado de 22m e é reduzido o número de portos no mundo com essa capacidade. Mesmo assim, o transporte marítimo ainda é o principal meio de deslocamento de carga pesada a longas distâncias.

4.1 Tipos de transporte marítimo

Antigamente eram poucos os tipos de navios existentes no mercado para transporte de carga. O tipo mais comum transporte de carga geral, eram utilizados para praticamente todos os tipos de produtos. Em 1852 foi construído o primeiro navio de carga movido a vapor, para transporte de cargas a granel. O navio, chamado John Bowes, tinha 500 tpb (toneladas de porte bruto), Anteriormente todas as embarcações eram movidas a vapor.

Contudo a busca, por melhores desempenho e serviços fez com que os navios iniciassem um processo gradual de especialização sendo que atualmente

existem diversos tipos de embarcações para suas aplicações específicas. Conseqüentemente a esse processo, portos e terminas também têm suas especificidades, por conta dos equipamentos de carga e descarga, estrutura de armazenagem e de transporte entre outros.

Diversos tipos de navios são utilizados para o transporte marítimo. Podem ser distinguidos pelo tipo de propulsão, tamanhos, formas e o tipo de carga. As embarcações de recreio e de lazer utilizam ainda o vento como meio de propulsão, enquanto os navios de carga e outros navios utilizam motores de combustão interna. Em zonas de águas pouco profundas são normalmente utilizados barcos com um calado pequeno, como semirrígidos e *hovercrafts*, sendo estes últimos impulsionados por grandes hélices.



Figura 01 – Porta aviões
Fonte: Wikipédia

São vários os tipos, além dos Porta aviões (FIGURA 01), existem fragatas, submarinos, contratorpedeiros, navios balizadores, navios faroleiro, navio hidroceanográfico, navios oceanográficos, navios hidrográficos, navio de apoio oceanográfico, navios de assistência hospitalar, navios-tanque, navio transporte fluvial, navio de socorro submarino, navios-transporte de tropas, usados pela marinha e de pouca expressividade no comércio internacional.

Navios de comércio são aqueles utilizados para transporte de cargas como o navio tanque, pois é projetado para o transporte de líquidos a granel. Os

principais tipos são os petroleiros, navios de transporte de produtos químicos e navios metaneiros. Navios tanque (FIGURA 02) podem carregar desde várias centenas de toneladas até centenas de milhares de toneladas.



Figura 02 – Navio tanque
Fonte: Knapik, 2012

O maior navio tanque já construído foi o petroleiro Jahre Viking (FIGURA 03), fabricado em 1976, com 458 metros de comprimento e capacidade de carga total de 564 mil toneladas. Como atracava em poucos portos, sua carga era descarregada em navios menores (ANDREAS, 2007).



Figura 03 – Petroleiro Jahre Viking
Fonte: Andreas, abr. 2007

Petroleiro é um tipo particular de navio tanque, utilizado para o transporte de hidrocarbonetos, nomeadamente petróleo bruto (petroleiros para pretos) e derivados (petroleiros para brancos). Desde os finais do século XIX que são criados exclusivamente para este fim, como (PETROLEIRO, 2010):

- ✓ Nock Nevis, construído em 1976, com 458 metros de comprimento e capacidade para 564 mil toneladas de crude. Ainda hoje navega, tendo sido reconvertido numa *Floating Storage and Offloading* (FSO);
- ✓ Pierre Guilaumat, construído em 1977, com 414 metros de comprimento e capacidade para 555 mil toneladas de crude. Foi abatido em 1983.
- ✓ Batillus e Bellamya, construídos em 1976, também de 414 metros de comprimento, capacidade para 553 mil toneladas de crude. Ambos foram abatidos em 1986. Eram navios gêmeos.

Atualmente, os petroleiros dividem-se entre navios de um só casco e os de casco duplo, no primeiro, o próprio casco do navio é também a parede dos tanques de petróleo, enquanto nos navios de casco duplo duas paredes de aço separadas cumprem cada uma destas funções. A legislação de muitos países estabeleceu uma data a partir da qual petroleiros de casco simples serão proibidos de entrar nas suas águas territoriais (PETROLEIRO, 2010).

Quando se falam num petroleiro de 500 mil toneladas, as pessoas tendem a julgar que essa embarcação pesa esse valor. No entanto, tal indicação refere-se ao porte, ao peso máximo de carga que o navio suporta antes de ser posta em risco a sua flutuabilidade. O peso em si do navio é denominado, entre os profissionais, por arqueação, uma vez que, segundo o princípio de Arquimedes, qualquer corpo que imerso em água desloca um peso de volume de água correspondente ao seu próprio peso (PETROLEIRO, 2010).

A maioria dos petroleiros de grande porte é, por isso, incapaz de atracar em portos convencionais, tendo que utilizar terminais específicos construídos em alto mar ou efetuar trasfegas (FIGURA 04) para navios menores, denominados *lifters*, cada um destes navios consumia em média, e em alto mar, aproximadamente 300 toneladas de combustível por dia. Contudo, comparativamente com o seu tamanho e com a carga transportada, esta quantidade é relativamente pequena.



Figura 04 – Petroleiro efetuando trasfegas
Fonte: Wikipédia

O navio porta contentores (português europeu) ou navio porta contêineres (português brasileiro) é concebido especificamente para o transporte de contentores, os porões são equipados com guias ou celas, para receber e estivar os contentores, desta forma, torna rápidas as operações de carga e descarga (FIGURA 05). Os mesmos geralmente não dispõem de meios de carga próprios, guindastes ou gruas, e costumam ter uma velocidade de serviço superior à dos cargueiros tradicionais.



Figura 05 – Navios porta contêineres
Fonte: Green.port, 2012

A tendência atual é para o gigantismo destes navios, existindo já em projeto unidades com capacidade para mais de dez mil contentores de vinte pés

(*twenty feet equivalent unit* – TEUS) também é usado para levar os contêineres para o porto.

A respeito do transporte marítimo Keedi (2001, p. 30) afirma que:

Os mais modernos navios utilizados atualmente são os porta-containers, que são navios apropriados, a priori, a qualquer tipo de carga, já que os containers existem nos mais diversos tipos, tendo a sua limitação no tamanho de carga a ser unitizada, bem como a convivência econômica.

Conforme a figura 06, os Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) são navios especiais para o transporte de veículos, carretas ou trailers. Dispõe de rampas na proa, popa e/ou na lateral, por onde a carga sobre rodas se desloca para entrar ou sair da embarcação. Internamente possuem rampas e elevadores que interligam os diversos conveses.



Figura 06 – Cargueiros ro-ro

Fonte: Wikipédia

Quando transportam contêineres, os mesmos são introduzidos nas embarcações por veículos sobre rodas, embora alguns *Ro-Ro* também transportem os contêineres no convés, e neste caso podem ser colocados ou retirados das embarcações, por içamento a partir do cais. Essas embarcações são conhecidas por *Ro- Ro/Lo-Lo*. O sistema foi planejado de modo que o equipamento utilizado para descarregar o navio permite a transferência da carga diretamente da área do terminal para a rede rodoviária ou ferroviária além de oferecer grande flexibilidade

quanto aos tipos, tamanhos e peso da carga a ser transportada. Os veículos motorizados podem ser conduzidos para dentro ou para fora da embarcação com força motriz própria.

4.2 Natureza da carga transportada

Na identificação das características da carga devemos observar aspectos como perecibilidade, fragilidade, periculosidade, dimensões e pesos considerados especiais.

A carga pode ser classificada basicamente em:

- ✓ Carga geral – carga embarcada, com marca de identificação e contagem de unidades, podendo ser soltas ou unitizadas;
- ✓ Soltas (não unitizadas) – itens avulsos, embarcados separadamente em embrulhos, fardos, pacotes, sacas, caixas, tambores etc. Este tipo de carga gera pouca economia de escala para o veículo transportador, pois há significativa perda de tempo na manipulação, carregamento e descarregamento provocado pela grande quantidade de volumes.
- ✓ Unitizadas - agrupamento de vários itens em unidades de transporte;
- ✓ Carga a granel (sólida ou líquida) – carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades (exemplos: petróleo, minérios, trigo, farelos e grãos, e outros).
- ✓ Carga frigorificada – necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto durante o transporte (exemplos: frutas frescas, pescados, carnes e outras).
- ✓ Cargas perigosas – aquela que, por causa de sua natureza, pode provocar acidentes, danificar outras cargas ou os meios de transporte ou, ainda, gerar riscos para as pessoas. É dividida pela Organização Marítima Consultiva Internacional (IMCO) segundo as seguintes classes: I – Explosivos; II – gases, III - líquidos inflamáveis, IV – sólidos, inflamáveis, V – substâncias oxidantes, VI – substâncias infecciosas, VII – substâncias radioativas, VIII – corrosivos, e IX – variedades de substâncias perigosas;

- ✓ Neo-granel - carregamento formado por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico, cujo volume ou quantidade possibilita o transporte em lotes, em um único embarque (exemplo: veículos).

4.2.1 Preparação das cargas

Na preparação para o transporte, os produtos devem ser acondicionados em embalagens. Estas devem atender às condições de uso, atuar na promoção e proteção dos produtos envolvidos além de servir como instrumentos para o aumento da eficiência na distribuição.

A logística de distribuição de mercadorias envolve uma correta relação da embalagem com o modal a ser utilizado. O grau de exposição a danos físicos, o meio onde será armazenado e a frequência de manuseio devem ser considerados. Características de resistência, tamanho e configuração dos envoltórios determinam os equipamentos necessários para a movimentação, empilhamento máximo e estabilidade das mercadorias no armazenamento.

O aprimoramento no embarque de cargas teve um grande impulso com a utilização em larga escala do conceito de carga unitizada, onde a mesma é definida como o agrupamento de um ou mais itens de carga geral que serão transportados como uma unidade única e indivisível. Não constitui embalagem e tem a finalidade de facilitar o manuseio, movimentação, armazenagem e transporte da mercadoria. As principais vantagens da unitização são:

- ✓ Diminuição das avarias e roubos de mercadorias;
- ✓ Incentivo da aplicação do sistema door-to-door (porta a porta);
- ✓ Melhoria no tempo de operação de embarque e desembarque;
- ✓ Padronização internacional dos recipientes de unitização.
- ✓ Redução do número de volumes a manipular;
- ✓ Redução dos custos de embarque e desembarque;
- ✓ Redução de custo com embalagens;

As formas mais comuns de unitização são:

- ✓ Pré lingado – rede especial, ou cinta, adequada para permitir o içamento de mercadorias ensacadas, empacotadas ou acondicionadas em outras formas;
- ✓ Pallets - é uma unidade semelhante a um estrado plano, construído em madeira, alumínio, aço ou outro material resistente, de modo a permitir a movimentação por meio de empilhadeiras, bem como a um perfeito empilhamento nos veículos e nos locais de armazenagem;
- ✓ Contêiner - é um recipiente, construído em aço, alumínio ou fibra, criada para o transporte unitizado de mercadorias e suficientemente forte para resistir ao uso repetitivo.

4.2.2 Forma de unitização: contêineres

Os contêineres possuem identificações com informações pertinentes à carga estocada, proprietário dentre outras (FIGURA 07). As características de resistência e identificação visam dar ao contêiner vantagens sobre os demais equipamentos para unitização, tais como segurança, inviolabilidade, rapidez e redução de custos nos transportes.



Figura 07 – Contêiner identificado
Fonte: Franceschini, 2011

Com a introdução dos contêineres a partir da década de 1980, a operação nos terminais ganhou maior agilidade, já que se tornaram mecanizada e repetitiva, diminuindo sobremaneira a utilização de mão de obra. Geralmente no transporte marítimo, os contêineres mais utilizados medem 40 (quarenta) ou 20 (vinte) pés (TEUS), este último serve de padrão para definição de tamanho de navio porta-contêiner e como referência para medir o desempenho de movimentação dos portos. Estufar ou ovar é o ato de encher o contêiner com mercadorias, podendo ser estas a granel, embaladas ou paletizadas. Desovar é o ato de retirar mercadorias do mesmo.

O contêiner-padrão é uma peça de equipamento que é transferível para todos os modais de transporte de superfície, com exceção dos dutos. Como a carga em contêineres evita remanejamentos custosos de pequenas unidades de carga nos pontos de transferência intermodal e oferece serviço porta a porta quando combinado com caminhões, empresas de navegação agora têm navios porta contêineres, de forma que serviços integrados navio-caminhão podem ser oferecidos (BALLOU, 2009, p. 132)

Distintamente das demais formas de unitização citadas, o contêiner, que segue o padrão internacional estabelecido pela International Standards Organization (ISO), é um equipamento de transporte, e não apenas uma forma de acondicionamento de carga, tendo em vista que é parte integrante das unidades de transporte quer sejam:

- a) de natureza permanente e desta forma, resistente o bastante para permitir utilização repetida;
- b) projetado especialmente para facilitar o transporte de mercadorias por uma ou mais modalidades de transporte, sem recarregamentos intermediários;
- c) equipado com dispositivos que permitem sua pronta movimentação, particularmente sua transferência de uma modalidade de transporte à outra;
- d) projetado de forma a ser facilmente enchido e esvaziado;

O estudo dos aspectos relativos à construção do contêiner foi iniciado pela ISO já em 1961, de modo a determinar padrões internacionais para contêineres de carga. Estes devem ser construídos de tal forma que possam ser transferidos de um meio de transporte para outro, de modo a permitir a automatização de sua

movimentação, assim como a compatibilidade entre os sistemas de transporte nacional e internacional de contêineres.

Os padrões englobam dimensões, resistência mínima e requisitos de teste para cada componente do contêiner, tolerância, dispositivos de canto, certificados, terminologia, marcação e identificação além de outros itens, de modo a facilitar o intercâmbio dos contêineres e garantir a segurança no carregamento, na movimentação, na transferência e em todas as modalidades de transporte.

Os ensaios aos quais os contêineres são submetidos, antes de se iniciar a sua fabricação em série, vão decidir quanto à sua adaptabilidade ou não ao uso internacional ou, no caso de uso doméstico, apenas, quanto à sua capacidade para resistir aos serviços previstos na sua utilização, ou seja:

- ✓ A transferência entre as modalidades de transporte;
- ✓ A compatibilidade com os outros contêineres, qualquer que seja o construtor ou o país de origem;
- ✓ A proteção e a unitização da carga;
- ✓ A obediência às características peso/volume;
- ✓ Às solicitações múltiplas e diversas no ato de transporte.

A vida útil mínima prevista do contêiner é de 08 anos e a máxima de 12 (dependendo do material utilizado na sua construção) uma vez que o contêiner é um equipamento durável e de uso repetitivo.

Os dispositivos de canto têm um papel essencial, pois graças a eles os contêineres podem ser manipulados sem restrições pelos equipamentos intermodais. Constituem-se nas principais peças para içamento ou imobilização do contêiner sobre o veículo e no interior do navio. Sua resistência e posição padronizadas estão sujeitas a tolerâncias severas.

A determinação de padrões de desempenho, a serem atendidos na fabricação de contêineres, possibilitou cada elemento integrante da rede de transporte e distribuição, compreendendo companhias de navegação, ferrovias, empresas de transporte rodoviário, embarcadores, operadores de portos e terminais, tornarem-se capazes de desenvolver equipamentos de movimentação, veículos de transporte e demais dispositivos necessários para um sistema de transporte totalmente integrado, capaz de propiciar a movimentação direta das unidades da origem ao destino.

A maioria dos contêineres em uso é classificada como carga seca (*dry van containers*) para transporte ou armazenagem de carga unitizada ou carga geral. Os demais tipos foram criados para atender ao transporte de produtos específicos, englobando as unidades:

- ✓ Tanque (para líquidos);
- ✓ De meia altura;
- ✓ Frigoríficos;
- ✓ “Open top” (com teto aberto);
- ✓ Ventilados;
- ✓ Para granéis secos;
- ✓ Para automóveis;
- ✓ Plataformas - dispõem de armações e dispositivos de canto para carregamento lateral de cargas pesadas ou muito grandes;
- ✓ Desmontáveis.

4.3 Custos no transporte marítimo

Os custos do transporte são influenciados por: características da carga, peso e volume cúbico da carga, fragilidade, embalagem, valor, distância entre os portos de embarque e desembarque, e localização dos portos. Um dos parâmetros mais importante na determinação de um sistema ótimo de transporte é o fator econômico. Sahin et al. (2007) afirmam que custos baixos representam vantagem competitiva nos negócios, assim sendo, torna-se necessário calcular os custos exatos de transporte e buscar minimizá-los, utilizando-se o indicador de custo por unidade de carga/passageiro.

Ballou (2009) categoriza os custos fixos no transporte como aquisição e manutenção de direito de tráfego, instalações de terminais, equipamento de transporte e administrativo. Já os custos variáveis ele classifica em combustível, salários, equipamentos de manutenção, manuseio, coleta e entrega. Ballou (2009) também diz que as taxas da linha de transporte baseiam-se em dois fatores principais: distância a ser percorrida e volume da carga transportada. Em cada um dos casos, os custos fixos e variáveis são considerados de maneiras diferentes. Os

custos totais do serviço variam de acordo com a distância que a carga irá percorrer. A quantidade de combustível gasta depende da distância (tempo). A soma dos elementos do custo fixo e variável resulta no custo total.

O maior investimento de capital que qualquer transportador precisa realizar, de acordo com (2009), é em equipamentos de transporte, e também em instalações de terminais. As hidrovias e os portos são de propriedade e operação públicas. Desses custos, especialmente no caso de operações nacionais, pouco é cobrado dos transportadores. Os custos fixos que predominam no orçamento do transportador são relacionados às operações nos terminais. Entre eles figuram as taxas portuárias, bem como os custos de carga e descarga.

Geralmente elevados, os custos de terminais, são compensados pelos baixos custos de linha de transporte (BALLOU, 2009). Sem as despesas pelo uso das vias aquáticas, os custos variáveis são apenas aqueles relacionados à operação do equipamento de transporte. Os custos operacionais (com exceção do custo de mão de obra) são especialmente baixos devido a pouca energia requerida na movimentação do navio em baixa velocidade.

Considerando os baixos custos de percurso e os altos custos nos terminais, os preços por tonelada-milha sofrem redução significativa conforme a distância percorrida e o tamanho de carga transportada. Ou seja, o valor cobrado por tonelada-milha é inversamente proporcional ao tamanho da carga transportada. Assim sendo, pode-se afirmar que o transporte marítimo é um dos mais baratos modais de transporte de *commodities* a granel em longas distâncias e volumes substanciais.

4.3.1 Frete marítimo

As tarifas de transporte são preços que as empresas prestadoras cobram por seus serviços (BALLOU, 2009). Países em desenvolvimento pagam tarifas de transporte mais elevadas comparando-se com as nações já desenvolvidas. O que levaria a um menor volume de negócios e, conseqüentemente, menor renda aos países. Os armadores cobram preços mais altos no transporte de produtos com

maior valor agregado, demanda elástica baixa de importação, e quando há poucos concorrentes na mesma rota marítima (HUMMELS et al, 2008).

Os custos de transporte são consideravelmente altos para importadores e exportadores de baixa renda, e variam muito em relação aos produtos. Os custos de transporte acabam desempenhando o papel de diminuir o volume de negócios e alterar padrões de comércio entre países (HUMMELS et al, 2008).

De acordo com Goss (2004), existe um consenso geral em que o transporte marítimo é mais bem organizado através de livres mercados. Nos termos técnicos de economia isso significa que o bem estar social é maximizado equiparando a satisfação dos consumidores com os custos marginais dos fornecedores.

Hummels et al (2008) apresentam duas razões para suspeitar que o exercício de poder de mercado deve ser importante no transporte marítimo internacional, tendo a primeira na escala de eficiência mínima que é significativa no transporte. A capacidade de um navio moderno é maior em relação ao volume de exportação dos países menores, e existe uma substancial economia em oferecer serviços de transporte para uma rede de portos. Uma maneira de observar-se esse efeito é calculando o número de armadores operando em rota específica de comércio. Por exemplo, no último trimestre de 2006, um em cada seis pares de importador-exportadores ao redor do mundo foram servidos por três ou menos navios, e em muitos casos todos os navios em rota eram propriedade de um único armador.

E a segunda razão baseada em rotas de comércio com múltiplos transportadores, a ferocidade da competição que é a principal questão. Os armadores, em rotas densamente negociadas, estão organizados em cartéis, que discutem seus preços e o *market-share* do segmento. Há alguns anos o Conselho de Competitividade de União Européia afirmou que a formação de cartéis levou a uma menor concorrência no mercado marítimo, elevou os preços de frete e revogou a isenção de leis de concorrência para conferências.

Para Vieira (2003), as tarifas de frete marítimo são cobradas de maneiras diferentes em relação ao tipo de carga transportada. Nos casos de embarques Full Container Load (FCL), o frete é taxado por contêiner, e no caso de embarques, o frete é cobrado pelo fator "*w/m*" (*weight / measurements*), sendo que o peso é medido em toneladas e o volume, em metros cúbicos, considera-se o que for maior.

Existem também, além do frete em si, taxas adicionais cobradas no transporte marítimo, como:

- ✓ *Currency adjustment Factor* (CAF) – cobrado de forma a tentar compensar diferenças na paridade cambial entre a moeda de recebimento do frete e o dólar americano (em que o frete é cobrado).
- ✓ *Ad-Valorem* – cobrado sobre o valor em mercadorias de alto valor unitário. Pode substituir o frete básico ou complementar seu valor.
- ✓ *Bunker Adjustment Factor* (BAF) – fator de ajuste de combustível. É cobrado em quase todas as cotações atualmente, face à grande flutuação do preço mundial de petróleo.
- ✓ *Congestion Surcharge* – sobretaxa de congestionamento nos portos, devido às esperas para atracação dos navios, o que resulta em elevado custo ao armador.
- ✓ *Heavy Lift Charge* – taxa aplicada somente a cargas muito pesadas (geralmente com mais de 05 toneladas) que necessitem de equipamentos especiais para carga, estiva, desestiva, e descarga.
- ✓ *Extra Length Charge* – taxa aplicada somente a cargas com grandes dimensões e de difícil manipulação.
- ✓ *Differential/Minor Port Additional* – adicional de frete cobrado das cargas com porto de origem ou destino secundário ou fora da rota. A lista de portos principais irá variar conforme rota previamente estabelecida pelo armador.
- ✓ *War Risk Surcharge* – cobrado das cargas com origem ou destino em zonas marítimas consideradas com risco de guerra.
- ✓ Consolidação e Desconsolidação – taxas cobradas apenas nos embarques LCL.

Segundo Ballou (2009), existem diversos critérios utilizados no desenvolvimento das tarifas de transporte. As principais estruturas tarifárias levam em consideração o volume da carga, à distância a ser percorrida e a demanda do serviço de transporte.

- ✓ Tarifa relacionada à demanda – a demanda influi diretamente no nível de preço do serviço de transporte, pois implica na lei de oferta e procura de mercado. Ou seja, quando a oferta é alta e a procura (demanda) é baixa, os preços tendem a descer e vice – versa.

✓ Tarifa relacionada ao volume – o tamanho da carga transportada atinge diretamente o nível de custo de serviço na indústria dos transportes. As tarifas, em geral, levam em conta essa premissa, já que cargas volumosas são transportadas com tarifas mais baixas do que carregamentos menores. As cotações de frete são realizadas em relação ao volume de carga – fator w/m . caso a carga seja pequena, gerando pouco lucro ao transportador, será aplicada uma tarifa mínima, ou tarifa de qualquer quantidade (QQ). Já as cargas maiores, mas que ainda não chegam a ser consideradas carga completa pagará frete de carga incompleta. O sistema de classificação de cargas permite a concessão de descontos por volume de carga.

✓ Tarifas relacionadas à distância - Assim como há tarifas totalmente invariáveis em relação à distância, também existem tarifas que variam diretamente de acordo com a distância do frete a ser contratado.

Dentre essas, cita-se:

✓ Tarifas uniformes – tratam-se da estrutura de tarifas de frete mais simples que existe, onde há uma taxa de transporte para todas as distâncias (origem-destino);

✓ Tarifas proporcionais – este tipo de estrutura tarifária busca um equilíbrio entre a simplicidade da tarifa uniforme, e os custos de serviço de transporte. A partir de somente duas taxas, pode-se determinar as demais para um produto, através da extrapolação direta do percurso. A desvantagem dessa estrutura tarifária é que ela acaba favorecendo o transportador de pequenas distâncias, não recuperando as taxas de terminais no percurso curto.

✓ Tarifa decrescente – a tarifa por distância (km) diminui conforme a distância a ser percorrida na contratação do frete.

✓ Tarifa de cobertura – definem-se como tarifas únicas que cobrem uma ampla área na origem, no destino, ou em ambos. Esse tipo de tarifa é mais comum para produtos transportados por longas distâncias e cujos mercados- clientes estejam localizados em determinadas áreas.

De acordo com Ballou (2009), o transporte pode ser cobrado através de tarifas para os serviços de cada linha ou como cargas de serviços especiais. As tarifas consideram os custos do trajeto entre os terminais de origem e destino. As

tarifas das linhas de transporte podem ser classificadas, por produtos, de modo a facilitar e reduzir o número de tarifas para cada tipo de produto transportado desenvolveu-se um sistema de classificação de produtos com 31 classes.

As tarifas foram fixadas para a classe 100 e taxas de produtos foram definidas como um percentual de tarifas de classe 100. Depois da criação da classificação, nem todos os transportadores a utilizaram. Então, passou a existir um número muito extenso de sistemas de classificação de produtos.

Na década de 1950 muitos transportadores adotaram um Código Unificado de Classificação de Fretes. Em alguns casos as tarifas por produto não são iguais às aquelas existentes nas classificações, chamadas de exceções à classificação. As exceções têm preferência em relação às tarifas de tabela e em geral são mais baixas. Existem diversos fatores que influem na tarifa de um produto, são eles:

- Valor do Serviço;
- Condição de Comércio;
- Taxas sobre artigos similares;
- Possibilidade de danificar outras cargas com as quais venha a entrar em contato;
- Risco relacionado à perda, dano, vazamento ou roubo em trânsito;
- Valor por peso quando embalado para embarque;
- Peso por volume quando embalado para embarque;
- Riscos decorrentes de imprevistos durante o transporte;
- Tipos de contêiner ou embalagem quando suportando material de responsabilidade em risco;
- Concorrência entre artigos de diversas descrições, mas principalmente usados para propósitos semelhantes;

A tarifação por classe é, entre outros fatores, uma função da distância entre a origem e o destino. As distâncias que servem como bases das taxas são definidas através de tabelas de distância-padrão ou guias de milhagem/quilometragem utilizados por transportadores e clientes. Nos guias, os códigos postais são muito utilizados como referência de localização dos pontos de origem e destino, tornando assim viável a utilização de tabelas nas quais as tarifas variam de acordo com os códigos postais e as classes de taxas. As tarifas

contratadas procuram refletir uma variedade de características especiais e exclusivas, visando englobar casos especiais de embarques.

O frete geral são tarifas únicas que não contemplam a classificação das *commodities* incluídas nos embarques. São chamadas de Frete Geral (*freight all kinds* – FAK) ou tarifa para todas as *commodities* (*all commodity rates* – ACR). Quem utiliza muito esse tipo de tarifa são agentes de carga, que não trabalham geralmente com cargas variadas. As tarifas frete geral não derivam do valor de serviço e sim, dos custos fornecimento do transporte classificados por:

- ✓ Por tamanho de carga – em geral as despesas de transporte variam conforme o tamanho da carga transportada. Também há uma taxa única para todas as quantidades, como a QQ.
- ✓ Por roteiro – neste caso as transportadoras utilizam uma taxa que varia de acordo com a distância, para computar as despesas totais de embarque. Essa tarifa é determinada pela localização do último ponto de destino do roteiro contratado.

Utiliza-se a tarifa por cubagem em cargas muito leves e muito volumosas, como algodão e isopor. As taxas cúbicas se baseiam no espaço ocupado pela carga no transporte, e não no seu peso.

As tarifas de importação ou exportação são utilizadas em carregamentos nacionais originários ou destinadas a pontos no exterior (trajeto *inland*). As cargas transitam por rotas nacionais com origens e destinos domésticos, pagando tarifas mais baixas, como incentivo ao comércio exterior.

Já as tarifas diferidas em troca de tarifas mais baixas o usuário aceita a possibilidade de um prazo de entrega maior que o habitual. Para o transportador, essa prática aperfeiçoa a disponibilidade dos espaços em seus veículos de carga.

Quando se usa tarifa sobre o valor limitado os transportadores podem estabelecer taxas com base em responsabilidade limitada, em casos de perda ou dano à carga. Ou seja, a responsabilidade do transporte vai até um valor fixo acordado previamente com o usuário. AS tarifas sobre o valor limitado são especialmente úteis em casos de carregamentos de produtos cujo valor seja difícil de estimar-se.

Por fim, as tarifas de fretes marítimos são cotadas à base de volume ou peso (o que for maior). Os transportadores marítimos geralmente determinam suas taxas de acordo com as conferências internacionais a que estiverem filiados. Além

do frete em si, outras taxas são cobradas como *bunker* e Terminal Handling Charge (THC) para dar cobertura a itens como taxas portuárias e manuseio de carga.

5 CONTRATOS MARÍTIMOS

Conforme Miranda (1964, p. 376) contrato de transporte é o: “contrato pelo qual alguém se vincula, mediante retribuição, a transferir de um local para o outro, pessoas ou bens”. No mesmo sentido Pereira (2002, 58) afirma que contrato marítimo:

[...] é aquele em que uma pessoa ou empresa obriga-se, mediante retribuição, a transportar, de um local para outro, pessoas ou coisas animadas ou inanimadas. Tem como característica jurídica principal a bilateralidade, rege-se pelos princípios comuns a todos os contratos de transporte e por algumas regras especiais.

No Novo Código Civil Brasileiro (CC/2002), no artigo 730, fornece a mesma ideia: “pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas” (BRASIL, 2002). De acordo com Gomes (1978, p. 257) os contratos de transporte marítimo “são antecipados pelos contratos de compra e venda de mercadorias, e a pessoa que faz o contrato com o transportador pode ser o comprador ou o vendedor”.

Através do entendimento supra, pode-se concluir que o contrato de transporte marítimo é efetuado entre duas pessoas física ou jurídica que é o transportador, que fornece espaço a bordo de seu navio e o embarcador, o qual aluga esse espaço para o transporte de suas mercadorias.

Embora o consignatário da mercadoria possa não ser parte integrante do contrato de transporte, é parte necessária para sua existência e execução. Dessa forma, suas obrigações constituem-se em receber a mercadoria, na hipótese em que lhe tenha sido destinado, bem como, pagar o frete e entregar o conhecimento de transporte ao transportador, a fim de que lhe seja entregue a mercadoria.

Ademais, o contrato de transporte marítimo é negócio bilateral, consensual, oneroso, de duração, comutativo e não formal. Como bilateral gera obrigações para ambas às partes.

Atualmente, cada tipo de contrato de transporte marítimo é merecedor de tratados exclusivos e, na verdade, isso ocorre nas nações de comércio marítimas mais desenvolvidas, tão particulares e complexas são as condições em cada modalidade de transporte.

Convém esclarecer, como será visto mais adiante, que o contrato de transporte marítimo, como todo contrato de transporte, é um contrato de fim, ou seja, aquele em que o resultado positivo da obrigação pactuada é imprescindível para o seu regular aperfeiçoamento enquanto negócio jurídico.

Nele, o devedor da obrigação vincula-se ao resultado propriamente dito e não apenas aos meios para se obtê-lo. Assim, nesse trabalho serão abordadas as duas espécies de contrato de transporte marítimo. Primeiramente, será analisado o contrato de afretamento e, em seguida, será abordado o conhecimento de embarque.

Para Nery Júnior e Nery (2006, p. 179), no que pertence a espécies de contrato de transporte de mercadorias, sustenta que:

O CCom admite a existência de duas espécies de contrato de transporte de mercadorias por navio. O que se denomina contrato de fretamento e outro que podemos denominar, singelamente, de contrato de transporte de mercadorias. No primeiro caso, alguém, que se denomina de fretador, dá a outrem, que se denomina de afretador, embarcação a frete, em sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, redondas ou ao mês, de ida e volta ou somente para ida ou volta, mediante expedição de um documento que se denomina de carta-partida ou de carta de fretamento (CCom 567 caput e itens), assinada pelo fretador, pelo afretador e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dá a cada uma das partes um exemplar (CCom 566). No segundo caso, alguém, que se denomina carregador, contrata com o capitão do navio o transporte de carga, colheita ou prancha, mediante a expedição de um documento denominado conhecimento, que deve conter os requisitos do CCom 575 e itens 576 e 577. A carta-partida é considerada instrumento público (CCom 569) e o conhecimento tem força e é acionável como escritura pública, sendo transferível e negociável por via de endosso se for passado à ordem (CCom 587), caso em que pode ser omitido no conhecimento o nome do consignatário (CCom 575,1). O conhecimento de frete é o documento pelo qual se reconhece haverem sido recebidas, a bordo de um navio, por seu capitão, mercadorias a fim de serem transportadas para determinado lugar, mediante frete estipulado. Constata a entrega feita, pelo carregador ao capitão, das mercadorias que este se obriga a transportar. Os regramentos do CCom 587 aplicam-se ao conhecimento proveniente de transporte fluvial, lacustre ou terrestre, inclusive ferrovias, automóveis e aeroplanos, ou qualquer outra forma. O conhecimento deve ser emitido na forma como prescrita no CCom 575.

Sobre essa questão, Lanari (1999) entende que o direito brasileiro acolheu as duas maneiras correntes para sua formalização: através do *charter party*, referido no idioma pátrio como carta-partida ou carta de fretamento; e *bill of lading*, nomeado como conhecimento de embarque.

6 A NOVA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA

Há décadas armadores, exportadores e importadores sentem-se prejudicados pela má qualidade e custos dos sistemas portuários brasileiros, notadamente quando o sistema de acondicionamento da carga geral vem evoluindo tecnologicamente de forma a proporcionar elevada produtividade nas operações de carga e descarga.

A Lei 8630/93 corresponde à nova legislação portuária em vigor, dispendo sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias. As novas normas alteram significativamente as atividades e os agentes em atuação na orla portuária, quer em terra ou a bordo das embarcações.

Segundo a legislação anterior os serviços portuários são oferecidos pela Administração Portuária e por diferentes categorias profissionais organizadas em sindicatos, enquanto a Lei 8630/93 estabelece que a exploração dos serviços portuários compreenda os seguintes agentes: Administração Portuária, Operadores Portuários (OP), Órgão Gestor da Mão de Obra (OGMO) e Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

O conjunto dos agentes relacionados passa a ser responsável por todas as tarefas associadas à atividade portuária, desde o investimento e treinamento de mão de obra, até a operação em terra e a bordo das embarcações, assim como pela arrecadação das tarifas correspondentes à realização dos serviços executados.

A Administração Portuária atua de forma integrada com as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

As empresas interessadas podem explorar instalações portuárias de uso privativo, quer dentro ou fora da área do porto, relativas à movimentação e ou armazenagem de cargas que usam o transporte aquaviário. As mesmas podem, tanto, ser de uso exclusivo (para movimentação de carga própria), como Misto (para movimentação de carga própria e de terceiros). Quando as instalações portuárias de uso privativo movimentar cargas de terceiros não há qualquer participação ou responsabilidade do poder público.

O Operador Portuário corresponde à pessoa jurídica pré-qualificada pela Administração Portuária, para a execução de operação portuária na área do porto organizado.

A operação portuária compreende tanto a movimentação como a armazenagem de mercadorias realizadas no porto organizado por operadores portuários. O Operador Portuário é responsável junto:

- ✓ À Administração do Porto por danos culposamente provocados à infraestrutura, instalações e equipamento;
- ✓ Ao embarcador e consignatário da mercadoria por perdas e danos ocorridos à mercadoria durante as operações que realizar, ou como decorrência das mesmas;
- ✓ Ao armador por avarias causadas na embarcação ou na mercadoria objeto de transporte;
- ✓ Ao trabalhador portuário pela remuneração dos serviços realizados e respectivos encargos;
- ✓ Ao OGMO do trabalho avulso, pelas contribuições não realizadas;
- ✓ Aos órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso;
- ✓ À autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, durante o período sob o seu controle e desde que não tenham sido entregues à Administração do Porto.

Empresas registradas como OP também podem ser formados por cooperativas de trabalhadores portuários avulsos. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, de responsabilidade do OP, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos. A contratação desses trabalhadores portuários nas suas diversas categorias será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

O OGMO do trabalho portuário é formado pelos OP, todos os portos organizados. Tanto os trabalhadores portuários com vínculo empregatício como o avulso estão estreitamente vinculados à ação desse órgão; as atividades do mesmo estão associadas exclusivamente à atividade desses trabalhadores e consistem em:

- ✓ Administrar o fornecimento da mão-de-obra;
- ✓ Manter, com exclusividade o cadastro ou registro dos mesmos;
- ✓ Promover o treinamento multifuncional e habilitação profissional dos próprios, incluindo as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações de bloco;

- ✓ Selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso, obedecida a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro, segundo normas previamente estabelecidas;
- ✓ Estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro portuário avulso;
- ✓ Expedir documentos de identificação do trabalhador portuário;
- ✓ Arrecadar e repassar aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, correspondentes à remuneração do trabalhador portuário avulso assim como os encargos fiscais, sociais e previdenciários;
- ✓ Aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei no caso de transgressão disciplinar;
- ✓ Promover programas de realocação e incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;
- ✓ Arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;
- ✓ Zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;
- ✓ Submeter à Administração do Porto e ao respectivo CAP propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

A remuneração, definição das funções, composição dos ternos assim como as demais funções do trabalho avulso serão negociadas entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

O CAP é formado por 04 (quatro) blocos onde encontram se representantes: do Governo, da Administração do Porto, dos Armadores, dos titulares das instalações portuárias privadas situadas nos limites do porto, dos trabalhadores portuários, dos exportadores, importadores e dos terminais retro portuários. Cada bloco tem direito a um voto. Os seus trabalhos estão associados às áreas comercial, financeira e econômica do porto, promovendo o seu desenvolvimento, tais como:

- ✓ Baixar o regulamento de exploração e o regimento interno;
- ✓ Homologar o horário e funcionamento do porto;

- ✓ Estimular a competitividade, zelando pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- ✓ Homologar os valores das tarifas portuárias;
- ✓ Desenvolver mecanismos de atração de cargas, a ação comercial e industrial do porto;
- ✓ Aprovar o plano de zoneamento e desenvolvimento do porto, assegurando o cumprimento das normas de proteção ao meio-ambiente;
- ✓ Promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias, assim como a redução dos custos e o aumento de produtividade das operações associadas ao sistema roll- on / roll-off e a contêineres.

A Administração Portuária é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado. Dentre as suas atividades estão:

- ✓ Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;
- ✓ Delimitar a área de alfandegamento do porto, sob a coordenação da autoridade aduaneira;
- ✓ Pré-qualificar os operadores portuários;
- ✓ Fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;
- ✓ Prestar apoio técnico e administrativo ao CAP e ao OGMO;
- ✓ Fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência segurança e respeito ao meio ambiente e suspender aquelas que prejudiquem o bom funcionamento do porto; quando necessário lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos;
- ✓ Fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- ✓ Organizar e regulamentar a guarda portuária, de modo a prover a vigilância e segurança dos portos;
- ✓ Estabelecer o horário de funcionamento no porto e as jornadas de trabalho no cais de uso público;
- ✓ Estabelecer e manter o balizamento do canal de acesso ao porto, bacia de evolução, áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga,

calado máximo de operação dos navios assim como divulgar as características físicas máximas dos navios que demandam o porto;

Segundo a lei 8.630/93, a nova estrutura tarifária deverá ser alterada adaptando-se às condições atuais. Convém ressaltar que o modelo tarifário anterior data de 1934.

Aos trabalhadores portuários avulsos a Lei 8.630/93 faculta requererem o cancelamento do respectivo registro, concedendo-lhes uma indenização e o saque do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Os mesmos poderão organizar-se para constituir a atividade de OP. Os recursos para o pagamento dessa indenização provêm do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) aplicado ao custo das operações de carga e descarga de mercadorias importadas e exportadas.

O armador é uma pessoa jurídica e registrada, cuja finalidade é a realização de transportes marítimos, local ou internacional. Este realiza o transporte de todo tipo de carga de um porto para outro, operando navios e explorando rotas.

Não necessariamente ele precisa ser proprietário de todos os navios, podendo alugar navios de terceiros para compor a sua frota, mas obrigatoriamente, deve ter seus navios registrados (SILVA; PORTO, 2003).

Para Keedi (2003) o armador é a empresa que tem navio, próprio ou não, com a finalidade para transportar cargas, respondendo desde o momento em que a carga é recebida até a sua entrega ao destinatário, desta forma:

O representante direto do armador no navio é o seu comandante, e na chegada ao porto ele precisa apresentar, ao ser visitado pelas autoridades do país, a documentação pertinente do navio: manifesto de carga, registro de navio, certificados de regularidade com as regras da IMO, etc (KEEDI, 2003, p. 74),

Para Silva e Porto (2003) Despachante Aduaneiro é aquele encarregado por promover o desembaraço da carga no porto até o ato de carregamento e descarregamento do navio. Conforme Lopez e Gama (2007, p. 403) o despachante aduaneiro,

Pode desenvolver todos os trâmites necessários para liberação aduaneira de mercadorias em nome de terceiros mediante procuração, não apenas nos portos, mas em qualquer local previsto para conferência aduaneira (aeroportos, pontos de fronteira, portos secos, etc.).

É um profissional devidamente registrado na Secretaria da Receita Federal, podendo representar o importador ou exportador no desembaraço da mercadoria, perante a Receita Federal. Portanto, ele poderá desembaraçar suas mercadorias, se pessoa física, ou por alguma pessoa jurídica, mas não poderá representar um terceiro que não for despachante aduaneiro registrado. (WERNECK, 2001).

6.1 Legislação ambiental que rege o transporte marítimo

A conscientização sobre a necessidade de combater a degradação ambiental e ao mesmo tempo gerar desenvolvimento é nesse contexto, que o princípio do desenvolvimento sustentável se insere. Esse princípio considera a necessidade de produzir riquezas para atender uma população mundial crescente e diminuir a pobreza ainda existente, sem que esse crescimento venha a esgotar a disponibilidade dos recursos naturais para as futuras gerações.

Trata-se de um desenvolvimento com qualidade, ou seja, crescer com qualidade é o grande desafio. Apresentar de forma simples as questões ambientais relativas à atividade portuária, considerada como potencial poluidor, de acordo com o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), ela deve ser acompanhada de medidas adequadas de prevenção e combate à poluição por ela gerada, sendo assim, sujeita a processos de licenciamento ambiental estabelecido pela Constituição Federal (CF/88) e pela Lei nº 6.938/81.

Para cumprir a finalidade a que se destinam- trânsito de cargas, os portos incorporam para seu uso, extensas faixas de território, em especial do meio aquático. As atividades portuárias desempenham importante papel no desenvolvimento econômico e social. Nesse contexto, essa conformação expressa o chamado “dano consentido”, que é caracterizado quando uma atividade impactante gera um benefício social que não pode ser desconsiderado na avaliação da concessão da licença ambiental. Nesse sentido vê-se a necessidade de controlar e monitorar as atividades, tendo por meta manter os níveis mais baixos possíveis o grau de poluição do meio e seu entorno.

Toda atividade portuária deve possuir licença emitida pelo órgão ambiental competente, Resolução CONAMA nº 237/97. Todos os agentes exploradores e gerenciadores da atividade portuária devem estar conscientes de suas obrigações e devem ter ações vinculação das suas atividades à qualidade ambiental por meio de um desempenho adequado, que aperfeiçoe o uso de recursos naturais e promova o mínimo de impactos negativos ao ambiente. No âmbito federal, cabe a Secretaria de Portos, para portos marítimos, e ao Ministério dos Transportes, para os demais portos, estabelecer a política para o subsetor portuário determinando as diretrizes para seus agentes públicos e privados.

Aos agentes públicos federais tem-se a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), cuja competência versa sobre a prestação dos serviços portuários, regulando e fiscalizando a atuação dos agentes públicos e privados na prestação desses serviços, a serem realizados com qualidade exigida por lei. Cabe a ANTAQ, propor atos de outorga para a exploração da infraestrutura aquaviária e terrestre, modelando-a e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos, estabelecendo normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, pelos outorgados e demais prestadores de serviços portuários, incluindo o atendimento às conformidades ambientais pelos habilitados à prestação de serviços nos diversos tipos de instalações portuárias.

6.2 Políticas e planos nacionais voltados para o meio ambiente

Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA), implantada pela Lei nº 6.938/81, esta direciona a ação governamental para aplicação de instrumentos preventivos e corretivos aos impactos ambientais, fundamentais para a manutenção do equilíbrio ecológico e proteção dos ecossistemas.

Logo, a Política Nacional Portuária (PNP), consubstanciada na Lei nº 8.630/93, é a política nacional para o subsetor portuário que a atividade tenha uma menor participação direta do estado na comercialização dos serviços portuários e seja mais descentralizada, deixando a gestão dos portos com autoridades públicas ou privadas.

Já a Política Ambiental do Ministério dos Transportes, esta baseada nos seguintes princípios: viabilidade ambiental dos empreendimentos de transportes, respeito às necessidades de proteção ambiental e à sustentabilidade ambiental dos transportes. Esses princípios servem de orientação para o programa de gestão ambiental do Ministério dos Transportes para as agências do setor e demais órgãos vinculados.

Desta feita a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), objetiva promover a integração do mar territorial e plataforma continental ao espaço brasileiro e a exploração racional dos oceanos, visando o desenvolvimento econômico e social do país e a segurança nacional. Instituiu o Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI- GERCO), no âmbito da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, com o objetivo de promover a articulação das ações federais incidentes na zona costeira.

Sendo assim, a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), instituída por meio da Lei nº 12.305/10, define as diretrizes relativas à gestão integrada e ao gerenciamento de resíduos sólidos (incluindo os perigosos), às responsabilidades dos geradores e do poder público e aos instrumentos econômicos aplicáveis.

Porquanto, o Plano Geral de Outorgas (PGO), elaborado pela ANTAQ, e aprovado pela Secretaria Especial dos Portos (SEP) levou em conta, aspectos ambientais para identificação de 19 áreas prioritárias para implantação de empreendimentos portuários.

6.3 Licenciamento Ambiental

O processo de licenciamento, introduzido pela Lei nº 6.938/81, requer que a avaliação de impactos ambientais abranja pontos específicos das atividades realizadas nos portos como embarque e desembarque e estocagem de múltiplas cargas e outras atividades exercidas por indústrias situadas nos portos. O processo de licenciamento é aplicado a três situações específica, sendo elas implantação de novos projetos, ampliação das instalações existentes, regulação das instalações que já estão operando.

As atividades em implantação deverão efetuar o licenciamento pleno, compreendendo a obtenção das licenças prévia de instalação e de operação. A CF/88 estabelece no Art. 225, capítulo VI- Do Meio Ambiente, “que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida” (BRASIL, 1988).

Desta forma, Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, institui o licenciamento das atividades potencialmente poluidoras como instrumento de execução da PNMA, avaliando e controlando os impactos ambientais. Adota o princípio do “poluidor – pagador”, que obriga o infrator a recuperar o ambiente degradado, independente das sanções penais a serem aplicadas.

Contudo a Resolução CONAMA, nº 1 de 23 de janeiro de 1986, estabelece o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) “como ferramenta de avaliação da degradação do meio ambiente por atividades humanas”. O EIA, é instrumento obrigatório ao licenciamento ambiental para novas atividades ou incremento das existentes.

A Lei nº 9.966 de 28 de abril de 2000, chamada de Lei do Óleo, estabelece as principais conformidades ambientais de prevenção e combate a poluição, como tratamento dos resíduos, plano emergencial individual manual (BRASIL, 2000).

6.4 Convenções Internacionais

Para todos os países o transporte configura-se numa questão muito relevante. Ainda que em determinadas nações possa haver um mínimo de regulamentos locais sobre a atividade transportadora, as convenções internacionais sobre essa atividade têm crescido. O Brasil vem acolhendo diversas convenções internacionais, ainda que outras tantas estejam carentes de ratificação e da devida aprovação do órgão responsável, ou seja, o Congresso Nacional. Tendo como exemplo as Convenções ratificadas pelo Brasil.

A Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no mar (SOLAS) trata essencialmente da segurança da navegação, abordando aspectos

como equipamentos de comunicação; aberturas de porão, portos de refúgio e outros assuntos ligados à segurança no mar.

Já a Convenção Internacional para Prevenção da poluição por Navios-(MARPOL) estabelece regras de prevenção da poluição marinha provocadas pelos navios. Além do óleo, a Convenção abrange também, outras formas de poluição, como: controle da poluição por substâncias líquidas nocivas a granel, substâncias danosas transportadas por mar sob a forma de embalagens; por esgoto e lixo dos navios e regras para prevenção da poluição do ar causadas por navios;

A Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo-(OPRC/90) promulgada pelo Decreto nº 2.870, de dezembro de 1998, tem como objetivo a cooperação internacional e ajuda mútua em caso de acidentes, notificação dos acidentes e incidentes com poluição por leque ocorre em navios e plataformas, portos e terminais marítimos; a existência de planos de emergência visando ao controle da poluição por óleo para navios operadores de plataformas oceânicas; um sistema nacional de resposta imediata.

Neste ínterim a Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Materiais, internacionalizada pelo Decreto nº 87.566 de 16 de Dezembro de 1982, tem por objetivo a promoção individual e coletiva do controle efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho e o comprometimento especial em relação à adoção de medidas possíveis para impedir a sua contaminação pelo alijamento de resíduos e outras substâncias que possam gerar perigo a saúde humana, prejudicar os recursos biológicos e a vida marinha, bem como danificar as condições ou interferir em outras aplicações legítimas do mar.

Por essa convenção, são tratadas tanto as substâncias ou matérias de alijamento no mar com pequeno poder de impacto, como material dragado não contaminado, quanto outras substâncias ou matérias cujo alijamento ocorre por permissão especial.

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo estabelece o limite de responsabilidade civil por danos a terceiros causados por derramamento de óleo no mar. Para navios que transportam mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga, deverá ser feito seguro ou outra garantia financeira para cobrir sua responsabilidade por eventuais danos por poluição.

Da mesma forma a Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Anticrustantes Danoso em Embarcações (AFS/IMO, 2001) estabelece que o sistema anticrustantes danosos ao meio ambiente marinho devam ser gradativamente eliminados. E por fim, a Convenção Internacional para Controle e Prevenção de Água de Lastro e Sedimentos/2004 tem como objetivo prevenir a introdução de espécies exóticas e nocivas por meio a água de lastro dos navios.

7 CABOTAGEM

Cabotagem é definida como a navegação que ocorre entre portos de um mesmo país, podendo ser ambos os portos costeiros ou um porto costeiro e o outro fluvial. A cabotagem é vista como a melhor alternativa no que tange o transporte de cargas no Brasil. Em se tratando de longas distâncias, a cabotagem ganha grande força, já que apresenta maior segurança, menor risco de avarias à carga e menores preços quando comparada com os modais rodoviária e ferroviária.

O transporte marítimo através da cabotagem vem aumentando ao longo dos últimos anos, com grande potencial de crescimento. O potencial analisado no aumento do número e da capacidade das embarcações empregadas neste transporte. A solução logística porta a porta oferecida pelos armadores nacionais tem estimulado a transferência de cargas do modal rodoviário para a cabotagem. Essa logística simplificou a contratação do transporte de contêineres na cabotagem pelos clientes, que não precisa mais se preocupar com a contratação do transporte nas pontas. Dessa forma, o armador (operador logístico) é o responsável pela retirada da mercadoria da indústria e a respectiva entrega no destino final.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte marítimo tem sido essencial à economia e ao comércio internacional. O extraordinário desenvolvimento econômico observado no presente século tem na via marítima um indispensável instrumento de apoio, tendo presente a sua função de garantir o abastecimento de matérias primas essencial à atividade econômica e assegurar a distribuição de produtos manufaturados entre todas as regiões do planeta, de forma que o principal elemento dinamizador do transporte marítimo a nível mundial tem sido o processo de internacionalização da economia, evoluindo ao ritmo da própria atividade econômica.

O transporte marítimo implica na existência de pelo menos duas pessoas interessadas neste serviço, o transportador, que fornece o espaço a bordo do seu navio, e o embarcador, que aluga este espaço. Estes efetuam um contrato entre si que, de acordo com cada condição e modalidade de transporte, é bem particular e complexo.

A partir do grande crescimento desse tipo prestação de serviço, fez-se necessário que os portos de praticamente todos os países passassem por profundas reformas, por estarem diretamente relacionados com o desempenho portuário mundial. Desta forma, já nos anos 90, uma nova regulamentação, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”, surge com o objetivo de privatizar os portos e assim modernizá-los, além de dar suportes institucionais para este marco. Desde então, vários portos e terminais passaram a disputar as cargas. Além desta nova lei, o Brasil tem aderido também a diversas convenções internacionais.

Não só internacionalmente, mas o transporte marítimo através da cabotagem também aumentou ao longo dos tempos na costa brasileira, embora ainda venha esbarrando em problemas de infra-estrutura portuária, mas, recentemente o país tem investido em melhoras no setor portuário, o que transformou a cabotagem num modal muito promissor.

REFERÊNCIAS

ANDREAS. S. Superpetroleiro Jahre Viring: o maior e mais pesado navio do mundo. In: **Notícias do Front**. 26 de abril de 2007. Disponível em: < <http://glademir-xlr.blogspot.com.br/2007/04/ol.ht>> Acessado em 30/05/2012.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Ministério dos Transportes. **Anuário Estatístico**. Brasília, 2005.

AZÚA, Daniel E. Real de. **Transporte e Seguros Marítimos para o Exportador**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 1987.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1993, p.386.

_____. **Logística empresarial**. São Paulo: Editora Atlas, 2009.

BOWERSOX, Donald J. **Logística Empresarial**. Editora Atlas. 2001

BRASIL. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. **Constituição Federativa do Brasil**. Brasília: Ministério da Justiça, 1988.

_____. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE/CONAMA. **Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981**. Brasília: D.O.U, 1981.

_____. IBAMA. CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE. **Resolução CONAMA nº 001, de 23 de janeiro de 1986**. Brasília: DOU, 1986

_____. CASA CIVIL. **Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000**. 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. Brasília, 2000.

_____. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

_____. NOVO CODIGO CIVIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Brasília, 2002.

CAIXETA FILHO, José Vicente. **Gestão Logística do Transporte de Cargas.** Editora Atlas. 2001.

COIMBRA, Delfim Bouças. **O Conhecimento de Carga no Transporte marítimo.**

FUNENSEG. Fundação Escola Nacional de Seguros. **Seguros de Transportes**

GOMES. Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial marítimo.** 3ª Ed. Rio de Janeiro: Rio, 1978.

HARALAMBIDES, H. E. **Determinants of price and price stability in liner shipping.** University of Singapore, Singapore, 2004.

KEEDI, Samir. **Logística de Transporte Internacional:** veículo prático de competitividade. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

_____. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga.** 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo:** Contratos e responsabilidade. Belo Horizonte: Del Rey, 1999.

LOPES, José Manoel Cortinãs et al. **Gestão logística do transporte de cargas.** São Paulo: Atlas, 2001.

_____; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo.** 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

MANESCHY, Renato. **Transporte Marítimo de Mercadoria.** Rio de Janeiro: RATARJ, nº 26:41-43. s.d.

MEWIS, F.; KLUG, H. **The challenge of very large container ships: a hydrodynamic view.** Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH. Germany: Hamburg, 2004.

MIRANDA, Pontes de. **Tratado de Direito Privado**. 2ªed. Rio de Janeiro: Borsoi, 1964.

NERY JUNIOR. Nelson; NERY. Rosa Maria de Andrade. **Código Civil comentado**. 4ª Ed. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 2006.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Aduaneiras, 1994

PEREIRA. Caio Mario da Silva. **Responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Forence, 2002.

PETROLEIRO. Ilhabela, julho de 2010. In: **Dourados Poderosos guerreiros do mar**. Disponível em: < <http://www.marpescaria.com.br/?p=87> > Acessado em 22 de abr. 2012.

SALGUES, Oto. **Contratos de Afretamento e transporte no Direito Marítimo**. 2002. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/4022/contratos-de-afretamento-e-transporte-no-direito-maritimo>> Acessado em 24/03/2012.

SANTOS, J. Clayton . **O Transporte Marítimo** São Paulo: Aduaneiras, 1982.

SILVA, Cláudio Ferreira da; PORTO, Marcos Maia. **Transportes, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias**. 2 ed., São Paulo: Aduaneiras, 2003.

UNCTAD. Review of Maritime Transport. United Nations **Conference on Trade and Development**. New York and Geneva: ONU, 2004.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

VIEIRA, G. B. B. **Transporte Internacional de Cargas**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

WERNECK, Paulo. Comércio Exterior e Despacho Aduaneiro. 3 ed., Curitiba: Juruá, 2001.