

**CENTRO DE ENSINO SUPERIOR REINALDO RAMOS**  
**FACULDADE REINALDO RAMOS**

**LÚCIA DE FÁTIMA BARBOSA ALMEIDA**

**UMA ANÁLISE SOBRE A AUSÊNCIA DE REGULAÇÃO DO  
*NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER (NVOCC)* NO  
BRASIL**

CAMPINA GRANDE – PB

2015

**LÚCIA DE FÁTIMA BARBOSA ALMEIDA**

**UMA ANÁLISE SOBRE A AUSÊNCIA DE REGULAÇÃO DO *NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER* (NVOCC) NO BRASIL**

Monografia apresentada a Faculdade Reinaldo Ramos/FARR - Centro De Educação Superior Reinaldo Ramos/Cesrei, como requisito necessário para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof. Msc. Olívia Maria Gomes  
Cardoso.

CAMPINA GRANDE – PB

2015

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DA CESREI**

---

A447a Almeida, Lúcia de Fátima Barbosa.

Uma análise sobre a ausência de regulação do *non vessel operating common carrier* (NVOCC) no Brasil / Lúcia de Fátima Barbosa Almeida. – Campina Grande, 2015.

59 f.

Monografia (Graduação em Direito) Faculdade Reinaldo Ramos-FAAR - Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos-CESREI.

Orientadora: Profa. Ma. Olívia Maria Gomes Cardoso.

1. Direito Marítimo. 2. Navegação Mercantil. 3. . I. Título.

CDU 341.225(043)

---

**LÚCIA DE FÁTIMA BARBOSA ALMEIDA**

**UMA ANÁLISE SOBRE A AUSÊNCIA DE REGULAÇÃO DO *NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER* (NVOCC) NO BRASIL**

Aprovada em: \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Msc. Olívia Maria Gomes Cardoso  
Orientadora

---

Professor Msc. Rafael Vieira de Azevedo  
(1º Membro)

---

Professor Esp. Rodrigo Araújo Reul  
(2º Membro)

## RESUMO

A navegação mercantil possui diversos atores/intervenientes e são importantes para o desenvolvimento do comércio exterior de um país, pois são responsáveis pelo transporte diário de bilhões de dólares americanos em mercadorias entre os mais diversos portos. Eles proporcionam agilidade e economia de custos na cadeia produtiva e logística para exportação e importação de mercadorias e a atuação desses atores não poderia ser ignorada pelo ordenamento jurídico. Como ator importante, a figura do *Non Vessel Common Carrier* (NVOCC) atua no mundo todo e, no Brasil, não existe uma regulação específica, quanto aos aspectos de sua atuação perante os demais usuários, fazendo com que a sua atuação seja baseada apenas em uma norma infra legal, diferentemente, o que ocorre nos Estados Unidos da América, onde existem leis específicas. Por meio de uma metodologia dedutiva-indutiva e uma análise de uma extensa bibliografia nacional e estrangeira, buscar-se-á averiguar se o ordenamento jurídico brasileiro é suficiente para preencher essa lacuna.

Palavras – chaves: **navegação mercantil; NVOCC; ausência de regulação.**

## **ABSTRACT**

The merchant shipping has several actors / stakeholders and are important for the development of foreign trade of a country, they are responsible for the daily transport of billions of dollars in goods between the various ports. They provide agility and cost savings in the supply chain and logistics for export and import of goods and the performance of these actors could not be ignored by the legal system. As an important actor, the figure of the Non Vessel Common Carrier (NVOCC) operates worldwide and in Brazil, there is no specific regulation on the aspects of its performance against other users, making their performance is based solely on an inexpensive legal standard, unlike what happens in the United States, where there are specific laws. Through a deductive-inductive method and an analysis of extensive national and foreign literature, will be sought-examine whether the Brazilian legal system is enough to fill that gap.

**Key words: merchant shipping; NVOC; lack of regulation.**

## SUMÁRIO

|   |    |
|---|----|
| <b>INTRODUÇÃO</b> .....   | 8  |
| <b>1 A EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL</b> .....                                | 12 |
| 1.1 A NAVEGAÇÃO NOS TEMPOS ANTIGOS.....   | 13 |
| 1.2 A NAVEGAÇÃO NA IDADE MÉDIA E MODERNA.....                                   | 15 |
| 1.3.1 O CONTEINER NA EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO.....                                 | 17 |
| <b>2 OS ATORES DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL</b> .....                                 | 20 |
| 2.1 NAVIO OU EMBARCAÇÃO .....   | 21 |
| 2.1.1 A DEFINIÇÃO DE EMBARCAÇÃO .....   | 22 |
| 2.1.2 A DEFINIÇÃO DE NAVIO.....   | 23 |
| 2.2 DO ARMADOR.....   | 24 |
| 2.3 DO NVOCC.....   | 26 |
| 2.4 DO <i>INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS (IFF)</i> .....                      | 28 |
| 2.5 DA AGÊNCIA MARÍTIMA.....  | 31 |
| 2.6 DO DESPACHANTE ADUANEIRO.....   | 31 |
| 2.7 DA COMISSÁRIA DE DESPACHOS.....   | 33 |
| 2.8 DIFERENÇAS ENTRE NVOCC E <i>FREIGHT FORWARDERS</i> .....                    | 33 |
| 2.9 CONTRATO DE FRETE OU DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....                            | 34 |
| 2.9.1 MODALIDADES DE AFRETAMENTO.....   | 38 |
| <b>3 REGULAÇÃO BRASILEIRA APLICADA SOBRE OS NVOCC - ORIGEM E EVOLUÇÃO</b> ..... | 42 |
| 3.1 ENTIDADE REGULADORA DO SETOR DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO BRASIL.....        | 43 |
| 3.2 ASSOCIAÇÃO DE CLASSE.....   | 45 |
| 3.3 REGISTRO DO NVOCC.....  | 45 |
| 3.4 NSA (NVOCC SERVICE ARRANGEMENTS).....                                       | 46 |
| 3.5 SOLUÇÕES DE CONFLITOS.....  | 47 |
| 3.6 PERFIL DO NVOCC NO BRASIL.....  | 48 |
| 3.7 DAS RESPONSABILIDADES.....  | 50 |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....   | 53 |
| <b>REFERÊNCIAS</b> .....  | 56 |

## INTRODUÇÃO

O neófito, ao iniciar o curso de Direito, depara-se com uma realidade de uma grade curricular estruturada em ramos tradicionais do Direito que servirá como base para construção do seu pensamento jurídico ao longo do seu curso.

Ao longo de sua jornada acadêmica, o estudante se deparará com ensinamentos jurídicos dentro de ramos do Direito tradicional, tais como, o Direito Constitucional, Civil, Administrativo, Comercial, Trabalhista, enfim, para áreas que contemplam os problemas cotidianos da grande maioria população e das empresas em nossa sociedade que, infelizmente, tem uma visão contenciosa na resolução de conflitos.

É óbvio a importância desses ramos do Direito na formação de um jurista em nossa sociedade, pois, o conteúdo e a essência que se pode extrair dos mesmos acabam servindo em outros ramos diante do Direito ser um só. A ramificação das ciências jurídicas em áreas e subáreas objetiva facilitar, de forma didática, a sua compreensão.

Mas o estudo e a forma tradicional da estruturação da grade curricular não significa dizer que o direito apenas se limita aquilo que é ministrado pelas universidades e faculdades de direito, porque ele próprio apoia-se no fluxo dinâmico dos eventos sociais que faz com haja a necessidade de evolução na forma de pensar o direito.

A ausência de espaço nas universidades e faculdades de direito, pelas mais diversas razões, para inserir outros ramos de Direito como matérias regulares aos alunos acaba passando uma noção limitada de mercado de abrangência e de aplicabilidade de um universo jurídico existente, mas que não é apresentado aos futuros profissionais.

O Direito Marítimo sofre essa máxima de ser negligenciado pelo universo jurídico das universidades de nosso país, não obstante se tratar de um ramo de Direito mais antigo que o próprio Direito Constitucional. Frisa-se que esse ramo do direito surge anteriormente a concepção do próprio Estado como é conhecido hoje.

Não apenas por responsabilidade das universidades brasileiras, mas também pela ênfase dada a estrutura logística do país que está pautado pelo modal rodoviário, o ensino do Direito Marítimo não se difundiu tanto como os demais ramos do Direito, fazendo com ele, em muitos casos, fosse tratado em segundo plano.

Esse pensamento, entretanto, ignora a importância que o direito marítimo possui nas relações comerciais de nosso país e do potencial que existe para o desenvolvimento desse

modal no Brasil, diante de seus 7,4 mil Km de litoral<sup>1</sup>, de 63.000 km de vias em águas superficiais flúvio-lacustres e de ser responsável por cerca de 95% das mercadorias transportadas em operações de comércio exterior<sup>2</sup>.

Apesar da baixa inserção nas grades curriculares, o ensino jurídico da seara marítima tem potencial para alcançar uma ampla difusão na academia e permitir que mais discentes tenham contato com esse inexplorado ramo jurídico, desenvolver teses, conceitos e novas chances profissionais.

Essa perspectiva abriu a oportunidade de explorar o Direito Marítimo na abordagem sobre diversos aspectos que o permeia, dentre eles, os aspectos jurídicos na regulação de um dos seus atores dentro do nosso ordenamento jurídico.

Dentro dessa sistemática, depara-se com a necessidade em expor a trajetória histórica do Direito Marítimo para demonstração de sua importância dentro da evolução da sociedade, as peculiaridades do ser humano de se relacionar com outro na troca de mercadorias, ou seja, através do comércio propriamente dito.

A evolução histórica é abordada no primeiro capítulo da monografia e objetiva ilustrar o quão foi importante para sociedade a sua evolução, demonstrando uma espécie de simbiose entre o ser humano e a navegação mercantil em suas origens, ou seja, confundindo-se em boa parte com a própria origem do ser humano.

O segundo capítulo apresenta uma perspectiva de levantar os atores e situá-los dentro da estrutura da navegação mercantil. Não se poderia realizar o desenvolvimento da temática sem, antes, ter uma noção do que é um navio, embarcação e os dos atores que se relacionam com o mercado comercial de navegação.

É importante a abordagem nesse aspecto, a fim de posicionar cada um dos atores dentro da estrutura da navegação mercantil e, com isso, conhecer a área de atuação de cada um deles para delimitar o campo de abordagem do *Non Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC) dentro dessa realidade.

Outro vértice dessa abordagem é a figura do armador, diante do seu papel preponderante de realizar o transporte de mercadorias. Daí a doutrina trazer uma classificação para ilustrar as diversas características encontradas na atuação do armador nesse tipo de atividade.

---

<sup>1</sup> Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/turismo/2015/01/litoral-brasileiro-tem-7-4-mil-km-de-belezas-naturais>>. Acesso em 12. Dez. 2015.

<sup>2</sup> Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portos/Portos\\_Apresentacao.asp](http://www.antaq.gov.br/portos/Portos_Apresentacao.asp)>. Acesso em 12. Dez. 2015.

É dentro dessas características, então, que se pode enquadrar o objetivo do presente trabalho, em razão da doutrina marítima contemplar a atuação do NVOCC como uma espécie de armador no transporte de mercadorias pelas vias marítimas, mas sem ser proprietário de um navio.

Como ele possui características próprias de atuação, não seria diferente ou ilógica uma regulação que contemplasse essas peculiaridades nas atividades desempenhadas pelo NVOCC no transporte de mercadorias, justamente, para delimitar um raio de alcance de suas responsabilidades, deveres e a sua relação perante terceiros, especialmente, seus clientes.

Sob esse contexto, era interessante trazer uma abordagem que o diferenciasse de outros atores da navegação, a fim de distingui-los e delimitar o campo de atuação de cada um deles dentro do mundo da navegação comercial.

Essa diferenciação contemplou um aprofundamento nas relações de afretamentos que, a partir dela, tornam possíveis as atividades desempenhadas pelo NVOCC em todo mundo, demonstra que a sua atuação, não obstante não possuir a propriedade de navio, realizar as atividades típicas de que a tem, mediante a realização de contratos de afretamentos.

À luz dessa abordagem, o Capítulo 3 apresenta a questão da regulação do NVOCC no Brasil, mediante uma análise descritiva baseado no sistema americano criado para controlar a atuação dos NVOCC e destacar a importância dessa atividade no setor da navegação mercantil e o que se reflete no Brasil, ainda de forma precária.

É a partir dela que se pode denotar uma carência na legislação interna brasileira quanto à regulação de sua atuação no setor de navegação mercantil no país que acaba criando uma certa confusão entre os atores e, também, perante os clientes que muitas vezes acabam contratando uma espécie de transportador pensando que fosse outro.

Levantou-se, com base nessa análise, que a regulação desse ator da navegação mercantil dentro de nosso país está alicerçada, apenas, em atos infra legais que não teriam o condão de criar e/ou extinguir direitos, em razão de pairar no sistema brasileiro o princípio da legalidade que limita os efeitos deste tipo de norma.

A análise realizada nesse ponto sobre a estruturação do NVOCC no Brasil, ainda de forma bastante similar ao que ocorre nos Estados Unidos, mas aplicada aqui precariamente, aviva a ideia de que o país carece de uma legislação adequada para esse importante ator da navegação, diante da necessidade de se estabelecer os critérios para sua atuação no mercado interno, sua limitação e a extensão de sua responsabilidade perante os usuários e, outrossim, os demais que com ele se relacionam.

E é sob esse enfoque que as considerações finais estão balizadas na percepção de que o ordenamento jurídico não possui uma norma específica para atribuir a devida segurança jurídica nas relações mantidas, não obstante a existência de legislação interna que possa ser aplicada subsidiariamente a tal contexto, como, por exemplo, o Código de Defesa do Consumidor, o Direito Civil ou o Direito Comercial.

Após uma análise da história da navegação, dos seus aspectos estruturais e formadores e do arcabouço jurídico que norteia e regula a atuação do NVOCC no Brasil é evidente que o ordenamento jurídico é carente de uma regulação que estabeleça requisitos, defina o campo de atuação e as respectivas responsabilidades perante todos os envolvidos no transporte de mercadoria realizadas pelas vias marítimas.

Dessa maneira, após um estudo bibliográfico exaustivo e de aplicar um método indutivo-dedutivo foi possível traçar uma linha de pesquisa consistente para demonstrar uma carência normativa no setor marítimo brasileiro, em especial, aplicável ao NVOCC, diante suas peculiaridades de atuação perante os usuários e os demais envolvidos no transporte marítimo de mercadorias.

## 1. A EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL

Faz parte do cotidiano das pessoas ver navios transportando milhares de *containers*, de toneladas de grãos, de petróleo, equipamentos, pessoas, realizando a segurança de nossos mares e protegendo o litoral de países inteiros, ou seja, desempenhando as mais diversas atividades para atender as necessidades da humanidade e viabilizar um fluxo de mercadoria e pessoas entre os países em meio ao aprofundamento do modo de produção capitalista.

O emprego do navio nas atividades mercantis não remonta aos recentes tempos, como se poderia pensar, nem tampouco, pode remeter o seu início com as primeiras expedições marítimas realizadas por Portugal e Espanha no século XV, ou, ainda, a utilização pelos egípcios de barcos para transportar sua safra ao longo do Rio Nilo, pois, muito antes dessas épocas, o ser humano já se utilizava as vias aquáticas para o desempenho de atividades de comércio, transporte de pessoas e defesa militar de seus interesses<sup>3</sup>.

A humanidade encontra-se ligada a necessidade de utilizar as vias aquáticas para os mais diversos fins. Dessa maneira, a temática proposta não poderia deixar escapar a necessidade de traçar um aspecto histórico da navegação, com a finalidade de compreender a importância do transporte de mercadoria por vias marítimas.

O pensamento em poder utilizar a via aquática para sair de um ponto lugar e chegar a um outro lugar, de forma segura e eficiente, ou seja, navegar, não remonta dos últimos séculos, mas possivelmente, quando o ser humano percebeu que se poderia utilizar materiais, que não afunda na água<sup>4</sup>.

Apesar de não existir consenso quanto ao momento exato em que ela surgiu, isto é, quando foi inventada a primeira embarcação, é importante tentar delimitar um momento na história da humanidade para determinar um traço inicial histórico da navegação, quer seja para o transporte de pessoas, mercadorias ou para o seu emprego em uso militares, a fim de contextualizar a evolução da navegação mercantil e de sua importância ao longo da história.

Na bíblia, livro sagrado cristão, já se pode encontrar as primeiras referências à navegação mercantil no livro de Gênesis, Capítulo 49, versículo 13 e 14, onde faz alusão a existência de muitos navios e a existência de cargas neles, ou seja, justamente, inserido no livro bíblico que relata a criação do mundo e da humanidade, o princípio dos tempos. Nesta

---

<sup>3</sup> AS PRIMEIRAS Civilizações. Disponível em: <<http://www.museunacionaldomar.com.br/estrutura/index.htm>>. Acesso em: 10. Nov. 2015.

<sup>4</sup> Disponível em: <<http://www.camara-brasilchina.com.br/noticias-e-publicacoes/artigos-e-opinies/china-origens-da-navegacao-maritima>>. Acesso em 11. Nov. 2015.

visão, não se estaria incorreto asseverar a ideia de que a navegação surge quase, concomitantemente, com o aparecimento da humanidade.

O texto bíblico traz 36 passagens que mencionam navios realizando as mais diversas atividades na antiguidade, inclusive, o transporte de pessoas e mercadorias por rios e mares, muitos séculos antes de Cristo, revelando um aspecto intrínseco à necessidade de comercialização de mercadoria e o transporte de pessoas inerentes ao ser humano.

Saindo do aspecto bíblico da navegação e adentrando o seu campo histórico, propriamente dito, pode-se iniciar com uma verificação histórica de quando teria sido construído os primeiros barcos.

A embarcação mais velha descoberta no mundo foi a *Pesse canoe*<sup>5</sup> que media 3 metros de comprimento e construída cerca de 8.000 mil antes de Cristo, onde, hoje, situa-se a Holanda, apesar de já existirem relatos de embarcações mais elaborados antes mesmos do referido período.

A forma e os materiais empregados na construção de embarcações variaram no tempo e de acordo com a tecnologia existente na época, de modo que é importância destacar esses aspectos na idade antiga, média e moderna.

## 1.1 A NAVEGAÇÃO NOS TEMPOS ANTIGOS

A ideia de navegar nasce, praticamente, quando o ser humano tem a percepção de que podia utilizar materiais que flutuasse na água, ou seja, a milhares de anos atrás ou até mesmo centena de milhares. Mas o enfoque no presente trabalho não se limita a trazer somente a origem da navegação, mas retratar, também, a forma como era feita essa navegação na antiguidade para traçar sua evolução durante os tempos.

Pode-se iniciar esse traço histórico fazendo referência aos Fenícios, Cretenses, Egípcios, Gregos e Romanos, ou seja, por volta de 3.000 A.C<sup>6</sup>, todos eles utilizavam-se a navegação em seus empreendimentos em rotas comerciais de navegação, principalmente, pelo Mar do Mediterrâneo, para transportar mercadorias consideradas de luxo na época, tais como: pimentas, perfumes e finas cerâmicas.

---

<sup>5</sup> Disponível em: < <http://www.alearningfamily.com/main/pesse-canoe-worlds-oldest-boat/>>. Acesso em 11. Dez. 2015.

<sup>6</sup> Disponível em: <<http://www.eboat.com.br/nautica/historia.asp>>. Acesso em: 11. Dez. 2015.

As rotas comerciais naquela época estendiam-se além do Mar Mediterrâneo e conseguiram margear toda a costa da África até a Índia<sup>7</sup>, mas o fator de mais destaque na navegação era o transporte de grãos, tornando-se como elemento importante para o crescimento do tamanho das cidades<sup>8</sup>.

Os antigos egípcios, também, desenvolveram navios de carga avançados movidos à vela com grandes pedaços de madeiras amarrados que foram capazes de transportar grandes quantidades de cargas, muitas delas usadas nos monumentos egípcios que permanecem firmes até hoje. Os navios egípcios também comerciavam mercadorias através dos mares do Mediterrâneo e do Vermelho e eram capazes de transportar cerca de 50 toneladas<sup>9</sup>.

A invenção de ferramentas de metal fornecia um meio para moldar toras de madeira, dobrando-as e serrando-as em pranchas, que podiam ser empregadas para ampliação das canoas em embarcações maiores.

Muita pouca evidência tem sobrevivido desde os tempos pré-históricos para determinar quem desenvolveu o navio de madeira, mas se pode destacar os navios fenícios e os egípcios entre os mais avançados.

Com tais barcos, construídos de cedro do Líbano, os fenícios dominaram o comércio do Mediterrâneo durante séculos. Como eles se tornaram maiores, remadores foram dispostos em dois níveis. Essas embarcações foram chamadas de biremes pelos gregos e romanos, que também construiu triremes – embarcações com três bancos de remos<sup>10</sup>.

Os navios do norte da Europa são os mais conhecidos do período por volta do ano 1000<sup>11</sup>. Vários navios Vikings bem preservados foram desenterrados. Três são exibidos em Oslo, na Noruega, em um museu. Eles foram construídos de tábuas de carvalho que se sobrepunham como telhas<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> Disponível em: <[http://www.suapesquisa.com/grecia/economia\\_grecia\\_antiga.htm](http://www.suapesquisa.com/grecia/economia_grecia_antiga.htm)>. Acesso em 12. Dez. 2015.

<sup>8</sup> Disponível em: <<http://povosdaantiguidade.blogspot.com.br/2010/04/civilizacao-cretense.html>>. Acesso em 12. Dez. 2015.

<sup>9</sup> Disponível em: <<http://www.artimanha.com.br/Navios%20do%20mundo/Egipcios.htm>>. Acesso em 12. Dez. 2015.

<sup>10</sup> Disponível em: <<http://www.brighthubengineering.com/marine-history/72868-types-of-ancient-war-ships-biremes-and-triremes/>>. Acesso em: 12. Dez. 2015.

<sup>11</sup> Disponível em: <<http://www.historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=alunos&id=365>>. Acesso em: 12. Dez. 2015.

<sup>12</sup> Disponível em: <<https://vikingstotem.wordpress.com/2013/04/05/as-embarcacoes-vikings-e-suas-tecnologias-nauticas/>>. Acesso em 12. Dez. 2015.

## 1.2 A NAVEGAÇÃO NA IDADE MÉDIA E MODERNA

As primeiras grandes marinhas mercantes apareceram na revolução comercial e se apresentavam em frotas nacionais de navios comerciais. Os líderes na navegação nessa época eram os espanhóis, os portugueses e os venezianos. As atividades dos navegadores do sudoeste da Europa incluía a conquista de novos mercados e territórios situados fora da Europa.

Nos séculos 13 e 14, a Liga Hanseática<sup>13</sup> construíram um grande mercado e uma frota pesqueira, enquanto as cidades repúblicas italianas desenvolveram os seguros marítimos nas modernas linhas de navegação. A indústria da navegação inglesa era associada com a colonização, com o desenvolvimento de manufaturados, e especialmente com a liderança na Revolução Industrial.

A introdução do trabalho escravo nas colônias americana fez o mercado de escravos um dos ramos mais lucrativos da navegação por mais de dois séculos. Os vastos recursos da América em madeira forneceram uma vantagem na construção de navios de madeiras, fazendo com que o desenho dos barcos a velas americanos fosse mais rápidos, tal como as escunas e os *clipper*<sup>14</sup>, que dominaram a navegação até por volta da metade do século 19<sup>15</sup>.

A introdução do aço e dos navios a vapores possibilitou a Grã Bretanha a assumir a liderança na construção de navios e no mercado de navegação, com as embarcações chamadas de (*steamers*), construídos em ferro e dotados de caldeiras, de rodas de pás e de hélices<sup>16</sup>.

Por volta de 1900 até a 1ª Guerra Mundial, a Alemanha manteve o segundo lugar em termos de marinha de guerra e marinha mercante, e se coloca como um desafio para a dominação Grã Bretanha dos mares, sendo uma causa importante da guerra.

No período entre as duas grandes guerras mundiais, as principais nações marítimas eram a Grã Bretanha e seus domínios, os Estados Unidos, o Japão, a Noruega, a Alemanha, a Itália, a Holanda e a França<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> A Liga Hanseática (em alemão, *die Hanse*, sendo que *An Hanse* significava aproximadamente *associação*) foi uma aliança de cidades mercantis que estabeleceu e manteve um monopólio comercial sobre quase todo norte da Europa e Báltico, em fins da Idade Média e começo da Idade Moderna (entre os séculos XIII e XVII). De início com caráter essencialmente econômico, desdobrou-se posteriormente numa aliança política. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Liga\\_Hanse%C3%A1tica](https://pt.wikipedia.org/wiki/Liga_Hanse%C3%A1tica)>. Acesso em: 15. Dez. 2015.

<sup>14</sup> Disponível em: <<http://mcquintas.paginas.sapo.pt/index46.html>>. Acesso em: 15. Dez. 2015.

<sup>15</sup> Disponível em: <<http://mcquintas.paginas.sapo.pt/index46.html>>. Acesso em: 15. Dez. 2015.

<sup>16</sup> Disponível em: <<http://mcquintas.paginas.sapo.pt/index46.html>>. Acesso em: 15. Dez. 2015.

<sup>17</sup> NETO, Francisco Cavalin. *Kriegsmarine* - Os Corsários do III Reich. 1ª Ed. São Paulo. Biblioteca 24 Horas. 2010. Pag. 12.

A marinha mercante dos Estados Unidos declinou constantemente, e, a fim de estimular a indústria naval, o *Merchant Marine Act* de 1936 criou a Comissão Marítima Americana. No início da II Grande Guerra Mundial na Europa, a navegação comercial americana declinou, novamente, em função do ato de neutralidade<sup>18</sup>.

Os navios americanos foram desviados para comercializar fora das zonas de guerra e muitos foram transferidos para outros Estados, principalmente o Panamá.

Após a entrada dos Estados Unidos na guerra, um enorme programa de construção de navios, rapidamente, colocado em curso e os navios padronizados foram fabricados por métodos de linhas de produção.

Por um breve período após a guerra, o domínio americano perdurou no mundo da navegação. No entanto, a marinha mercante americana entrou em declínio, em razão aumento dos custos do trabalho, da construção e da operação de navios extrapolaram os níveis competitivos, não obstante o recebimento de grandes subsídios do governo federal.

Desde 1960, é importante ressaltar que os Portos Americanos estão modernizando suas facilidades pela automação das operações, instalando sistemas computadorizados e transformando a forma de transporte de mercadoria com a introdução do contêiner que possibilita a transferência do produto, diretamente, do navio para outro meio de transporte, ou seja, fazendo com a modernização fosse um fator para eliminação drástica de postos de trabalhos nesse setor.

Com o aumento dos custos, muito das cargas, a princípio, transportadas pelos navios americanos e de outras grandes nações é agora transportadas pelas então chamadas frotas de bandeira de conveniência, cuja noção será melhor explicada mais adiante.

Tais frotas nasceram com a tendência de grandes proprietários de navios, especialmente, daqueles da Grécia e dos Estados Unidos para evitar as altas taxas de seus países pelo registro dos navios, de forma a passar a registrados em Estados com baixas taxas, como por exemplo, o Panamá e a Libéria.

---

<sup>18</sup> DEWEY, Ralph L. *The American Economic Review*. Vol. 27, No. 2 (Jun., 1937), pp. 240-252

### 1.2.1 O CONTEINER NA EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO

A ideia de transportar produtos em *containers* não é recente, diante dos antigos gregos já realizarem o transporte de azeite e vinhos em vasos selados<sup>19</sup>, mas o conceito de *containers* para o transporte de quase toda espécie de mercadorias e como um elemento para integrar com outras modalidades de transportes é um fenômeno moderno recente, que tem por volta de 60 anos<sup>20</sup>.

Hoje, os *containers* atravessam longas estradas e ferrovias não se limitando o seu transporte apenas por navios ao redor do mundo. A noção de transportar uma variedade de produtos e a padronização do *container* é uma inovação americana. Não obstante ideias similares por outros, foi um empresário chamado *Malcom Mclean* quem primeiro colocou a ideia em prática na metade do século passado.<sup>21</sup>

*Malcom Mclean*, proprietário de uma empresa de uma transportadora na Carolina do Norte (EUA), era frustrada pelos métodos de manuseio de mercadorias na primeira metade do século 20. Ele viu que se fosse possível resolver o congestionamento nas rodovias e o procedimento ineficiente de carregamento e descarga de cargas convencionais de navios haveria bastantes benefícios.<sup>22</sup>

Especificamente, ele vislumbrou o ganho em tempo, trabalho e custos se a unidade de carga pudesse ser colocada e tirada de um chassis para ser transportada diretamente para o navio.

A ideia pareceu simples, mas de fato ela requeria consideráveis alterações para os navios e a estrutura dos caminhões de hoje. Em 26 de abril de 1956, o protótipo de *Mclean* - um petroleiro readaptado da II Guerra Mundial - navegou de Newark para Houston transportando 58 estruturas de caminhão com rodas removidas. Este carregamento dos primeiros *containers* modernos anunciava que o mundo dos transportes tinha mudado.

O pensamento de *Mclean* percebeu que os petroleiros usados não alcançariam o potencial desse novo modo de transportes. Em 1957<sup>23</sup>, ele já tinha introduzido as primeiras

---

<sup>19</sup> FUNARI, P. P. A. Ânforas, registros do passado 01/06/2007. História Viva, Grandes Temas, Vinho, 17, São Paulo, p. 18 - 21, 01 jun. 2007.

<sup>20</sup> Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/historia-do-container-samir-keedi/>>. Acesso em 17. Dez. 2015.

<sup>21</sup> Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/historia-do-container-samir-keedi/>>. Acesso em 17. Dez. 2015.

<sup>22</sup> Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/historia-do-container-samir-keedi/>>. Acesso em 17. Dez. 2015.

<sup>23</sup> Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/malcom-mclean-81062>>. Acesso em: 17. Dez. 2015.

séries de navios convertidos para navios especializados em *containers* que fossem capazes de transportá-los abaixo e acima dos *decks*<sup>24</sup>.

*Mclean* também compreende que além dos navios, a lógica da conteineirização era que toda parte do sistema tinha de ser desenvolvida, especialmente, a fim de possibilitar a máxima eficiência do uso do *container*.

O mais importante dessa conjectura era a necessidade de desenvolver portos de *containers* especializados e diferentes dos portos tradicionais de grandes cidades, eles requereriam novos equipamentos mais do que trabalhadores.

A década de 1960<sup>25</sup> viu as companhias europeias de navegação, tais como a alemã *Hapag Lloyd*, a britânica P&O e a dinamarquesa *Maersk Line* migrarem para o *container* e introduzir os primeiros puros navios especializados no transporte de *containers*.

Mais empresas e maiores navios apareceram como especialistas na década de 1980 e, hoje, os navios conteineiros podiam transportar, virtualmente, qualquer tipo de carga, inclusive graneis, e uma variedade de diferentes tipos de *commodities* e mercadorias.

No entanto, a padronização foi o fator chave e tem sido o maior sucesso, levando eficiência da containerização. Inicialmente, diferentes transportadores tinha sua própria especificação, significando que, frequentemente, eles não poderiam transportar *containers* de outros.

A intercambialidade, ou seja, a capacidade do *container* ser transportado por outros modais de transportes e por outras companhias, somente, foi possível com a percepção de que a unificação das suas especificações apresentaria como vantagem para todos.

Na década de 1960, a Administração Marítima dos Estados Unidos e a então a Organização Internacional de Padrões<sup>26</sup> adotaram um padrão de comprimento, com 20 e 40 pés, sendo as medidas mais comuns internacionalmente usadas, de forma a contribuir para a rapidez no transporte de mercadoria, diminuição dos custos com frete e seguro de carga, bem ainda para o aumento da segurança das mercadorias.

Um dos resultados óbvios da revolução do container tem sido facilitar o nascimento da China como a fábrica do mundo. Mas as consequências da contenerização tem se propagado ainda mais.

Por exemplo, através da redução do tempo de armazenagem e a maior rapidez na entrega aos consumidores, ele promoveu práticas mais inteligentes e precisas de negócios

---

<sup>24</sup> Deck é um pavimento de uma embarcação. Disponível em: <<http://www.clubedoarrais.com/partes-das-embarcacoes/>>. Acesso em 18. Dez. 2015.

<sup>25</sup> Disponível em: <<http://www.largestships.com/biggest-container-ship/>>. Acesso em: 17. Dez. 2015.

<sup>26</sup> Disponível em: <<http://cobraclog.com.br/saiba-mais/o-container/>>. Acesso em: 17. Dez. 2015.

entre os fabricantes e os varejistas. Novos negócios brotaram em todo o globo, encorajados pela capacidade de seus produtos ser susceptíveis de sucesso em mercados distantes milhares de milhas.

Os modernos navios de *container* estão no centro de uma indústria muito sofisticada, os navios são altamente automatizados e os processos de carregamento e de descarga são avançados, de modo que as posições de armazenagem são pré programados para agilizar a movimentação das cargas.

Este sistema altamente eficiente trouxe um novo grau de confiabilidade à cadeia global, permitindo fabricantes locais colocarem seus produtos no outro lado do globo com confiança suas mercadorias, de forma segura e dentro do prazo acordado.

O homem e a navegação sempre tiveram uma relação simbiótica e a sua importância apenas aumentou cada vez mais ao longo de sua evolução, fazendo com a humanidade tivesse seus bens transportados pelas vias marítimas, tornando um meio de transporte moderno e de grande capacidade, especialmente, com a introdução do *container* que transformou a forma de transportar nesses últimos 60 anos.

A incorporação do *container* na navegação possibilitou uma revolução que trouxe novos negócios e uma nova forma de se relacionar com os envolvidos no mercado de navegação, o que se detalhará nos capítulos seguintes, a fim de se compreender melhor a estruturação dessa indústria que movimenta dezenas de bilhões de reais por dia em todo o mundo.

## 2 OS ATORES DA NAVEGAÇÃO MERCANTIL

A navegação não é um meio de transporte inventado há apenas alguns anos ou séculos atrás. A história, como observado anteriormente, revela que esse meio de transporte é tão antigo quanto à própria humanidade e ela se apresentou como elemento importante para própria evolução da humanidade, principalmente, para evolução do comércio entre as pessoas e entre os países.

Navegar por navegar não é o propósito principal, porque a sua essência é o transporte de mercadorias e pessoas de um ponto a outro em grandes distâncias e em grandes quantidades, que seriam impossíveis fazê-lo por outros meios de transportes ou, extremamente, dispendioso para executá-lo.

Ao se deparar com uma análise da geomorfologia terrestre, os nossos mares e oceanos cobre mais de 70% da superfície da Terra<sup>27</sup> e eles são responsáveis por separar continentes, países e grandes regiões do globo, mas, ao mesmo tempo, apresentam-se como uma via de ligação que possibilita a circulação de bens cruciais para economia dos países e poderia dizer, categoricamente, que a navegação é um fator essencial para desenvolvimento de toda a humanidade.

A importância da navegação é indiscutível, diante do seu relacionamento intrínseco com as pessoas e os Estados em vários aspectos, de maneira que não se poderia deixar de lado alguns elementos importantes dessa espécie de transporte, a fim de entender a sua organização, a sua estrutura e, assim, entender a dinâmica atual, tanto fora do Brasil e como em nosso país.

É óbvio a importância da navegação para o desenvolvimento da humanidade em vários aspectos e, também, torna-se perceptível que ela apresenta-se uma estrutura dinâmica e complexa para viabilizar as atividades realizadas pelo setor da navegação e, sendo assim, entender todos os elementos que o compõe é essencial para compreensão do presente trabalho.

Nesta senda, o estudo não poderia se desvencilhar do elemento mais importante para formação do mercado da navegação. O navio. Se pensarmos ele apenas como um objeto – bem – propriamente dito, não teria relevância para o estudo, mas se considerarmos com o elemento essencial para viabilizar o transporte de mercadorias, não se poderia deixá-lo de fora da presente análise.

---

<sup>27</sup> Disponível em: <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/oceanos.htm>>. Acesso em: 19. Dez.2015.

Como elemento essencial, ele apresenta-se características que se relacionam com todos aqueles que dele necessita e que afeta, diretamente, atuação dos NVOCC, tal como a necessidade do navio possuir um registro e alvarar um bandeira de um país<sup>28</sup>; a responsabilidade gerada pelos acidentes causados por ele e pelos danos ocorridos com a carga e tripulação.

A necessidade do navio alvarar uma bandeira de um país impõe e de requisitos impostos por este que interfere na forma como o NVOCC se relaciona com ele, uma vez que a realização de contratos de afretamento nas modalidades adiante analisadas deve observar tais condições.

Não só por essa forma interfere em como o NVOCC se relaciona com ele, porque a percepção da existência de uma diferenciação entre navio e embarcação também traz uma condição que pode resultar numa impossibilidade de um relacionamento entre aquele e o próprio objeto - navio ou embarcação, uma vez que a sua participação não ocorre em toda espécie de embarcação.

Essa visão de relacionamento remete a necessidade de averiguar e delimitar as pessoas que dele participam, diretamente, para situá-los no mercado da navegação mercantil e diferenciá-los da atuação do NVOCC, de modo a deixar claro, posteriormente, a ausência de uma regulação específica para ele.

## **2.1 NAVIO OU EMBARCAÇÃO**

O instrumento principal para viabilizar o transporte de mercadorias e pessoas é, comumente, chamado de navio. Mas, não raro, encontramos pessoas atribuindo o termo “embarcação” como sinônimo para identificar o veículo de transporte marítimo de mercadorias e pessoas por vias aquáticas.

Aparentemente, os termos poderiam ser empregados como sinônimos em várias situações do cotidiano e, para os leigos, as palavras não teriam diferenças alguma. Contudo, em parte, esse pensamento não é completamente errado, porque as palavras si, às vezes, são utilizadas equivocadamente na própria legislação.

---

<sup>28</sup> O Artigo 92 da Convenção do Direito das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar estabelece o seguinte: “Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.

A importância de ilustrar essa diferenciação dos termos “navios” e “embarcações” torna-se essencial para evidenciar alguns aspectos legais contidos na legislação brasileira e para definir a atuação dos envolvidos em relação a eles, tendo-se em vista, dependendo do emprego das palavras, pode-se significar a incidência de uma legislação diferente e responsabilidades distintas entre os agentes. Validamente, existe uma diferença entre o termo navio e embarcação.

### **2.1.1 A DEFINIÇÃO DE EMBARCAÇÃO**

Embarcação é uma construção, um conjunto de coisas que formam um todo orgânico, é uma coisa composta e, deste modo, uma parte sua, individual, não é uma embarcação. Ela deve ser suscetível de se locomover n'água, quaisquer que sejam as suas características<sup>29</sup>.

Com efeito, pode-se encontrar a aplicação variada do termo embarcação e navio no Código Comercial Brasileiro, mas, segundo alguns autores, pretendem distingui-las como sendo embarcação toda a construção destinada a correr sobre a água, reservando a palavra navio para embarcação utilizada na indústria da navegação.

Para outros, não há uma distinção clara na Lei, pois, comumente, o emprego do termo embarcação é para designação dada aos meios de transporte de pequena tonelagem, empregados no interior dos portos. Vê-se assim, quão incerta é a diferenciação, uma vez que o código não a esclareceu.

Conforme afirma GIBERTONI (1998), “a embarcação é o conjunto de elementos unidos que forma um todo orgânico capaz de se locomover, ou seja, um todo composto de várias partes e de diversos acessórios e possui natureza móvel, apesar de sujeitar-se às normas jurídicas que regem os bens imóveis por expressa imposição da lei”.

Segunda ela, ainda, a embarcação é definida como qualquer construção com aptidão para se locomover na água, seja por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características e lugar de tráfego, conforme dispõe o artigo 10 do Regulamento para o Tráfego Marítimo (Decreto nº 87.648 de 24.09.1982) e o artigo 11 da Lei 2.180 de 05.02.1954 que regula o Tribunal Marítimo.

O Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM) acolheu o conceito de embarcação como toda construção, suscetível de se locomover n'água, quaisquer que sejam seus

---

<sup>29</sup> Disponível em: < <http://www.apostila.com.br/apostila/2645/direito-maritimo.html>>. Acesso em: 17. Dez. 2015.

característicos. O RTM incluiu certos corpos flutuantes que devem ser excluídos da noção de navio (dragas, guindastes, etc..) <sup>30</sup>

A interpretação contida no Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM) parece razoável, uma vez que, a partir dessa orientação, pode-se extrair qualquer espécie de direito aplicável, de forma a delimitar o campo de atuação das normas de direito marítimo, validando o enquadramento no conceito verdadeiro de navio mais a diante apresentada.

No entanto, há de se salientar que essa distinção encontrada no Regulamento para Tráfego Marítimo (RTM) é uma discussão que interessa apenas ao direito administrativo, razão pela qual, no presente trabalho, usar o sistema do Código Comercial, com o emprego indiferente dos dois vocábulos (navio ou embarcação).

Passa – se, então, a conhecer a definição aplicada ao termo navio, a fim de enriquecer o debate, mas sem se distanciar da sistemática do emprego indistinto dos termos adotada no Código Comercial Brasileiro.

### **2.1.2 A DEFINIÇÃO DE NAVIO**

Nenhuma norma internacional, bem ainda, o Código Comercial Brasileiro não fornece a conceituação de navio. A definição de navio é utilizada como sinônimo de embarcação, ou seja, tudo aquilo que tem aptidão para navegar. Mas pode - se afirmar que navio é espécie abrangida pelo gênero embarcação.

O conceito de navio pode ser encontrado no Decreto nº 15.788/22 que regulamenta a execução de contratos de hipoteca de navio, no seu artigo 3º e o define como “toda construção náutica destinada à navegação de longo curso, de grande e pequena cabotagem, apropriada ao transporte marítimo ou fluvial”.

Em relação à legislação internacional, segundo BANDEIRA DE MELLO (2001), “os autores franceses restringem a navegação aos engenhos que navegam no mar e, portanto, não incluem a navegação fluvial, já que para eles, a navegação nos rios possui regime próprio”.

O referido autor exemplifica tal entendimento ao afirmar que a equipagem não se sujeita ao código de trabalho marítimo e sim, a um contrato de trabalho e o seguro de navegação fluvial não é regulamentado pelas regras do seguro marítimo.

---

<sup>30</sup> Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/73089-diferenca-entre-embarcacao-e-navio>>. Acesso em: 17. Dez. 2015.

Ainda, BANDEIRA DE MELLO (2001) aborda a dificuldade na classificação de determinados engenhos, como, por exemplo, as ilhas artificiais, as quais só são consideradas navios quando se encontram em deslocamento.

Há uma dificuldade na definição e diferenciação dos termos navios e embarcações. No entanto, quer empregando uma ou outra expressão, o fato é que eles são empregados na atividade mercantil e, por conseguinte, exerce um papel fundamental na indústria naval.

Apesar da sua importância para essa atividade, o seu relacionamento com o NVOCC é limitado a um aspecto específico. O transporte de mercadorias. Essa característica acaba sendo um elemento para não estender a discussão a outras espécies de navios/embarcações que não possui a aptidão de transportar mercadorias, mediante o pagamento de um preço, ou seja, do frete.

Nesta senda, o emprego do navio/embarcação para o NVOCC deve estar atrelado a característica do transporte de mercadoria, mediante a cobrança de um preço (frete) para possibilitar a atividade do NVOCC e, conseqüentemente, a existência de um vínculo entre este e o navio/embarcação, propriamente dito.

Sob esta óptica, então, não poderia haver a atuação de um NVOCC em uma plataforma de exploração de petróleo e, não obstante ser uma embarcação/navio, o seu propósito não está relacionado ao transporte de mercadoria, mediante o pagamento de um frete e, conseqüentemente, não se conceberia um relacionamento entre aquele e a própria embarcação.

## **2.2 DO ARMADOR**

O relacionamento entre a embarcação/navio ocorre por meio da figura do armador, diante ser ele o responsável por viabilizar o emprego dela na atividade de transporte de mercadoria.

A jurista Carla Adriana Comitre Gilberton (2013, 53.) define o armador (*Owner*) como sendo “a pessoa, física ou jurídica, que arma a embarcação, isto é, coloca-a nas condições necessárias para que possa ser empregada em sua finalidade comercial, e que opera comercialmente, pondo a embarcação ou a retirando da navegação por sua conta”.

Essa figura não, necessariamente, é o proprietário do navio, no entanto, deve operá-los. Essa operação pode ocorrer através de navios próprios ou afretados, fazendo com que a característica de proprietário dos mesmos seja um elemento dispensável para caracterizá-lo na indústria naval.

É ele o responsável por armar o navio, ou seja, colocar o navio pronto para operar e realizar a sua destinação específica, mediante a sua equipagem e manutenção de suas condições de navegabilidade.

Existe uma diversidade na doutrina acerca da classificação das espécies de armador, mas a visão do doutrinador Matusalém Gonçalves Pimenta é mais ampla por (2013, 117.) classificar eles como Armador-Proprietário, Armador-gerente, Armador-Estado, Armador-locatário, Armador- arrendatário, Armador- Virtual. Essa classificação é a mais aceita na comunidade marítima brasileira. Com essa classificação e segundo o mencionado autor, ele os define da seguinte forma:

O armador-Proprietário, “o próprio nome já diz, é quando o proprietário exerce a atividade de armação do seu navio, promovendo sua exploração tem-se a figura do *Ship-Owner*, ou seja, do armador proprietário”.

O Armador-gerente; “é a pessoa que, em uma parceria marítima, ou sociedade de navio, representa todos os interessados”. Também tipificado nos termos do art. 484 do CCom.

O Armador-Estado: “a figura do armador-Estado (*state owner*) decorre da exploração da atividade mercante de navios pelo estado, independentemente da propriedade do bem.” E conforme a Convenção de Bruxelas de 1926, para proteger a concorrência internacional, tais navios devem se submeter as mesmas regras do que aos armamentos privados, assim como no âmbito judicial.

O Armador- locatário: “Quando o proprietário não explora o navio, pode delegar essa responsabilidade ao armador. Neste caso, o navio continua sob responsabilidade do locador, em virtude de qualquer responsabilidade, pode requer ação de regresso frente ao locatário”.

O Armador- arrendatário: “configura-se quando o navio pode ser objeto de um arrendamento mercantil (*leasing*). Nesta hipótese, o arrendatário assume a figura do armador. Armador-afretador: o conceito deriva do contrato de fretamento, tipificado na Lei 9.432 de 1997. Do qual dependendo da forma do afretamento pode modificar a Gestão Náutica (GN) e a Gestão Comercial (GC) do navio, podendo o armador ser o seu transportador”.

O Armador- Virtual: “O armador-operador ou virtual, conhecido mundialmente conhecido no meio marítimo pela sigla NVOCC (Non vessel Operating Common Carrier), são transportadores marítimos, dos quais não possuem frota própria”.

Como bem se observa, a classificação doutrinária insere o NVOCC como um armador, apesar de não possuir navio, pois o elemento propriedade não é essencial para atribuir-lhe essa condição.

### 2.3 DO NVOCC

A sigla NVOCC – *Non Vessel Operating Common Carrier* – significa transportador comum não operador de navio, sendo comum o uso do idioma inglês em muitos outros termos utilizados em direito marítimo e no comércio internacional.

Hofstrand<sup>31</sup> o define em seu glossário, lecionando que:

NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier) – É a pessoa ou empresa (frequentemente um transitário de carga) que não possui ou opera o navio transportador, mas que contrata com uma shipping line o transporte de mercadorias de terceiros para quem ele normalmente emite um conhecimento de embarque (house BL).

Neste diapasão, em outro glossário<sup>32</sup>:

Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC). Um consolidador de carga no comércio marítimo que compra espaços de um transportador e os revende para embarcadores menores. O NVOCC emite conhecimentos de transporte, publica tarifas e geralmente se porta como transportador marítimo com um, exceto que ele não fornece o real serviço oceânico ou intermodal.

A condição de não proprietário de navio ou frota do NVOCC faz com que ele tenha que realizar grandes reservas cargas em navio qualquer e operar como intermediário do transporte ou da logística.

Esse espaço de carga reservado pelo NVOCC é vendido em menor quantidade e, obviamente, maior preço para embarcadores, ou seja, apresentando-se como um verdadeiro atravessador entre o dono da carga e o navio.

O NVOCC possibilita ainda a consolidação de pequenos embarques, que são chamados de *less than container loads* (LCL), bem como embarques de contêineres padronizados *full container loads* (FCL), que são transportados por meio de um único conhecimento de embarque.

Outras definições do NVOCC também o colocam na condição de embarcador perante o transportador, o definindo como: “um transportador comum que não opera os navios pelos

---

<sup>31</sup> HOFSTRAND, Don. *Transportation terms*. 2006. Disponível em: <<http://www.extension.iastate.edu/AGDM/wholefarm/html/c3-06.html>>. Acesso em: 17. Dez. 2015.

<sup>32</sup>LCL. Glossary. Disponível em: <<http://www.lclog.com/glossary.html>>. Acesso em: 17. Dez. 2015.

quais o transporte marítimo é fornecido, e é embarcador em sua relação com o transportador-executor.”<sup>33</sup>

Quanto à complexidade do tema, aduz Martins<sup>34</sup>:

A temática relativa ao NVOCC é uma das mais polêmicas no direito marítimo. A Complexidade e a polêmica iniciam-se desde o conceito e avançam essencialmente sobre o enquadramento jurídico, as responsabilidades e as obrigações. Inicialmente, a sigla NVOCC encerra a expressão non-vessel operating common carrier. Deflui da análise estritamente semântica da expressão que NVOCC é transportador comum, não o operador do navio.

Não raro, o NVOCC é também denominado de operador, operador-armador ou mesmo armador virtual e, apesar de receber o termo “virtual”, em nada guarda relação com a rede mundial de computadores, *internet*, fato mais relacionado a sua característica de ocupar a posição de armador sem possuir um navio propriamente dito.

Como tal, ou seja, como armador, ele pode celebrar contratos de afretamento de navios na modalidade *Time Charter Party* (TCP), *Voyage Charter Party* (VCP), *Body Charter Party* (BCP), os quais serão mais detalhados mais a frente.

Ainda Martins<sup>35</sup> sugere que:

Talvez a imprecisão terminológica decorra da utilização usual e genérica da expressão armador, no mercado shipping, em geral, como sinonímia de transportador. Todavia, juridicamente, é incorreta tal sinonímia que importa, por conseguinte, problemática concernente ao correto enquadramento legal e respectivas responsabilidades.

Dentro das características do NVOCC e do mercado de transporte marítimo, a hipótese do NVOCC de ser afretador de um navio em BCP acaba sendo muito pouco provável, pois, comumente, a atuação é mais destinada para operar pequenas quantidades de cargas que, dificilmente, sem ele, estas não poderiam ser embarcadas por serem inviáveis para os respectivos custos de fretes.

Pode-se dizer que o NVOCC quando afreta um navio em BCP ele o está fazendo para atender certas peculiaridades no transporte para um determinado cliente, aproveitando-se do seu relacionamento com outros armadores para conseguir melhores preços de fretes.

As peculiaridades das cargas dos armadores tradicionais acabam revelando que eles preferem trabalhar com cargas já containerizadas (FCL), ao invés das cargas fracionadas que

<sup>33</sup> ROADWAY. Glossary. Disponível em: <http://www.roadway.com/homeland/glossary.html>>. Acesso em: 23. Dez. 2015.

<sup>34</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. Vol I. 3 ed. Barueri: Manole, 2008, p. 299.

<sup>35</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. Vol I. 3 Ed.Barueri: Manole, 2008, p. 304.

são entregues a eles por vários embarcadores para unitização<sup>36</sup> (LCL). Na primeira modalidade, um contêiner é destinado apenas um embarcador (dono de carga) e na segunda hipótese, existe vários embarcadores para um só contêiner.

Neste contexto, o volume de carga para o NVOCC acaba sendo um fator indiferente e um grande atrativo para novos negócios, pois, age como transportador e consolidador da carga. E segundo Helges Samuel Bandeira, “os maiores NVOCC do mundo, hoje em dia, são as empresas DHL, a UPS e a IAL, que operam, predominantemente, no oriente médio e região”<sup>37</sup>.

Essa posição de importância para o mercado de transporte marítimo, entretanto, não encontra um arcabouço jurídico para sua regulação no Brasil, de forma que não existe uma definição clara para caracterizá-lo dentro da cadeia logística, sendo confundido com outros atores, tal como um *freight forwarder*.

Doravante, o tema será debatido com maior profundidade, especificamente, quanto a sua regulação no Brasil e nos Estados Unidos e outros aspectos importantes.

#### **2.4 DO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS (IFF)**

No cenário macroeconômico contemporâneo, a realização eficiente das operações de comércio internacional se impõe como condição de sobrevivência às empresas, fazendo com haja oportunidade para o aparecimento de novas figuras intervenientes no transporte marítimo.

Para tal, é necessário observar e agir sobre todos os pontos pertinentes aos processos de exportação e importação, analisando-se de maneira sistêmica a cadeia produtiva, a fim de identificar o papel daqueles que participam desse mercado.

Nesse contexto, a forma como os produtos são levados ao destino, obedecendo aos prazos e às exigências, a forma como são manuseados, movimentados, embalados e rastreados torna-se fundamental para a consecução dos objetivos empresariais e, para tanto, seria insuficiente apenas a existência de NVOCC para desempenhar funções especializadas.

---

<sup>36</sup> Unitizar uma carga significa agrupar volumes, tendo como principal objetivo a facilitação no manuseio, movimentação, armazenagem e transporte da carga. Disponível em: <<http://cursosnocd.com.br/logistica/o-que-significa-unitizacao.htm>>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

<sup>37</sup> Disponível em: <<http://siaibib01.univali.br/pdf/Helges%20Samuel%20Bandeira.pdf>>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

De acordo com a Fiata<sup>38</sup>, o *forwarder* surgiu a partir do século X. Sua atividade evoluiu com a criação de armazéns públicos nos portos e cidades e com a ampliação do comércio marítimo.

Segundo ele, inicialmente, o IFF exercia o papel de um agente comissionado, executando em nome de um produtor todas as operações de importação e exportação, no tocante a embarque e desembarque (*loading/unloading*), liberação alfandegária, armazenagem, transporte, venda e, até mesmo, processos relacionados ao pagamento ou cobrança das mercadorias.

Gradualmente, começou também a contratar seguro, até tornar-se um profissional neutro e independente, interrompendo aos poucos as atividades relacionadas com operações financeiras e destinando-as para os bancos comerciais.

Por meio das mudanças ocorridas ao longo do tempo, o IFF tomou efetivamente seu lugar na economia, tornando-se um especialista em operações de transporte internacional e encontrando para seu cliente, exportador ou importador, a rota mais rápida e econômica.

Conforme a definição da Fiata<sup>39</sup>, *freight forwarder* significa a pessoa ou a empresa que conclui um contrato de *freight forwarding* com um cliente. Tal contrato refere-se aos serviços de qualquer tipo, relativos ao carregamento, consolidação, armazenagem, manuseio, embalagem ou distribuição das mercadorias, incluindo, mas não se limitando, a assuntos legais e fiscais, declarações de mercadorias para fins alfandegários e providências de seguro para as mercadorias.

De acordo com a Associação Portuguesa dos Agentes Transitários (Apat) apud Henrich (1998)<sup>40</sup>, o *forwarder* é o agente de maior valia no comércio internacional. Ele faz o planejamento das necessidades de transporte das mercadorias dos seus clientes, importadores e exportadores, oferecendo a solução logística adequada a cada caso concreto.

Neste contexto, pode-se dizer que não haveria atividade comercial sem a existência de transportes efetivos e viáveis numa perspectiva internacional se não houver uma entidade que, na origem e no destino, seja capaz de planificar, conceber, controlar e coordenar todas as operações e trâmites necessários à movimentação física das mercadorias. Essa entidade é *forwarder* (APAT, 1998).

---

<sup>38</sup> FIATA. The Freight Forwarder – Past and Present. 1980.

<sup>39</sup> FIATA. Freight forwarders adopt an official description of “freight forwarding and logistics services”. 2004.

<sup>40</sup> HENRICH, V. R. Correlação entre a indústria de freight forwarding no Brasil e no mundo. Trabalho de Conclusão de Curso. São Leopoldo: Unisinos, 1998.

Rodrigues<sup>41</sup> define os IFFs como “corretores de cargas, empresas de armazenagem ou qualquer outro agente econômico que decida consolidar cargas de diversos embarcadores e negocie com os transportadores fretes menores do que os que seriam obtidos individualmente pelos embarcadores”.

Ao se analisar a questão da sua remuneração, pode-se dizer que o seu lucro reside, justamente, na diferença obtida no frete que ele comercializa com outros usuários, principalmente, os embarcadores ou donos das mercadorias.

É importante registrar que o IFF presta serviço em seu próprio nome e emite um conhecimento de embarque<sup>42</sup> próprio. Para os embarcadores e consignatários (destinatários das cargas) individuais, o IFF será o transportador, enquanto que na relação do IFF com o transportador efetivo, o IFF será o embarcador e o consignatário<sup>43</sup>.

Para Vieira<sup>44</sup>, o IFF possui, entre outras funções, as seguintes: contratação do transporte, atuando como intermediário entre o usuário e a empresa transportadora; recepção das mercadorias no porto e sua entrega ao transportador terrestre; cumprimento de formalidades administrativas e consolidação e desconsolidação de cargas.

Keedi e Mendonça<sup>45</sup> acrescentam que o IFF realiza todos os trâmites necessários, como reserva de espaço em veículos transportadores, embarque, desembarque, emissão de documentos, negociação bancária de documentos, contratação de câmbio, ação junto às repartições públicas, agências governamentais, agências marítimas, bem como operações de liberação e despacho de carga, aglomerando funções de despachantes.

Verifica-se, portanto, que os IFF's apoiam-se em uma cadeia formada por agentes especializados que atuam mundo todo, permitindo que haja uma prestação de serviços integrado e aplicando uma logística global porta-a-porta.

---

<sup>41</sup> RODRIGUES, P. R. A. Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional. São Paulo, Aduaneiras, 2000.

<sup>42</sup> Conhecimento de Embarque (Bill of Lading = B/L) **é o documento emitido pela companhia transportadora** que atesta o recebimento da carga, as condições de transporte e a obrigação de entrega das mercadorias ao destinatário legal, no ponto de destino pré-estabelecido, conferindo a posse das mercadorias. É, ao mesmo tempo, um recibo de mercadorias, um contrato de entrega e um documento de propriedade, constituindo assim um título de crédito. Disponível em: <[http://www.aprendendoaexportar.gov.br/maquinas/como\\_exp/neg\\_importador/docs\\_exterior.asp](http://www.aprendendoaexportar.gov.br/maquinas/como_exp/neg_importador/docs_exterior.asp)>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

<sup>43</sup> Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/31418/000681821.pdf>>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

<sup>44</sup> VIEIRA, G. B. B. Transporte Internacional de Cargas. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

<sup>45</sup> KEEDI, S.; MENDONÇA, P. C. C. Transportes e seguros no comércio exterior. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

## 2.5 DA AGÊNCIA MARÍTIMA

Em continuação a identificação dos intervenientes na cadeia logística, pode-se destacar a figura da agência marítima, a qual, segundo Érico Lafranchi Camargo Chaves<sup>46</sup>, seria uma empresa que a sua tarefa é representar o armador, auxiliando-o na armação propriamente dita e no transporte marítimo.

Na cadeia logística, o papel da agência marítima pode ser desempenhado pelo próprio armador ou uma empresa sem vinculação a ele para representa-lo e, conseqüentemente, realizar a respectiva prestação de serviço.

Ele é um verdadeiro mandatário do armador nas tarefas necessárias perante os órgãos portuários, fiscalizatórios, governamentais e usuários do serviço disponibilizados pelo próprio armador.

As atribuições da agência não se limitam apenas a um simples representante ou mandatária, pois o armador poderá utilizar seus serviços na condição de agente comercial ou operacional, de maneira que, neste tipo de situação, seria comum a existência de outra agência marítima para desempenhar outras tarefas que seriam executadas pela primeira.

A condição de atuar na área comercial que pode ser atribuída à agência marítima lhe credencia, também, na atuação como uma espécie de angariador de carga em prol do armador, levando em condição o espaço disponível no navio e as peculiaridades das operações das respectivas cargas.

Aqui, é importante salientar que a emissão do conhecimento de embarque é de incumbência do agente, a qual o faz em nome do armador. O Conhecimento Marítimo, normalmente, é emitido e assinado pelo agente, em nome e por conta do armador<sup>47</sup>.

## 2.6 DO DESPACHANTE ADUANEIRO

A atividade de despachante aduaneiro é regulada pelo Decreto nº 4.014, de 13 de Janeiro de 1942 e pode extrair uma definição do próprio texto legal, a qual seria o profissional encarregado em realizar todas as atividades relacionadas aos trâmites dos despachos de importação, reexportação, trânsito, baldeação e reembarque de mercadorias estrangeiras e os

---

<sup>46</sup> CHAVES, Érico Lafranchi Camargo. O Agente Marítimo: A Natureza Jurídica da Atividade e sua Responsabilidade por Atos Praticados por seus Representados. Disponível em: <[http://www.costalafranchi.com/site/images/pdf/Agencia\\_Maritima\\_Natureza.pdf](http://www.costalafranchi.com/site/images/pdf/Agencia_Maritima_Natureza.pdf)>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

<sup>47</sup> Disponível em: <<http://www.santosbaylogistica.com.br/voce-sabe-as-diferencas-entre-armador-nvoce-e-agencia-maritima/>>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

despachos para o estrangeiro, inclusive organizando a documentação perante os órgãos alfandegários.

A figura do despachante aduaneiro é importante perante os órgãos fazendários responsáveis pelo procedimento de desembaraço das mercadorias na importação e exportação delas. Ele atua na condição de procurador do importador ou do exportador, e de acordo como determina o Artigo 28<sup>48</sup> do Decreto acima citado. Dessa maneira, é o responsável por intervir, em prol do importador ou exortador, dentro do procedimento administrativo destinado ao desembaraço da mercadoria<sup>49</sup>.

O Despachante Aduaneiro é um profissional liberal autônomo e pode operar individualmente ou vinculado a uma Comissão de despacho na condição de contratado, a qual poderá ser dirigente técnico dessa empresa<sup>50</sup>.

No entanto, a figura do despachante aduaneiro não é essencial ou obrigatória dentro do processo administrativo para realização do desembaraço aduaneiro, pois, como procurador, significa dizer que o próprio interessado poderá, por conta própria, os serviços que seriam executados pelo aludido profissional.

Na hipótese do interessado, por alguma razão, não desejar realizar estes serviços diretamente, por si ou pelos seus empregados, somente o Despachante Aduaneiro poderá fazê-lo, de acordo com as normas em vigor, haja vista ser um profissional especializado.

Pelos seus serviços, os interessados irão realizar o pagamento de uma remuneração, denominados de honorários, cujos valores são acertados entre o cliente e o profissional, levando em consideração a espécie de mercadoria, o seu valor e o tempo gasto na execução de sua prestação de serviços.

Dessa maneira, é um profissional para prestação de serviços secundários ao transporte de mercadorias, mas que, dentro dos seus conhecimentos específicos acerca do processo

---

<sup>48</sup> Art. 28. Os despachantes aduaneiros e seus ajudantes, não são servidores públicos, ficando, porém, sujeitos, em suas relações com o fisco, à disciplina das leis e regulamentos vigentes aplicáveis a estes. As relações que mantiverem com os comitentes serão reguladas pelas leis que regem o mandato, o qual, nos despachos de importação, obedecerá aos seguintes dizeres:

"A firma comercial, acima declarada, matriculada no registro do Comércio de..... cidade de..... sob n....., estabelecida à rua....., n....., e também registrada como importadora nesta repartição sob n....., representada neste ato pelo....., autoriza o despachante aduaneiro Sr....., a despachar as mercadorias constantes desta nota, responsabilizando-se por todos os seus atos nela praticados, pelos direitos e taxas devidas à Fazenda Nacional, conforme as mercadorias do conhecimento, fatura e manifestos, por todas as faltas e desvios de direitos em qualquer tempo verificados independentemente de mais formalidades ou forma de processo".

<sup>49</sup> Desembaraço aduaneiro, no Direito aduaneiro, é a liberação de uma mercadoria pela alfândega para a entrada no país (em caso de importação) ou sua saída (em caso de exportação, depois de a sua documentação ser verificada. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Desembara%C3%A7o\\_aduaneiro](https://pt.wikipedia.org/wiki/Desembara%C3%A7o_aduaneiro)>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

<sup>50</sup> Disponível em: <<http://cursosnocd.com.br/logistica/empresas-intervenientes-na-navegacao.htm>>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

administrativo de desembaraço aduaneiro, apresenta-se como uma figura para diminuição de tempo e custos na logística, ante a burocracia para execução dessa fase no transporte da mercadoria.

## **2.7 DA COMISSÁRIA DE DESPACHOS**

A comissária de despacho é uma empresa de prestação de serviços em que possui nos seus quadros de funcionários despachantes aduaneiros. Ela tem o objetivo de auxiliar os importadores ou exportadores no desembaraço de suas mercadorias perante os órgãos alfandegários localizados em portos, aeroportos, pontos de fronteiras e recintos alfandegários.

Elas são cadastradas pelas autoridades aduaneiras e sempre agem como procuradores dentro do processo administrativo do desembaraço das mercadorias, desempenhando trabalhos burocráticos que seus clientes não estão dispostos a realizar ou estrutura para executá-los.

Em termos gerais, este tipo de empresa atua como um verdadeiro despachante aduaneiro, no entanto, o faz na condição de pessoa jurídica através destes profissionais liberais atrelados em seus quadros de funcionários. A sua missão é zela pela boa tramitação dos procedimentos necessários de uma exportação ou importação, agilizando – o e evitando percalços no seu caminho.

Com isso, é necessário manter em seus quadros profissionais com um profundo conhecimento das normas aduaneiras, a fim de aplicá-los em prol do sucesso da importação ou da exportação sem que haja atrasos ou penalidades para seus clientes.

A única diferença entre o despachante aduaneiro e a comissária de despacho é de cunho de personalidade. Aquele é pessoa física e esta é pessoa jurídica.

## **2.8 DIFERENÇAS ENTRE NVOCC E FREIGHT FORWARDERS**

Os transitários, também denominados de *Freight Forwarder*, e os NVOCC são duas entidades que se tornaram praticamente sinônimo ao longo dos anos. A principal razão para isso é a expansão do negócio que levou muitas empresas a funcionar tanto como um transitário e um NVOCC.

Estritamente falando, existem diferenças distintas entre os transitários e NVOCC; o maior deles é a forma como eles agem em relação à carga. Um NVOCC age como o

transportador de carga a serem enviados. Em comparação, um transitário não age como um portador.

Um transitário<sup>51</sup> só atua no nome do proprietário da carga para facilitar a passagem da carga do ponto de origem até o destino. Eles são transportadoras contratadas para pegar a carga, embarcá-la em um navio ou um avião, em seguida, outra operadora pode buscá-la no porto.

Pode-se, facilmente, discernir este pelo fato de que os transitários não emitem um conhecimento de embarque, enquanto NVOCCs o faz. Um conhecimento de embarque é também conhecido como um contrato de transporte e é um documento legal que liga ambas as partes para os termos acordados no transporte.

Um conhecimento de embarque é importante, pois imputa ao NVOCC a responsabilidade quando a carga é perdida ou danificada durante o seu trânsito, fato que implica a necessidade de compensação ao proprietário da carga por parte daquele.

Um transitário não emite um conhecimento de embarque e, por conseguinte, ele não é responsável por qualquer dano ou perda sofrida enquanto a carga estiver em trânsito. É o trabalho do transitário em obter o conhecimento de carga junto das transportadoras.

Como já foi dito acima, muitas das grandes companhias de navegação podem atuar como NVOCCs e transitários, no todo ou em certa medida. Nestes casos, as empresas assumem toda a responsabilidade como o remetente e como transportadora.

Também é muito comum para NVOCCs menores e transitários terem contratos de longa data ou acordos, pois, é benéfico para ambas as partes realizarem o trabalho em conjunto com a outra<sup>52</sup>.

## **2.9 CONTRATO DE FRETE OU DE TRANSPORTE MARÍTIMO**

É inegável que o principal modal para o transporte de mercadorias utilizado no comércio exterior é o marítimo. Não seria possível, à título de exemplo, realizar a movimentação de matérias primas em grandes distâncias e quantidades sem o auxílio de um navio. Pode-se citar, por exemplo,<sup>53</sup> minério de ferro, carvão, açúcar, madeira, petróleo, etc...

---

<sup>51</sup> Disponível em: <<http://www.salgues.com.br/vartigos.php?cod=20>>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

<sup>52</sup> Disponível em: <[https://portogente.com.br/arquivos/arq\\_753\\_nvocc.doc](https://portogente.com.br/arquivos/arq_753_nvocc.doc)>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

<sup>53</sup> Disponível em: <<http://portalrevistas.ucb.br/index.php/rvmd/article/viewFile/5738/3885>>. Acesso em: 03. Jan. 2016.

Essa realidade, geralmente, ocorre, através de navios especializados no transporte dessas espécies de mercadorias, ou seja, navios destinados para o transporte de *commodities*<sup>54</sup>, de *containers*, petróleo e gás, existindo, também, aqueles que servem para qualquer espécie de produtos (carga geral), onde são embarcados com remessas de produtos até a sua capacidade.

O vínculo jurídico para viabilizar essa relação de transporte ocorre por meio do instrumento conhecido como “Carta – Partida” ou, internacionalmente, chamada de *Charter Party*. Este instrumento é um contrato marítimo pelo qual o afretador consegue o uso do navio para ou por determinado número de viagens ou por um determinado período temporal (BUCKLEY, 2008, p. 59).

Dentro dos interesses de quem irá utilizar o navio, ele pode possuir diversas finalidades e formas de aproveitamento comercial que são definidos pelos chamados contratos de utilização do navio ou contratos marítimos, que se dá, justamente, na forma de um contrato de afretamento ou de fretamento<sup>55</sup>.

É neste instrumento jurídico que, além de obrigações inerentes ao próprio navio, define o preço a ser pago, que no mundo marítimo define-se como frete, expressão que pode ser usada, tanto para o pagamento da exploração direta do navio como para a movimentação de cargas.

Com efeito, a compreensão de alguns aspectos desse mercado apresenta-se necessário para o presente estudo, uma vez que a atuação do NVOCC, igualmente como os demais atores, também se insere nessa realidade.

O mercado de frete é, basicamente, dividido em duas categorias: a navegação *liner*<sup>56</sup> e a *tramp*<sup>57</sup>. As duas espécies de navegação apenas diferem entre si o fato da regularidade nas

---

<sup>54</sup> Commodities são produtos "in natura", cultivados ou de extração mineral, que podem ser estocados por certo tempo sem perda sensível de suas qualidades, como suco de laranja congelado, soja, trigo, bauxita, prata ou ouro. Atualmente também são consideradas commodities produtos de uso comum mundial como lotes de camisetas brancas básicas ou lotes de calças jeans. Disponível em: <[http://www.economiabr.net/economia/5\\_commodities.html](http://www.economiabr.net/economia/5_commodities.html)>. Acesso em: 05. Jan. 2016.

<sup>55</sup> “As expressões afretamento e fretamento se diferenciam pela análise do diálogo e da gramática. Afretar um navio ou afretamento é o ato de tomar para si o navio em contrato de fretamento para usá-lo no transporte de carga própria ou de terceiros. Fretar ou fretamento significa o inverso do afretamento, isto é, significa o ato de disponibilizar o navio a frete ao afretador que efetivamente usará o navio. Ao contrário, o afretador ‘afreta’ o navio” (MARTINS, 2013, p. 61). Disponível em: <<http://portalrevistas.ucb.br/index.php/rvmd/article/viewFile/5738/3885>>. Acesso em: 05. Jan. 2016.

<sup>56</sup> É um termo usado no mercado marítimo para linhas regulares de transporte de mercadorias, conhecido como *liner shipping (Common Carrier)*, as empresas de navegação publicam com antecedência suas rotas e paradas em diversos portos. Neri, Marcelo. Contratos de Afretamento Marítimo Mercado Tramp. Revista Jurídica da Câmara Arbitral Marítima do Rio de Janeiro. 09 set. 2013. Disponível em: <<http://camrj.blogspot.com.br/2013/09/contratos-de-afretamento-maritimo.html>>. Acesso em: 05. Jan. 2016.

<sup>57</sup> O mercado *tramp* é um termo usado para o comércio de afretamento de navios que estão abertos à demanda do mercado, sem rota fixa. Neri, Marcelo. Contratos de Afretamento Marítimo Mercado Tramp. Revista Jurídica da

rotas, enquanto uma não existe (*tramp*), ficando a mercê de interessados que irão fixá-las, a outra oferece rotas fixas (*liner*) e determinadas entre portos e países no transporte de mercadorias.

Juridicamente, ambas espécies instrumentalizam a sua prestação de serviços com base num contrato de transporte marítimo de mercadorias, cujo valida a cobrança de sua remuneração, ou seja, obtém o *freight* (frete). Ele se dá por meio do Conhecimento de Embarque ou *Bill of Lading*.

Na navegação *tramp*, a qual se reveste do elemento de não regularidade no que diz respeito às rotas e escalas marítimas, a noção de frete é, normalmente, substituída pelo o *hire*, que é o termo usado para “consignar o preço pela utilização do navio afretado” (MARTINS, 2013 p. 59).

A Professora Eliane Martins (2013, p. 62) traz uma série de benefícios na utilização dessa divisão:

I - as possíveis vantagens comparativas do preço do *hire*<sup>58</sup> dos contratos de fretamento dos navios *tramp* com relação ao preço de frete devido em contratos de transporte em navios *liners*;

II - atuação efetiva da empresa no comércio internacional e utilização constante do transporte marítimo ou por vias navegáveis;

III - falta de navios *liners* ou de espaço para o transporte da carga; celeridade e flexibilidade; peculiaridades das rotas e escalas e dos mercados;

IV - natureza da carga; especificidades ou exigências decorrentes das tratativas negociais e do contrato.

Não é de hoje que existe contrato de afretamento marítimo – utilizado há séculos no comércio ocorre quando o fretador concede ao afretador o uso completo ou parcial de seu navio, desde que o segundo lhe pague um valor ajustado conhecido como “frete” (VITRAL, 1977, p. 169).

Carla Gibertoni (2005, p. 174) traz uma definição acerca dessa espécie de contrato, quando assevera o seguinte “[...] o fretamento é o contrato pelo qual o fretador se obriga, em retribuição do frete contratado, a pôr a disposição do afretador um navio em bom estado, durante a execução do contrato”.

---

Câmara Arbitral Marítima do Rio de Janeiro. 09 set. 2013. Disponível em: <<http://camrj.blogspot.com.br/2013/09/contratos-de-afretamento-maritimo.html>>. Acesso em: 05. Jan. 2016.

<sup>58</sup> É uma espécie de aluguel pago ao proprietário do navio ou ao fretador. Disponível em: <<http://www.passeidireto.com/arquivo/1015104/afretamento/2>>. Acesso em: 05. Jan. 2016.

Dessa maneira, pode-se dizer que quando o navio é entregue para alguém e, por consequência, este paga o frete a quem lhe disponibilizou o navio, estamos diante de um contrato de afretamento marítimo, de modo que a atuação do NVOCC sempre está lastreado por este tipo de contrato.

Neste momento, é importante, outrossim, destacar as partes integrantes dessa espécie de contrato marítimo, diante da possibilidade de gerar confusão entre os termos e da compreensão deste tipo de contrato por ocasião da utilização do navio.

Carla Gibertoni fala que se alguma pessoa fretou um navio, ou seja, o cedeu a outrem, então ela se enquadra como “fretador”, também conhecido como *owner* ou *disponent*. A pessoa que tomou o navio a frete, isto é, que o afretou, é denominada “afretador”, figura conhecida na língua inglesa como *charterer* (GIBERTONI, 2005, p. 175).

Absorvida a noção acerca das partes do contrato de afretamento, a análise de outras características do contrato de afretamento passa a ser importante. Neri (2013) traz várias características do contrato de afretamento:

O contrato de afretamento marítimo é um instrumento privado, particular e bilateral. É um contrato de locação de navios por tempo ou viagem, estabelecendo preço e condições. É um contrato usado no mercado tramp (termo usado para o comércio de afretamento de navios que estão abertos à demanda do mercado, sem rota fixa), no qual operam livremente, não dispendo de linha regular, nem programação de escalas. Quando é alugado, o seu proprietário indica o local onde se encontra a embarcação e solicita as cargas e destinos que prefere. Os navios ou seus Armadores podem ser chamados neste caso de Private Carriers, pois poderão transportar para um ou mais exportadores (Empresas, não o público em geral), sob um Contrato de Afretamento com o exportador/importador.

No ordenamento jurídico brasileiro, pode-se extrair que o contrato de fretamento pode ser total ou parcial<sup>59</sup>. Onde o primeiro diz respeito a totalidade da capacidade do navio e o segundo, logicamente, refere-se a quantidades de espaços para o transporte de mercadorias. Essa noção de ser extraída no artigo 566 do Código Comercial Brasileiro.

O fretamento parcial é utilizado, quando o transportador é contratado com um fim específico de realizar o transporte de mercadoria em um determinado navio para que seja entregue local/porto/terminal designado pelo embarcador/dono da carga.

No fretamento total, é importante asseverar sobre a possibilidade de o afretador subfretar partes ou o navio inteiro a terceiro, com a finalidade de gerar mais lucros nessas operações de transportes de mercadorias.

---

59 Disponível em: <http://portalrevistas.ucb.br/index.php/rvmd/article/viewFile/5738/3885>>. Acesso em: 05. Jan. 2016.

Essa circunstância, salvo previsão contratual expressa em sentido contrário, é faculdade do afretador (LACERDA, 1984, p. 173-174). Aqui, é onde a maioria dos NOVCC encontra oportunidades comerciais para efetivar suas respectivas prestações de serviços.

### 2.9.1 MODALIDADES DE AFRETAMENTO

Ao se adentrar na análise das modalidades de contratos de afretamento marítimo, encontram-se, tipicamente, três espécies distintas: fretamento a casco nu; fretamento por tempo; fretamento por viagem. Essa classificação encontra-se na própria legislação brasileira<sup>60</sup>.

Na língua inglesa, o primeiro é conhecido por *by demise* ou *demise charter party*, e a sua principal característica é permitir ao afretador assumir o controle operacional do navio, bem como equipá-lo para possibilitar ao navio aptidão para uma expedição marítima.

O afretamento a casco nu impõe ao proprietário ou fretador do navio apenas a obrigação de disponibilizar a embarcação em boas condições de navegabilidade e fluviabilidade. “Ele, por sua vez, irá custear com as despesas de armação, equipagem, combustível e demais gastos operacionais da embarcação” (GIBERTONI, 2005, p. 179).

Nessa modalidade, o afretador será o responsável pela contratação e designação o comandante e da tripulação, bem como de todo o gerenciamento do navio, vindo ao final do contrato de afretamento obrigado a restituir o navio nas mesmas condições que o recebera no início da relação contratual.

No contrato de fretamento, por tempo, é também conhecida na língua inglesa por *time charter party*. Nessa hipótese de contratação, existe uma diferença clara com o contrato de afretamento a casco nu, pois, não haverá a responsabilidade pela equipagem e armação do navio pelo afretador, ficando ela a cargo do próprio fretador, ficando a posse e propriedade em favor deste.

Em termos gerais, é um verdadeiro “aluguel” de um navio apto a navegar dentro de num espaço de tempo, pois, o fretador disponibiliza uma embarcação já equipada e tribulada, ficando a cargo do afretador as despesas relacionadas com o combustível, manutenção e com a carga que ele irá transportar.

---

60 O artigo 8º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 tem a seguinte redação: “a empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu”. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm)>. Acesso em: 05. Jan. 2016.

O afretador, dessa maneira, deve se observar, durante a escolha da embarcação, para fatores que influenciam na eficiência do transporte naval, dentre os quais cabe citar velocidade, consumo de combustível e *deadweight*<sup>61</sup> (GIBERTONI, 2005, p. 180).

A Professora Carla Gibertoni (2005, p. 180) assevera que, “em geral, o frete é pago por mês, adiantado, sendo descontados os dias em que o navio permanecer inativo para obras, docagem ou outro motivo qualquer que não seja responsabilidade do afretador; também são deduzidos os dias perdidos em razão de qualquer redução de velocidade por defeito do navio, ou o combustível consumido em excesso, pelas mesmas razões”.

Pelo o pensamento da mencionada professora, conclui-se que, não obstante o frete ser pago por mês, sua incidência normalmente é diária, de modo que, conforme explanado pela doutrinadora supramencionada, em casos de defeitos que impossibilite o afretador de realizar sua expedição marítima, não poderia este ser cobrado pelo frete por parte do fretador.

A terceira modalidade de contrato de afretamento marítimo citado no ordenamento jurídico brasileiro é com base em viagem, a qual, internacionalmente, é conhecido como *voyage charter*, sendo subdivido em duas vertentes: *single voyage* – que é utilizado para uma única viagem ou por viagens consecutivas – *consecutive voyages*.

Nessa hipótese, o que difere do fretamento por tempo para o fretamento por viagem é o foco que se dá nesses contratos. O primeiro gira em torno do navio e o segundo é no navio e na carga em si, tendo-se em vista que o objetivo é realizar o transporte de carga em uma ou mais viagens. Buckley (2008, p. 59) escreve o seguinte sobre o tema:

O fretamento por viagem é um contrato marítimo sob o qual o proprietário concorda com o transporte em troca de uma taxa (tecnicamente conhecida como frete) por tonelada de carga embarcada de uma quantidade específica de determinada mercadoria entre dois ou mais portos designados. O proprietário possui responsabilidade total pela operação da embarcação. (tradução livre)

Neste contexto, percebe-se que o frete é cobrado de forma diferente entre as referidas modalidades. No fretamento por tempo, a base para cobrança do frete é o dia de utilização do navio, enquanto que, por viagem, o frete tem como base o peso e as dimensões da mercadoria embarcada.

Pelas características do fretamento por viagem, os afretadores utilizam essa modalidade de contrato, geralmente, para o transporte de cargas a granel<sup>62</sup> e produtos derivados de hidrocarbonetos.

---

<sup>61</sup> É o peso, em toneladas métricas, que o navio é capaz de receber a bordo sem prejuízo de suas condições de segurança: carga combustível, alimentos etc. disponível em: <[http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/definicao/deadweight%20\\_938777.html](http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/definicao/deadweight%20_938777.html)>. Acesso em: 05. Jan. 2016.

Neste tipo de fretamento, o proprietário ou armador assume a responsabilidade pela armação, equipagem, combustível, alimentação, taxas, seguro naval, entre outras despesas. O fretador acaba assumindo também a segurança da carga e a operação do navio (GIBERTONI, 2005, p. 181).

No tocante às despesas relacionadas à carga, como a estiva, manipulação, taxas portuárias, tributos, o contrato de afretamento pode atribuir a responsabilidade para qualquer uma das partes, de modo imperar os termos negociados por ocasião do fechamento do respectivo contrato. Assim, tal responsabilidade pode ser do afretador ou do fretador.

Os contratos de fretamento por tempo e por viagem trazem um ponto característico convergente. Em ambos, a equipagem, a operação e o gerenciamento do navio ficam a cargo do proprietário ou armador.

Com isso, no fretamento por viagem, o armador aceita em transportar a mercadoria entre pontos designados. Já, no fretamento por tempo, ele se põe a disposição do afretador para realizar o transporte naval durante um específico período de tempo (WILSON, 2004, p. 4).

Além dessas modalidades de contrato de fretamento marítimo, a Professora Eliane Octaviano (2013, p. 64) elenca mais outras duas espécies de fretamento em sua obra:

I. *Contract of Affreightment* (COA): usualmente cobre um volume acordado de carga para ser transportado entre portos designados em um tempo determinado por uma frota de navios sob o comando de um armador. Poderá ser para um montante de um tipo de carga que o exportador pode prover.

II. *Consecutive Voyage Charter* (Consecs): contrato que visa a performance de um específico número de viagens em um navio, normalmente entre os mesmos portos de carregamento e descarga. Isso deve assegurar constantes negócios para um armador, e também um relativo suprimento constante de uma carga para o afretador e seus recebedores.

A própria autora afirma que essas duas modalidades, embora tenham suas peculiaridades, seguem a estrutura básica cuja similaridade se dá em relação ao fretamento por viagem (MARTINS, 2013, p. 64).

---

<sup>62</sup> O termo “carga a granel” é também denominado de graneis, é aquela que não é acondicionada em qualquer tipo de embalagem. Os graneis são cargas que necessitam ser individualizadas, subdividindo-se em graneis sólidos e graneis líquidos. São graneis sólidos: os minérios de ferro, manganês, bauxita, carvão, sal, trigo, soja, fertilizantes, etc. São graneis líquidos: o petróleo e seus subprodutos, óleos vegetais, etc... Disponível em: <<http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario/termo56>>. Acesso em: 10. Jan. 2016.

Ao se extrair as características das modalidades de contrato de afretamento marítimo, não se encontra óbice para que haja como contratante um NVOCC na condição de afretador, pois, a natureza de sua prestação poderá ser exercida dentro de qualquer um deles.

Ademais, é comum encontrar a existente de NVOCC na condição de fretador e afretador ao mesmo tempo, quando existe a possibilidade de realizar o subfretamento da embarcação para terceiros que, inclusive poderá ser outro NVOCC ou um *freight forwarder*. Assim, nas três modalidades poderão figurar um NVOCC como contratante.

### 3 REGULAÇÃO BRASILEIRA APLICADA SOBRE OS NVOCC - ORIGEM E EVOLUÇÃO

Como já mencionado no presente trabalho, o NVOCC surge nos Estados Unidos e a figura começou a vista no Brasil na década de 1970, diante alto grau de intercâmbio econômico e cultural entre os dois nos anos setenta. Aqui, vale ressaltar que o Brasil vivia sob um regime de ditadura militar e, naturalmente, havia um alinhamento com o pensamento norte americano<sup>63</sup>.

Em ambos os países, a econômica era florescente na década de setenta do século passado, o Brasil mais impulsionado pelo chamado “milagre econômico”. Tal realidade, juntamente com o fenômeno do contêiner, possibilitou o surgimento da figura do NVOCC.

A oportunidade de negócio para o NVOCC adveio pelo fato dos grandes transportadores ignorem as chamadas cargas LCL (*less than container loads*), de modo a ocupar esse espaço que se mostrava muito lucrativo. Com o tempo, a referida figura passou a trabalhar, também, com as cargas FCL (*full container loads*).

Como era um fato relevante o surgimento do NVOCC, logicamente, havia necessidade de uma regulação, através de sua previsão para o ordenamento jurídico. Em 1984, surge nos Estados Unidos o *Shipping Act* de 1984 para normatizar aspectos da atuação do referido ator perante a navegação do referido país.

No Brasil, a primeira e sem natureza de lei menção no ordenamento jurídico foi a Resolução nº. 9.068 de 1986 da extinta Superintendência da Marinha Mercante (SUNAMAM)<sup>64</sup>.

Vale ressaltar que, nesse período, houve um grande crescimento dos NVOCC nos Estados Unidos a partir do *Shipping Act* de 1984, fato que abriu novas oportunidades de negócios que gerou um movimento inverso, ou seja, há muitos proprietários de navios se desfazendo de suas frotas para se tornarem NVOCC.

No Brasil, até o presente momento, não se tem notícia de uma legislação específica sobre os NVOCC, mas, apenas, uma resolução de um órgão extinto, ou seja, muito diferente do que ocorreu nos Estados Unidos, já que, depois do *Shipping Act* de 1984, o processo regulatório do NOVCC continuou com o implemento de outras normas, dentre as quais se

---

<sup>63</sup> Em função disso, uma irônica oposição à ditadura recorria ao humor para denunciar a presença norte-americana: “Basta de intermediários: para presidente Lincoln Gordon [embaixador dos Estados Unidos no Brasil]!”. CAMPOS, Flávio de. *A Escrita da História*. São Paulo: Escala Educacional, 2005, p. 578.

<sup>64</sup> A Superintendência da Marinha Mercante foi criada pelo Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941 e que foi extinta pelo Decreto nº 97.535, de 20 de fevereiro de 1989.

salienta o *Ocean Shipping Reform Act (OSRA)* de 1998, que modificou sensivelmente as regras quanto ao NVOCC nos Estados Unidos<sup>65</sup>.

Ademais, não se pode negar a existência de um contrato na regulação na origem do NVOCC no Brasil e nos Estado Unidos, diante da percepção de que neste país ela seu deu, através de uma lei (act), que passou pelo devido processo legislativo, isto é, aprovada pela Câmara, pelo Senado e ainda assinada pelo presidente, fazendo com esses aspectos aliam-se com o princípio da legalidade.

Por outro lado, a regulação do NVOCC no Brasil surgiu através de uma mera resolução de um órgão subordinado ao executivo, sem possuir nenhuma força de lei e de cunho, meramente, administrativo. Aqui, pode-se dizer que não existe lei para regular atividade do NVOCC em sentido estrito.

O pensamento estático jurídico reinou no Brasil quanto a regulação do NVOCC, enquanto a regulação americana avançou nesse campo regulatório, mediante melhoramentos ao que foi propugnado pelo *Shipping Act* de 1984.

Conforme indica Martins:

No Brasil, não há legislação específica para o NVOCC. Há apenas uma resolução da extinta Sunamam (Superintendência Nacional da Marinha Mercante, atual DMM), Resolução n. 9.068 de 04 de março de 1986, que surgiu exatamente da necessidade de reconhecimento da existência legal e de regulamentação das atividades do NVOCC pela legislação brasileira no intercâmbio comercial entre os EUA e o Brasil. (MARTINS, 2013 p. 102).

Ressalta-se que, desde a extinção da SUNAMAM novas regras concernentes aos NVOCCs não foram editadas, restando uma resolução de um órgão extinto como único diploma legal que lhe concerne diretamente, ou seja, nenhum órgão de regulação do setor marítimo trouxe normas que se atinem para atuação do NVCC no Brasil.

### **3.1 ENTIDADE REGULADORA DO SETOR DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIO NO BRASIL**

No Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) exerce o papel de órgão que exerce a regulação do transporte marítimo que é regulado pelo Anexo I do Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

---

<sup>65</sup> Disponível em: < [http://www.fmc.gov/assets/1/page/osra\\_study.pdf](http://www.fmc.gov/assets/1/page/osra_study.pdf)>. Acesso em: 10. Jan. 2016.

Neste contexto, a natureza de sua atuação é encontrada, também, em seu próprio regimento interno. Em seu art. 2º salienta que a ANTAQ “é entidade integrante da Administração Federal indireta [...] com independência administrativa, autonomia financeira e funcional, mandato fixo de seus dirigentes [...] com sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.”

Nos mencionados diplomas legais, além de fazerem referência à sede e à natureza jurídica mencionam ainda a finalidade bem como as competências da agência. A ANTAQ tem por finalidade, *in verbis*:

1 - implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte-CONIT, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001;

2 - regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra- estrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com vistas a:

- a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;
- b) harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservando o interesse público;
- c) arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Além da ANTAQ, pode-se citar um segundo órgão que também se ocupa da regulação marítima brasileira. O Departamento da Marinha Mercante (DMM) que conforme Martins é “órgão vinculado à segurança do tráfego aquaviário, responsável pelo controle de registros de armadores, fretes, acordos bilaterais, conferências de fretes e outros assuntos reguladores do transporte marítimo brasileiro”.

Neste aspecto, pode-se verificar que, conquanto a ANTAQ seja a agência reguladora responsável pelo transporte marítimo no Brasil, ela não possui competência para algumas matérias de interesse do NVOCC, como por exemplo, o registro de NVOCCs estrangeiros que operam em território nacional, que é afeta as atribuições conferidas ao DMM.

### 3.2 ASSOCIAÇÃO DE CLASSE

Internacionalmente, existe associações de classe que defendem os interesses dos NVOCCs e elas também atuam no Brasil, à exemplo da *International Association of Non-Vessel Operating Common Carriers* (IANVOCC). Além dessa associação internacional, pode-se citar algumas associações brasileiras que lutam pelos direitos dos NVOCC no território pátrio. Cito duas das mais importantes

1 - A Associação Brasileira das Empresas de Transporte Internacional - ABRETI<sup>66</sup>, é uma organização com fins não econômicos, constituída no dia 01 de dezembro de 2003. É o resultado do esforço conjunto de empresas que atuam no transporte de cargas gerado pelo comércio exterior.

2 - A Abracex [Associação Brasileira de Comércio Exterior]<sup>67</sup> é uma entidade civil que congrega empresas atuantes no comércio internacional em todos os segmentos operacionais como: exportadores, importadores, prestadores de serviços, operadores na área financeira e de seguros, logística, transporte etc. Com total independência atua de forma clara em favor dos operadores da área e dos interesses do Brasil.

Porém, como se bem observa, nenhuma delas são voltadas, especificamente, para os NVOCC, de forma que os interesses destes são contemplados dentro de uma pauta de assuntos diversos dessas associações, ou seja, demonstrando que, apesar possuem NVOCC como membros, não há um foco em seus interesses.

Com efeito, a ausência de uma ou mais entidades específicas para contemplar os interesses dos NVOCC no Brasil acaba sendo um fator para contribuir a ausência de interesse para regular a sua atuação, de modo que, apesar de ser importante um conjunto de normas, essa preocupação acaba sendo secundária.

### 3.3 REGISTRO DO NVOCC

No Brasil, nem o Departamento da Marinha Mercante, nem a ANTAQ exigem que NVOCC nacional efetue algum tipo de registro ou licença. Tal conduta, porém, é exigida do NVOCC estrangeiro que queira operar no território nacional, a qual, como dito anteriormente é de competência do DMM.

---

<sup>66</sup> ABRETI. Associação Brasileira de Empresas de Transporte Internacional. Disponível em: <<http://www.abreti.org.br/assoc.htm>>. Acesso em: 10. Jan. 2016.

<sup>67</sup> ABRACEX. Associação Brasileira de Comércio Exterior. Disponível em: <<http://www.abracex.com.br/>>. Acesso em: 10. Jan. 2016.

Quanto às exigências feitas ao NVOCC estrangeiro discorre a professora Eliane Martins<sup>68</sup>:

O registro do NVOCC estrangeiro é obrigatório para um ou mais tráfegos específicos. Ademais, exige-se que um NVOCC brasileiro seja nomeado pelo estrangeiro como seu representante legal, e essa carta de nomeação é registrada no DMM. Para que o NVOCC possa operar no Brasil, na importação, é necessário que ele nomeie um agente desconsolidador de carga marítima como seu representante no país. Para obter registro de NVOCC e de seu respectivo agente desconsolidador, deve efetuar-se cadastro no DMM, por meio do sistema Mercante.

A norma, ao trazer a necessidade de nomeação de uma empresa no Brasil que seja responsável, acaba sendo justificável sob a óptica da responsabilidade civil e tributária, esta apurada por meio do sistema MERCANTE, que, é a ferramenta para o controle da arrecadação do Adicional ao Frete de Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Aqui, é importante salientar, apenas a título de argumentação, que a falta da necessidade de registro do NVOCC nacional é considerada louvável por aqueles que acreditam na total desregulação do sistema, o que se ressalta, é uma tendência mundial, mas um risco para um país que jamais o fez.

Todavia, diversos problemas emergiram, e provavelmente continuarão a emergir, em face da desnecessidade de registro, tendo em vista que qualquer um pode montar um NVOCC, angariar cargas junto a embarcadores que pagam pelos seus serviços e emitir conhecimentos de embarque e, ao final, fechar as portas sem qualquer responsabilidade ou identificação.

### **3.4 NSA (*NVOCC SERVICE ARRANGEMENTS*)**

O NSA surgiu nos Estados Unidos, decorrente de uma série de reclamação por parte do setor de NVOCC, objetivando encontrar uma maneira para proteger os interesses destas empresas.

---

<sup>68</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo, vol. II. São Paulo: Manole. 2008. pp. 252-253

É através de NSA que os NVOCC celebram acordos confidenciais de prestação de serviços com seus clientes, fazendo com que os valores de frete sejam restritos apenas as partes contratantes e as demais condições de atuação dos mesmos.

Com efeito, num mercado sem a proteção adequada para o NVOCC, tal como o do Brasil, onde não há necessidade de registro e sequer publicação de tarifa, não há tal instituto jurídico, tendo-se em vista a completa desregulação do mercado de frete em nosso país.

### 3.5 SOLUÇÕES DE CONFLITOS

O conflito é comum e normal em todas as áreas e não seria diferente no campo de atuação e nas relações dos NVOCC e com seus clientes, bem como os demais com que ele se relaciona. Quando ocorrem litígios nessas relações, normalmente, elas são resolvidas na Justiça comum. Salienta-se que existe um Tribunal Marítimo brasileiro, este, porém não é competente para solucionar tais lides.

O Tribunal Marítimo foi criado em 21 de novembro de 1931, através do Decreto n. 20.829 e tem as seguintes características:

O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como manter o registro da propriedade marítima<sup>69</sup>.

No entanto, a função jurisdicional do Tribunal Marítimo é reservada para julgar somente os acidentes e fatos da navegação marítima, sem apreciar questões afetas do comércio marítimo internacional.

No Brasil, não existe uma instituição preparada, tecnicamente, para prestar a tutela jurisdicional, principalmente em casos envolvendo NVOCC vez que muitas empresas se colocam como NVOCC para poder cobrar frete e *freight forwarders* para as questões de responsabilidade em face da demanda de seus serviços.

---

<sup>69</sup> BRASIL. Tribunal Marítimo. Página Principal. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/tm/entrar.htm>>. Acesso em: 10. Jan. 2016.

### 3.6 PERFIL DO NVOCC NO BRASIL

O operador de transporte marítimo sem navio encontra variadas denominações no ramo das operações marítimas e aduaneiras no Brasil, jargões de toda natureza são colocados e discutidos no seio dessa comunidade, dentre eles poderíamos nominar tal operador como *Freight Forwarder*; agente desconsolidador ou consolidador, Armador virtual; Transportador virtual e tantas outras.

O que na verdade, pode-se subtrair é que ele não somente na prática marítima, não opera de fato o transporte marítimo, entretanto, pode em outras fases da operação multimodal, valer-se de suas próprias ferramentas para a complementação das operações no comércio do transporte internacional.

Portanto, deve prevalecer o entendimento de que este seja classificado como operador de frete sem navio, especificamente no padrão da cadeia logística de suprimentos (SCS), gerenciando o serviço de transportes nas principais vias de comércio.

A questão de ordem operacional, não pode fugir as mudanças oriundas da globalização bem como, a aceitação das evoluções a cada dia mais dinâmicas e essenciais ao desenvolvimento econômico das nações.

O NVOCC surge num momento em que o mercado do transporte marítimo se restringe ao transporte de cargas de pequenos volumes. Deste momento em diante, as autoridades brasileiras, dentro de seu regime burocrático, tem grande dificuldade de se relacionar com tal novidade, e, ainda, pode-se, dizer que, desde o primeiro embarque consolidado ter chegado ao Brasil nos anos 80 aos dias de hoje, ainda, elas encontram dúvidas acerca do tema.

Não obstante, o mercado brasileiro, sem orientação normativa, encontra grande dificuldade em demonstrar as relações contratuais quando há o envolvimento do *B/L* Filhote emitido pelo NVOCC, por essa razão, nesse aspecto operacional, é um tema ainda não bem orientado nas relações jurídicas no Brasil.

Sob esta óptica, então, a relação jurídica estabelecida junto ao transportador marítimo se consolida com a emissão do conhecimento marítimo *BL (bill of lading)*, comprovante oficial do recebimento da mercadoria a bordo do navio.

Das classificações ou entendimentos de sua função, as denominações mais comuns são a de *recibo de carga, conhecimento de embarque, conhecimento de frete, evidencia de contrato, contrato de adesão*.

Indiferente ao título que se queira atribuir a tal instrumento, em verdade, este estabelece uma relação jurídica entre o Exportador e o Importador perante o emissor

(transportador), que o assina em nome do comandante, que neste ato, passa a ser responsável pela proteção, conservação da boa ordem e entrega da mercadoria objeto do transporte ao seu consignatário indicado no *BL*.

O Conhecimento Marítimo esta regulado por legislação e alguns registros de interpretações jurisprudenciais. Mais especificamente, encontram-se seus registros iniciais no direito brasileiro no período de 1930, por efeito do Decreto nº. 19.473, de 10 de dezembro de 1930, alterado pelo Decreto nº. 19.754, de 18 de março de 1930, por sua vez modificado pelo Decreto nº. 21.736 de 17 de agosto de 1932, todos em conformidade com as disposições do Código Comercial Brasileiro, Lei nº. 556, de 25 de junho de 1850.

Nas questões relacionadas ao transporte contratado junto a um agente NVOCC surgem dúvidas acerca das seguranças contratuais. Em que pese já estar consagrada tal figura no mundo dos transportes marítimos, ainda persistem controvérsias quanto as múltiplas relações que se originam dessa operação, porque, não sendo o NVOCC dono de navio ou mesmo armador precisa este, sub contratar o efetivo transporte com um transportador armador ou não.

Neste aspecto pode-se citar a figura do sub-contrato (*Master BL*), que configura a relação entre o agente e o efetivo transportador, onde o contratante NVOCC é representado naquele documento como consignatário, mas o objeto a ser transportado em verdade também lhe foi colocado em confiança contratual para o transporte.

Mais confusa ainda, fica quando essa operação envolve outros agentes NVOCC criando-se os personagens denominados no jargão marítimo e aduaneiro de *co-loader*, *co-co-loader*, fazendo com que essa operação tenha um agente que já contrata um outro agente para usar um espaço que aquele não tem disponível em sua origem.

Não raro, existem reclamações dos consignatários ou contratantes (importadores) acerca da efetivação do contrato primeiro, que é firmado com o NVOCC (firmado pelo *HBL*), muitas vezes, buscando ignorar a existência de outras relações contratuais.

No ordenamento jurídico brasileiro, é difícil operar tal conceito, diante da exigência normativa que dispõe da exigibilidade de todos os contratos e sub-contratos do transporte marítimo para a análise do pedido de nacionalização das mercadorias importadas.

Conclui-se que o vínculo contratual estabelecido entre um agente NVOCC se revela, mediante um recibo, ora representado pelo *HBL* emitido por este, que para efeitos jurídicos, é um título de credito impróprio com todos os seus efeitos perante as partes contratadas, sendo tratado da mesma forma que o *BL Master*.

### 3.7 DAS RESPONSABILIDADES

A responsabilidade do agente operador NVOCC é objetiva, tal qual a do armador transportador na seara da responsabilidade civil, mas o que orienta a boa cautela e na busca de resultados, é em verdade a perfeita apuração da causa e causador do dano.

Efetivamente, o sucesso de uma reparação de dano dentro da dinâmica global impõe a necessidade de procurar outros meios, culminando, quase em sua totalidade, na busca de uma composição amigável, objetivo crucial na manutenção das boas relações comerciais e delimitação de responsabilidades.

Neste contexto, pode-se asseverar que as regras de responsabilização possuem uma base no pensamento aplicado ao transportador comum acerca de sua responsabilidade, de modo que a maior dificuldade existente é a correta identificação da natureza e da espécie de prestação de serviços, diante da ausência de um conjunto de normas que regule a atuação do NVOCC no Brasil.

No entanto, apesar de uma ausência de normas aplicável, especificamente, ao NVOCC, não se pode permitir um estado de liberdade total ou de irresponsabilidade na sua atuação, de modo que se pode, subsidiariamente, reconhecer as regras de transportes estabelecidas no Código Civil, no Código Comercial e nas normas afetas ao transporte de mercadorias realizadas por outros modais, a exemplo do rodoviário.

A aplicação de normas, ainda de forma subsidiária, pode legitimar até uma visão moderna de proteção, quando se defende a aplicação da teoria maximalista que contempla uma maior gama de relações contratuais possíveis, enquadrando tanto pessoa jurídica ou física na condição merecedora de proteção, sejam elas profissionais ou não<sup>70</sup>.

A projeção maximalista contempla, como regra, a inclusão das pessoas jurídicas como “consumidores” de produtos e serviços, embora com a ressalva de que assim são entendidas aquelas como destinatárias finais dos produtos e serviços que adquirem para o desempenho de sua atividade empresarial lucrativa. Neste aspecto a vulnerabilidade não seria importante.

Dessa maneira, para aqueles que defendem a referida teoria:

“nas normas do CDC o novo regulamento do mercado de consumo brasileiro, e não normas orientadas para proteger somente o consumidor não-profissional. O CDC seria um código geral sobre o consumo, um código para a sociedade de consumo, que institui normas e princípios para todos os agentes do mercado, os quais podem assumir os papéis ora de fornecedores, ora de consumidores. A

---

<sup>70</sup> PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do Código do consumidor: aspectos relevantes ao direito marítimo e ao direito do seguro. Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo. São Paulo. v.5 n.10 jul/dez 2002.

definição do art. 2.º deve ser interpretada o mais extensamente possível, segundo esta corrente, para que as normas do CDC possam ser aplicadas a um número cada vez maior de relações no mercado. Consideram que a definição do art. 2.º é puramente objetiva, não importando se a pessoa física ou jurídica tem ou não fim de lucro quando adquire um produto ou utiliza um serviço. Destinatário final seria o *destinatário fático* do produto, aquele que o retira do mercado e o utiliza, consome, por exemplo, a fábrica de toalhas que compra algodão para reutilizar e a destrói. Segundo esta teoria maximalista, a pergunta da vulnerabilidade *in concreto* não seria importante. Defende que, diante de métodos contratuais massificados, como o uso de contratos de adesão, todo e qualquer co-contratante seria considerado vulnerável<sup>71</sup>.

No entanto, a existência de alguns entendimentos doutrinários e jurisprudenciais são insuficientes para reconhecer a plena admissibilidade da incidência do Código de Defesa do Consumidor nos contratos de transportes marítimos, fato que pode ser vislumbrado no posicionamento dos ministros dos tribunais superiores.

Dessa maneira, é importante destacar o teor do acórdão proferido pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) no REsp 286.441/RS (Rel. Min. Antonio de Pádua Ribeiro, Rel. p/ac. Min. Carlos Alberto Menezes Direito. T3, maioria. DJ 03/02/2003).

Pela teoria maximalista, posicionaram-se o Ministro relator Antônio de Pádua Ribeiro, acompanhado pelo Ministro Ari Pargendler que o embarcador e destinatário não são consumidores. De acordo com o DD. Relator, o serviço do transporte está inserido em cadeia de produção econômica.

Mas, por outro lado, é necessária a vulnerabilidade da pessoa jurídica consumidora e utilização não profissional do serviço de transporte. Assim, não incidiria a proteção do Código de Defesa do Consumidor (CDC) sobre aquisição de bens ou serviços com a finalidade de intermediação ou de sua transformação ou aperfeiçoamento com fins lucrativos.

Em sentido contrário ao aludido pensamento, sustentaram os Ministros Carlos Alberto M. Direito, Nanci Andrihgi e Castro Filho que não importa para definição de destinatário final e o que é feito com o produto transportado. O serviço de transporte é consumido com a chegada da mercadoria no porto de destino.

Com nessa percepção, não se poderia conceber que a ausência de uma regulação normativa da atuação do NVOCC fosse um impeditivo para sua responsabilização, pois, permite-se a incidência de outras normas, subsidiariamente, para não gerar um estado de irresponsabilidade nas relações que se mantem com seus respectivos clientes.

---

<sup>71</sup> MARQUES, Claudia Lima in BENJAMIN, Antônio Herman V. **Manual de direito do consumidor**. 2. ed. rev. atual. e ampl., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 71.

Assim, apesar da ausência de uma regulação do NVOCC trazer dificuldades no tocantes a sua atuação no Brasil, pode-se concluir que existe uma proteção normativa as relações firmadas perante seus clientes, bem ainda perante outros que com ele se relaciona.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história mostrou uma importância simbiótica da navegação com a evolução da humanidade desde os primórdios de sua origem, diante da característica do ser humano se relacionar com outros e da necessidade de realizar trocas de mercadorias entre eles, seja através do comércio ou não.

Em toda a história da humanidade, o aspecto do transporte de mercadorias sempre esteve presente, em função das sociedades não conviverem no mesmo local, tribo, cidade ou região, necessitando da existência de meios de transportes para viabilizar a movimentação das mercadorias de um lugar para outro.

Decerto, a necessidade do ser humano de habitar zonas com condições climáticas favoráveis e próximas a fontes de alimentos e de água acabou sendo um fator para o desenvolvimento de vias transportes que não fossem através da terra, propriamente dita.

É de se destacar que, quase sempre, esses fatores eram encontrados próximos a rios, lagos e mares, que, naturalmente, despertaram a genialidade do ser humano para ultrapassar uma barreira e, com isso, utilizar essa via como meio de transporte de mercadorias e pessoas.

A partir de uma madeira ou um tronco de árvore que boiava, então, descobriu-se um novo mundo, um mundo capaz de ser conquistado e de ser utilizado em prol da humanidade e de facilitar sua vida com a aptidão de ser um fator importante para o seu próprio desenvolvimento, desde então.

Durante milênios, como visto no capítulo 1, a evolução da navegação mercantil teve um papel preponderante para o desenvolvimento de sociedades, diante da utilidade das embarcações transportarem maiores quantidades de produtos para outros lugares, favorecendo o nascimento e o desenvolvimento de cidades e o intercâmbio de mercadorias entre elas, ou seja, possibilitando a circulação de mercadorias.

Além desse aspecto, o navio em si era um elemento estratégico – militar de conquista para diversas sociedades, diante do seu potencial em levar pessoas e armas que seriam impossíveis por outros meios de transportes. Tal fato, por si só, já seria objeto de outra monografia, dado a sua forte utilização como meio de demonstração de poder.

Como meio de transporte e ponto central para viabilização de atividades importantes para o homem, não se poderia causar espanto a existência de normas para regular as atividades que envolver tal meio de transporte, pois, se constitui de um fato socialmente relevante e, sendo assim, pertinente de estar sob os auspícios do Direito.

Validamente, a ideia do Direito estar presente nesse contexto é consistente com a percepção de que ele deve se preocupar com fatos sociais relevantes para a sociedade e, tal como os demais fatos que permeiam a vida do ser humano. Dessa maneira, os impactos e as consequências dessa forma de transporte não poderiam está “à deriva” dentro do ordenamento jurídico de qualquer sociedade, quer fosse no passado ou na atualidade.

É inegável que a evolução dos tempos possibilitou uma evolução de normas próprias aplicáveis ao transporte marítimo, de forma a caracterizar, sem sombras de dúvidas, um Direito com institutos, conceitos, princípios próprios e, por conseguinte, lastrear a existência de um ramo do Direito Marítimo.

Dentro dessa evolução, não se pode afastar o pensamento de que a evolução tecnológica tivesse um papel relevante como fator a ser levado em consideração pelo Direito Marítimo, a fim de guardar sintonia com os anseios buscados por todos os envolvidos no setor marítimo, uma vez que ela possibilitou a abertura de novas oportunidades e formas de atuar e de se relacionar.

Sob esta óptica, a invenção do *container* foi um elemento preponderante para ensejar novas formas de atuar dentro do setor marítimo e, por conseguinte, não se imaginava que toda uma indústria especializada surgiria em torno dessa nova maneira de transportar mercadorias pelas vias marítimas.

Com efeito, uma “revolução” no setor de transportes marítimo alterou a forma de pensar e de se relacionar, de modo que isso teve um impacto no Direito para que houvesse uma adequação aos novos anseios e aos novos tipos de negócios que surgiram com a introdução do contêiner.

Desde a construção de novos navios projetados, especificamente, para transportar mercadorias dentro de contêineres a novas formas de negociar fretes, surgiram aspectos que necessitavam de serem objetos de regular para que houvesse uma adequação dos novos atores que surgiram em decorrência dessa revolução.

Neste contexto, então, verificou-se que o ordenamento jurídico não regulou a atuação dos atores para conceber regras que especificassem seus direitos e obrigações, bem ainda os identificassem com clareza perante terceiros. E dentro dessa situação, encontra-se a regulação aplicável ao NVOCC.

Nos Estados Unidos da América, onde nasceu essa espécie de transportador, há uma regulação específica para tratar a atuação dos NVOCC no mercado americano, o que denota a importância de possuir uma estrutura normativa para delimitar questões de responsabilidades,

direitos e deveres, bem como a relação dessa espécie de transportador perante os demais atores e os respectivos usuários.

Nos Estados Unidos da América (EUA) a regulação é realizada por meio de norma legal, ou seja, por lei em sentido estrito e, por conseguinte, traz uma segurança jurídica nas relações que são por ela reguladas, o que enseja uma identificação clara a cerca de direitos, deveres e dos requisitos para atuação do NVOCC no mercado americano.

Na contra mão dessa realidade, o Brasil possui uma carência normativa para regular atuação do NVOCC para atender todos os aspectos do referido transportador, uma vez que ela é imprecisa até mesmo para configurar um NVOCC dentro do mercado brasileiro.

Ainda nesse contexto e bem diferente do que ocorre nos Estados Unidos da América, as raríssimas normas aplicáveis ou as que fazem referência ao NVOCC é de caráter infra legal, em especial, a resolução da SUNAMAM, ou seja, não possuem a mesma natureza de uma lei por não ter sido submetido ao processo de elaboração de normas previstas em nossa Constituição Federal.

Dessa maneira, por não possuir força de lei, a resolução da extinta SUNAMAM não atenderia o princípio da legalidade e, por conseguinte, não teria o condão de criar direitos e deveres perante usuários e aos próprios NVOCC, de forma que, em razão dessa realidade, pode-se dizer que as relações jurídicas careceriam de segurança jurídica que se faz necessária em um mercado que movimentava bilhões de reais por dia apenas em nosso país.

Obviamente em tal realidade abre-se uma fenda que necessita ser sanada com uma regulação da atuação do NVOCC no mercado brasileiro, mas baseada em normas com caráter legal e que esteja em harmonia com o princípio da legalidade, a fim de estabelecer regras para o mencionado transportador, definindo-o, corretamente, delimitando o seu campo e objeto de atuação, estabelecendo direitos e obrigações, fixando responsabilidade e delimitando os requisitos de habilitação, como forma atribuir segurança jurídica nas relações que ele venha a participar.

Assim, diante da insuficiência e deficiência de uma regulação aos NVOCC no Brasil, bem como, da importância dele na indústria de transporte marítimo, não se pode remeter ao esquecimento ou a normas infra - legais, haja vista as consequências negativas que essa realidade possa causar aos usuários e aos demais usuários dos serviços por ele prestados em um mercado de bilhões de reais ao dia.

## REFERÊNCIAS

ABRACEX. **Associação Brasileira de Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.abracex.com.br/>>. Acesso em: 02 Nov.2015.

ABRETI. **Associação Brasileira de Empresas de Transporte Internacional**. Disponível em: <<http://www.abreti.org.br/assoc.htm>>. Acesso em: 02 Nov.2016.

ALLBUSINESS. **NVOCCs push for service contract exemptions**. Disponível em: <<http://www.allbusiness.com/legal/admiralty-law/6256914-1.html>>. Acesso em: 03 Nov.2016.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. **O Conceito Jurídico de Regulação da Economia**. Revista de Direito Administrativo & Constitucional, Curitiba, Ano 2, n. 6, pp. 59-74.

\_\_\_\_\_. **Regulação da Economia**: Conceito e características contemporâneas. In: CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. **Temas Atuais de Direito no Comércio Internacional**. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2005. Vol. II, pp.91-138.

BANDEIRA DE MELO, C.A. **Curso de direito administrativo**. 13 ed. São Paulo. Editora Malheiros, 2001.

BRASIL. ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/faq.asp>>. Acesso em: 15 Dez. 2015.

\_\_\_\_\_. **Ministério dos Transportes. Mercante**. Disponível em: <<https://www.mercante.transportes.gov.br/g36127/servlet/serpro.siscomex.mercante.servlet.MercanteController>>. Acesso em: 15 Dez.2015.

\_\_\_\_\_. Lei 556, de 25 de Junho de 1850. **Código Comercial do Império do Brasil**. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=229535>>. Acesso em: 15 Dez.2015

\_\_\_\_\_. Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997. **Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.** Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=147834>>. Acesso em: 17 Dez.2015.

BUCKLEY, James J. **The business of shipping.** 8. ed. Atglen: Schiffer Publishing, 2008.

CAMPOS, Flavio de. **A Escrita da História.** São Paulo: Escala Educacional, 2005.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **A Aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao Contrato de Transporte Marítimo.** Mimeo, 2006.

\_\_\_\_\_. **Inovação e Regulação de Transportes nos Estados Unidos e Brasil.** Mimeo, 2008.

\_\_\_\_\_. **Teoria e Prática do Direito Comparado e Desenvolvimento: Estados Unidos x Brasil.** Florianópolis: Fundação Boiteux, UNIGRANRIO, IBRADO, 2002.

\_\_\_\_\_. **A Regulação dos Transportes Aquaviários e Portos nos Estado Unidos e Brasil: Aspectos Introdutórios.** Disponível em: <http://www.anps.org.br/noticiasinterno.asp?ID=37>>. Acesso em: 15 Jan.2016.

CLOTT, Christopher B. **Ocean Freight Intermediaries: An analysis of Non-Vessel Operating Common Carriers (NVOCC's) and Maritime Reform.** Disponível em: <http://www.allbusiness.com/operations/shipping/715432-1.html>>. Acesso em: 15 Jan.2016.

ESTADOS UNIDOS. **Federal Maritime Commission.** Disponível em: <http://www.fmc.gov>>. Acesso em: 15 Jan.2016.

\_\_\_\_\_. **Maritime Administration. Mission.** Disponível em: <http://www.marad.dot.gov/welcome/mission.html>>. Acesso em: 02 fev.2016.

\_\_\_\_\_. **Surface Transportation Board.** Disponível em: <http://www.fmc.gov/about/MissionStatement.asp>>. Acesso em: 02 fev.2016.

\_\_\_\_\_. United States Code. Title 46. Disponível em: <[http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46/usc\\_sup\\_01\\_46.html](http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46/usc_sup_01_46.html)>. Acesso em: 02 fev.2016.

ESTEVES, José Vasconcelos. **Direito Marítimo. Contratos de utilização do navio.** Lisboa, Petrony, 1988.

FURTADO, Wilson. **Curso de Direito Comercial.** Curitiba: Juruá, 1998.

HOFSTRAND, Don. **Transportation Terms.** 2006. Disponível em: <<http://www.extension.iastate.edu/AGDM/wholefarm/html/c3-06.html>>. Acesso em: 10 fev.2016.

HOUAISS, Antônio. **Enciclopédia e Dicionário Ilustrado.** Rio de Janeiro: Edições Delta, 1994.

KEEDI, Samir e MENDONÇA, Paulo César Catelan. **Transportes e Seguros no comércio exterior.** 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LANARI, Flavia Vasconcelos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade.** Belo Horizonte: DelRey, 1999.

LCL. Glossary. Disponível em: <<http://www.lclog.com/glossary.html>>. Acesso em: 10 fev.2016.

MARQUES, Claudia Lima in BENJAMIN, Antônio Herman V. **Manual de direito do consumidor.** 2. ed. rev. atual. e ampl., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 71

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo.** Vol I. 3 ed. Barueri: Manole, 2008.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Marítimo.** Vol. II. Barueri: Manole, 2008.

ROADWAY. Glossary. Disponível em: <http://www.roadway.com/homeland/glossary.html>>. Acesso em: 12 fev.2016.

SANTOS, Herez. **Introdução ao Direito Marítimo** Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=44>>. Acesso em: 12 fev.2016.

PACHECO, Paulo Henrique Cremoneze. **Do Código do consumidor: aspectos relevantes ao direito marítimo e ao direito do seguro**. Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo. São Paulo. v.5 n.10 jul/dez 2002.