

CONTRATO DE AFRETAMENTO E NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM*

Mateus Mello Garrute^{**}

Dany Rafael Fonseca Mendes^{***}

Adalberto Amorim Pinheiro^{****}

Michel Angelo Constantino de Oliveira^{*****}

RESUMO:

Este artigo busca analisar os contratos de afretamento, sua definição, peculiaridades, modalidades e sua relação com a navegação de cabotagem no Brasil. O presente trabalho aborda também sobre a própria navegação de cabotagem, sua definição, funcionamento no Brasil e panorama atual com base nos anuários aquaviários e estatísticas da Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ).

Palavras-chave: Direito Marítimo. Contrato de Afretamento. Navegação de Cabotagem.

ABSTRACT:

This paper analyzes the charter contracts, its definition, peculiarities, modalities and its relationship to coastal shipping in Brazil. The paper also discusses on the very coastal shipping, its definition, operating in Brazil and current situation based on the waterway yearbooks and statistics of the National Water Transport Agency (ANTAQ).

Keywords: Maritime Law. Contract of Affreightment. Navigation of Cabotage.

* Artigo recebido em: 19/07/2014.

Artigo aceito em: 27/05/2015.

** Mestrando (aluno especial) em Direito Processual Civil pela Universidade Federal do Espírito Santo (PPGDIR/UFES), pós-graduado em Direito Marítimo e Portuário pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV), Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP).

*** Advogado; mestre em Análise Econômica do Direito pela Universidade Católica de Brasília (UCB); e bacharel em Direito pela Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP).

**** Advogado, graduado em Direito pela Universidade Federal de Ouro Preto; pós-graduado em Contratos Comerciais (UCP-PT); mestre em Direito Privado (UCP-PT/Rev. UFMG); e doutorando em Biotecnologia (Bionegócios e Marcos Legais em Biotecnologia - UFAL/Renorbio).

***** Doutor em Economia pela Universidade Católica de Brasília (UCB), mestre em Desenvolvimento Local (UCDB) e administrador.

Sumário

1. INTRODUÇÃO

2. CONTRATO DE AFRETAMENTO

2.1 CONCEITO

2.2 CARACTERÍSTICAS

2.3 CARTA-PARTIDA

2.4 MODALIDADES

2.5 GESTÃO NÁUTICA E GESTÃO COMERCIAL

3. NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

3.1 PANORAMA ATUAL NO BRASIL

4. CONTRATOS DE AFRETAMENTO NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL

5. CONCLUSÃO

6. REFERÊNCIAS

1. INTRODUÇÃO

A navegação de cabotagem é definida no inciso IX do artigo 2º da Lei nº 9.432/1997 (BRASIL), como sendo aquela realizada ou entre portos ou entre pontos do território brasileiro, seja por vias marítimas, seja por vias navegáveis interiores.

O presente estudo não pretende abordar a plenitude dos aspectos do contrato de afretamento, tampouco da cabotagem, mas sim delimitar qual é a relação entre a modalidade navegação e o referido negócio jurídico.

A importância dessa investigação é notável, haja vista a potencial vocação brasileira para a navegação de cabotagem, por meio de sua costa navegável de mais de 7.400 quilômetros, além das hidrovias interiores (rios e lagoas), e também o fato de 80% da população brasileira habitar dentro dos 200 quilômetros da costa litorânea. Apesar da gigantesca capacidade para o transporte de cargas pela cabotagem, o Brasil transportou aproximadamente 52% do total das cargas circuladas pelo modal rodoviário (por meio de carretas, caminhões, entre outros veículos automotores) em 2012. Segundos dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviário, cerca de 138,6 milhões de toneladas de mercadorias foram transportadas por meio da navegação de cabotagem naquele mesmo ano. Embora isso possa parecer um grande volume, na realidade esse número representa cerca de 8% do total de mercadorias movimentadas no Brasil. Para fins comparativos, o transporte hidroviário, nos Estados Unidos da América, corresponde à cerca de 30% do total da matriz de transportes do Estado norte-americano.

Por meio desses dados estatísticos, é visível a necessidade da expansão da navegação de cabotagem na matriz brasileira de transportes.

Essa propagação possui numerosas razões: a cabotagem tem melhor custo-benefício, por meio de fretes mais acessíveis; a segurança da carga é superior à do transporte rodoviário, o que leva ao efeito da redução do custo no seguro de carga; as embarcações emitem uma quantidade inferior de gases poluentes, em especial o gás carbônico (CO₂); o custo de criação e de manutenção das vias marítimas é praticamente nulo, visto que não é necessário utilizar insumos materiais para a criação de hidrovias marítimas.

2. CONTRATO DE AFRETAMENTO

Centenas de milhões de toneladas de mercadorias são movimentadas por meio do modal marítimo todos os anos. Algumas cargas como, por exemplo, óleo, grãos, minério de ferro, carvão, açúcar, madeira, ou seja, matérias-primas, normalmente são enviadas em grande quantidade, de modo a preencherem por completo um navio. Destaca-se que geralmente os navios transportam apenas um tipo dessas *commodities*¹ em cada expedição marítima. De modo análogo, os veículos, máquinas, produtos siderúrgicos e outros produtos já preparados para o mercado de consumo, são enviados em remessas suficientes para carregarem o navio. Os contratos que sustentam o transporte desses produtos é formalizado no instrumento conhecido como “Carta-Partida”, ou, em língua anglo-saxônica, como *Charter party*. Este instrumento é um contrato marítimo pelo qual o afretador consegue o uso do

¹ “Commodity é um termo de língua inglesa (plural commodities), que significa mercadoria. É utilizado nas transações comerciais de produtos de origem primária nas bolsas de mercadorias. O termo é usado como referência aos produtos de base em estado bruto (matérias-primas) ou com pequeno grau de industrialização, de qualidade quase uniforme, produzidos em grandes quantidades e por diferentes produtores. Estes produtos “in natura”, cultivados ou de extração mineral, podem ser estocados por determinado período sem perda significativa de qualidade. Possuem cotação e negociabilidade globais, utilizando bolsas de mercadorias” (MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, 2015).

navio para ou por determinado número de viagens ou por um determinado período temporal (BUCKLEY, 2008, p. 59).

As embarcações – sobretudo os navios – possuem diversas formas de ser utilizadas. Geralmente, essas modalidades de utilização são denominados “Contratos de utilização do navio” ou simplesmente “Contratos Marítimos”. O negócio jurídico instrumentalizado pela Carta-Partida é denominado “contrato de afretamento” ou “contrato de fretamento”².

Para haver um efetivo entendimento sobre essa modalidade contratual, é necessário contextualizá-lo no mercado de fretes marítimos. O referido mercado diz respeito ao comércio marítimo e a exploração do navio na movimentação de cargas. Este mercado é ramificado em duas vertentes: navegação *liner* e navegação *tramp*. O primeiro termo diz respeito à navegação marítima regular, que não é outra coisa senão a utilização de navios em rotas e escalas pré-determinadas. Juridicamente, essa navegação se opera por meio do contrato de transporte marítimo de mercadorias, e o transportador obtém o *freight*³ como contraprestação. O negócio jurídico é instrumentalizado pelo Conhecimento de Embarque ou *Bill of Lading*⁴.

Já a navegação *tramp* se caracteriza pela não regularidade no que diz respeito às rotas e escalas marítimas. Além disso, ao invés de incidir o *freight*,

² “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).

³ “Instrumentos representativos do contrato de transporte marítimo de mercadorias se referem a *freight* (FRT) ou ainda a *freight line charges* no sentido estrito da remuneração, do custo do serviço de transporte de mercadorias por navios *liners*” (MARTINS, 2013 p. 59).

⁴ “Trata-se de instrumento que prova a relação jurídica contratual existente entre o embarcador, o transportador marítimo (emitente) e o destinatário da carga, este último parte legítima da relação jurídica em razão da já comentada estipulação em favor de terceiro” (CREMONEZE, p. 39).

incide o *hire*, expressão utilizada para “consignar o preço pela utilização do navio afretado [...]” (MARTINS, 2013 p. 59). Ao contrário da navegação *liner*, a navegação não regular é operacionalizada por intermédio do contrato de fretamento cuja instrumentalização é o já mencionado *charter party*.

Portanto, neste ponto, é indubitável que a figura do contrato de fretamento marítimo se insere nas navegações *tramp*⁵, sendo importante salientar que a navegação em comento possui duas vertentes: afretamento nas vendas marítimas e afretamento pelas empresas de navegação. No primeiro termo, como o próprio nome já diz, ocorre quando o afretador, que será ou o exportador ou o importador, faz uso do transporte marítimo para comercializar mercadorias. A Professora Eliane Martins (2013, p. 62) elenca uma série de benefícios na utilização dessa ramificação:

- I. as possíveis vantagens comparativas do preço do *hire* 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;
- IV. celeridade e flexibilidade;
- V. peculiaridades das rotas e escalas e dos mercados;
- VI. natureza da carga;
- VII. especificidades ou exigências decorrentes das tratativas negociais e do contrato.

Nota-se, portanto, que o uso do contrato de afretamento nas vendas marítimas traz uma série de vantagens econômicas, operacionais e logísticas para o afretador. Nesse mesmo viés de benefícios, a outra vertente diz respeito às empresas de navegação. Estas fazem uso do fretamento de navios para

⁵ “A *tramp shipping industry* consigna a vertente da *maritime industry* que inclui todas as operações e a infraestrutura envolvida na navegação livre e atende a demanda específica dos embarcadores no *spot market*” (MARTINS, 2013, p. 61).

complementar sua frota já existente, minimizar os riscos e os fluxos de capital e também reduzir os custos (MARTINS, 2013 p. 62).

Dessa forma, compreendida sua aplicabilidade no mercado *tramp* e algumas noções preliminares relativas ao contrato de fretamento, será feito um aprofundamento dessa matéria nos tópicos a seguir. Destaca-se que não é o fulcro do presente trabalho exaurir todo o conteúdo relativo ao contrato em comento, mas sim, trazer uma compreensão concreta sobre ele e seu uso na navegação de cabotagem.

2.1 CONCEITO

O contrato de afretamento marítimo – utilizado há séculos no comércio – ocorre quando o fretador concede ao afretador⁶ 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) fornece uma definição precisa a respeito do referido contrato, dizendo que “[...]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”.

Assim, dito de modo simplificado, havendo um navio, quando este é entregue por alguém à outrem, e o último paga ao primeiro o denominado “frete”, configura-se então o contrato de afretamento marítimo.

2.2 CARACTERÍSTICAS

Antes de se passar a suas outras características, é de salutar importância que sejam definidas as partes integrantes do contrato de

⁶ “Fretador é quem dá o navio a frete; afretador, o que recebe mediante frete” (LACERDA, 1984, p. 173).

afretamento marítimo, visto que sua falta de compreensão poderia acarretar em confusão dentro dessa espécie de contrato de utilização do navio.

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).

Compreendida essa distinção, passa-se às demais características do contrato de afretamento.

Neri (2013) expõe diversas 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.

O Código Comercial Brasileiro (BRASIL, 1850), em seu artigo 566, assevera que o contrato de fretamento pode ser total⁷ ou parcial. O primeiro se configura quando ocorre a lotação completa de um navio, ou seja, abrange o navio como um todo, com exceção de três compartimentos: câmara do capitão; agasalhos da equipagem e as acomodações fundamentais para o material da embarcação. O segundo, por sua vez, ocorre quando o transportador é contratado pelo carregador com o objetivo de que mercadoria seja embarcada

⁷ “Forma muito usada outrora pelo reduzido número de tonelagem, ressurgiu atualmente para o transporte de certas mercadorias que, por sua natureza, exigem navios especiais: carvão, petróleo, madeiras” (LACERDA, 1984, p. 173).

em determinado navio e seja entregue em designado porto ou terminal portuário.

Em relação ao fretamento total, é importante salientar a respeito da possibilidade de o afretador conceder partes do navio a terceiros. Em outras palavras, o afretador, visando obter lucros, pode subfretar o navio a terceiros para que as mercadorias destes sejam transportadas. Essa circunstância, salvo previsão contratual expressa em sentido contrário, é faculdade do afretador (LACERDA, 1984, p. 173-174).

2.3 CARTA-PARTIDA

Conforme já dito neste trabalho, o contrato de fretamento de embarcações assume forma concreta por meio da Carta-Partida. Esse nome é oriundo da forma como o contrato era elaborado antigamente: proveniente do termo latino “charta partita”, o referido instrumento, após ser escrito duas vezes no mesmo papel, era rasgado em duas partes, de forma que um fragmento ficava com o fretador e o outro, com o afretador. A fim de verificar a autenticidade do documento, encaixava-se uma fração na outra. Caso houvesse uma perfeita junção, a Carta-Partida era verdadeira; caso contrário, ou era falsa, ou referia-se a outro contrato.

A Carta-Partida é negociada em um livre mercado, se sujeitando tão somente às leis da oferta e da demanda. A prática comum, todavia, é que o fretador e o afretador selecionem, inicialmente, um instrumento padronizado, para, em seguida, adicionar suas cláusulas conforme seus interesses. A título de exemplo, pode-se citar os contratos redigidos pela “United Kingdom Chamber of Shipping”, pela “the Baltic and International Maritime Conference” e

pela “the Japanese Shipping Exchange”. Os referidos contratos estandardizados⁸ ora surgiram a partir de negócios realizados reiteradas vezes com as mesmas cargas⁹, ora foram elaborados por empresas que detém monopólio sobre alguma carga, como é o caso do transporte de óleo¹⁰.

Registre-se que o artigo 466 do Código Comercial de 1850 (BRASIL) assevera que a Carta-Partida é um dos documentos de bordo, de forma que deve estar obrigatoriamente dentro das embarcações brasileiras, quando elas estão em viagem.

2.4 MODALIDADES

O contrato de afretamento de embarcações possui três modalidades distintas: fretamento a casco nu; fretamento por tempo; fretamento por viagem. O primeiro, conhecido em língua anglo-saxônica por *by demise* ou *demise charter party*, permite que o afretador avoque, para si, todo o controle operacional do navio, de forma que este deve armar a embarcação. O proprietário ou fretador, nessa modalidade, apenas se obriga a entregar o navio em boas condições de navegabilidade e fluatuabilidade. O afretador, por sua vez, irá custear com as despesas de armação¹¹, equipagem¹², combustível e

⁸ É importante salientar que os contratos padronizados costumam ser escolhidos conforme a modalidade do fretamento: para os fretamentos a tempo, utiliza-se a *Baltimex* e *NYPE*; para os fretamentos a casco nu, usa-se a *Barecon* (BIMCO); para os fretamentos por viagem, utiliza-se ou a *Gencon* ou a *Intertanko* (MARTINS, 2013, p. 64).

⁹ Como exemplo, podem-se citar os grãos, minérios de ferro e carvão.

¹⁰ A propagação e a utilização desses contratos padronizados vieram como uma vantagem ao comércio exterior, visto que, ao serem adotados pelas partes negociantes, além de elas se concentrarem nas matérias essenciais do contrato (como, por exemplo, o frete, *demurrage* e *laytime*), evitam a inclusão de alguma cláusula onerosa e inesperada na Carta-Partida. Além disso, o uso deles em sua forma original leva à uniformidade na interpretação e na aplicação de normas jurídicas pelas cortes e tribunais (WILSON, 2004, p. 3-4).

¹¹ “Armação e propriedade são conceitos distintos. A propriedade (*ship property*) é uma noção exclusivamente jurídica e um direito sobre o navio, a embarcação ou as plataformas marítimas, que confere ao seu titular uma atividade estática. A armação (*ship owning*), a *contrario sensu*, importa em

demais gastos operacionais da embarcação (GIBERTONI, 2005, p. 179). Dito de outro modo, o afretador designará o comandante e a tripulação que comporão a expedição marítima, assumindo, também, todas as responsabilidades pela navegação e gerenciamento do navio. Ao final do contrato de fretamento a casco nu, o navio deverá ser restituído ao fretador no mesmo estado em que o afretador o recebeu.

A segunda modalidade de fretamento é a “por tempo”, também conhecida como *time charter party*. Nessa modalidade, diferentemente do fretamento a casco nu, mantém o proprietário com a posse do navio, sendo este o responsável pela armação e equipagem da embarcação. De modo simplificado, o afretador “aluga” o navio do fretador em boas condições de navegabilidade e fluabilidade durante certo lapso temporal e, enquanto o fretador custeia a armação e a equipagem, o afretador é responsável pelo pagamento do combustível, dos óleos, da manutenção e de todas as despesas relacionadas à carga. Por essa razão, o afretador deve se atentar, 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* (GIBERTONI, 2005, p. 180).

A Professora Carla Gibertoni (2005, p. 180) aborda a respeito do frete no fretamento por tempo:

uma noção dinâmica do exercício de atividade empresarial na Marinha Mercante” (MARTINS, 2013, p. 304).

¹² “Chama-se *equipagem* o conjunto de pessoas empregadas permanentemente e exclusivamente no serviço do navio. De começo, usava-se a expressão equipagem para designar o aparelhamento total da embarcação. Mais tarde, porém, o apetrechamento do navio passou a chamar-se armamento, ficando o termo equipamento restrito ao pessoal de serviço nele embarcado.” (LACERDA, 1984, p. 95).

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.

Pode-se concluir, portanto, que, apesar de o frete ser pago mensalmente, sua incidência normalmente é diária, de modo que, conforme explanado pela doutrinadora supramencionada, caso o navio apresente defeitos que o impeçam de ser utilizado na expedição marítima, não pode haver a cobrança do frete pelo fretador.

A última modalidade é o fretamento por viagem, conhecido como *voyage charter*, que pode se dar em uma única viagem – *single voyage* – ou por viagens consecutivas – *consecutive voyages*. Diferentemente do fretamento por tempo, cujo foco se estabelece em torno do navio, a modalidade em comento possui o foco no navio e na carga, visto que seu objetivo é realizar o transporte de carga em uma ou mais viagens. Buckley (2008, p. 59) assim define o fretamento por viagem:

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 dos autores¹³)

Veja-se que, enquanto a incidência do frete no fretamento por tempo incide por dia de utilização do navio, no fretamento por viagem, o frete incide por cada tonelada de mercadoria que é embarcada no veículo flutuante. O

¹³ Para conferir com o original, vide: “The voyage charter is a maritime contract under which the shipowner agrees to transport, for an agreed fee (technically known as freight) per ton of cargo loaded, a stipulated quantity of named cargo between two or more designated ports. The shipowner retains full responsibility for operation of the ship.”

fretamento por viagem é utilizado geralmente nos transportes de cargas a granel, o que inclui os produtos derivados de hidrocarbonetos.

No mencionado fretamento, o proprietário ou armador¹⁴ é o responsável 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).

Relativamente às despesas relacionadas à carga, como a estiva, manipulação, taxas portuárias, tributos, a responsabilidade para o seu custeio vai ser de acordo com o que for convencionado entre as partes, de forma que pode ser obrigação ou do afretador, ou do fretador.

Tanto em relação ao fretamento por tempo, quanto ao por viagem, o ponto comum entre eles é que o armador ou proprietário possui o controle da equipagem e da operação e gerenciamento do navio, de forma que controla o serviço de transporte. Enquanto no fretamento por viagem, o armador concorda em transportar a mercadoria entre pontos específicos, no fretamento por tempo, o armador se coloca à disposição do afretador para realizar o transporte naval durante um específico período de tempo (WILSON, 2004, p. 4).

Já o fretamento a casco nu, diversamente das duas modalidades em comento, possui como armador o próprio afretador, visto que este vai ter o

¹⁴ “Fazendo um breve relato dos principais personagens do Afretamento Marítimo: o Armador significa uma pessoa, companhia ou corporação que poderá ou não ser proprietária de um navio. Como proprietário, no direito inglês, ‘Registered Owner’ ou ‘Head owner’, ou como Armador disponente (Disponent Owner), tecnicamente significando ter o controle temporário do emprego do navio, como por exemplo, ‘Time-Chartered Ownership’, aquele que tem o trading da carga e quer operar o navio. Vale ressaltar que no direito inglês não há a figura do Armador, tal como a lei brasileira concebe. Observa-se que poderá o Armador aparelhar e tripular sua própria embarcação para explorá-la comercialmente ou receber a embarcação devidamente aparelhada e tripulada, pronta para explorá-la comercialmente, exercendo sobre a mesma, pleno controle da sua administração” (NERI, 2013).

controle operacional da embarcação e irá também equipá-lo com tripulação própria.

A Professora Eliane Octaviano (2013, p. 64) expõe, em sua obra, duas outras espécies de fretamento:

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.

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).

2.5 GESTÃO NÁUTICA E GESTÃO COMERCIAL

Para um melhor entendimento a respeito das modalidades de fretamento, é fundamental que se compreenda a distinção entre gestão náutica e gestão comercial, visto que esses dois elementos ficarão a cargo ou do fretador ou do afretador, conforme as especificidades de cada tipo de fretamento.

A Professora Carla Gibertoni (2005, p. 183) explana a respeito da diferença entre as duas gestões:

[...]a gestão náutica diz respeito à navegação em geral, abrangendo a manutenção, conservação, aprovisionamento, administração do pessoal, etc. A gestão comercial engloba os assuntos respeitantes à carga e ao frete, como angariar e fechar contratos, recebimento e entrega, conclusão de contratos de afretamento, relacionamento com corretores, etc.

A gestão náutica diz respeito aos fatores operacionais e administrativos durante a exploração econômica do navio, enquanto a gestão comercial refere-se ao transporte de cargas, por meio da comercialização dos espaços físicos da embarcação. Resumidamente, na gestão náutica, o foco é a operação e a armação da embarcação. Diversamente, a gestão comercial envolve a armação do navio e também a própria navegação (MARTINS, 2013, p. 304).

A relação entre as duas espécies de gestão e as modalidades de fretamento consiste em que, conforme cada modalidade, as espécies estarão a cargo ou do fretador ou do afretador. Marcelo Neri (2013) explana a respeito da correlação entre essas:

I) Bareboat (Demise) Charter Party BCP: o navio é armado e equipado pelo afretador. A gestão náutica GN e a gestão comercial GC são de responsabilidade do afretador. O fretador assume somente as responsabilidades decorrentes dos custos de capitais incidentes sobre o navio, ou seja, despesas financeiras, impostos, juros e amortizações de empréstimos e custo de oportunidade do montante investido no navio. Em afretamentos a casco nu, por exemplo, muitas vezes o Armador (Fretador) é o próprio banco que financiou a construção do navio.

II) Time Charter Party TCP: a gestão é compartilhada. A GN fica com o fretador (Armador) e a GC com o afretador.

III) Voyage Charter Party VCP: ambas as gestões, GN e GC, são da responsabilidade do fretador.

Em síntese, a única modalidade na qual a gestão é compartilhada entre as partes contratantes é no fretamento por tempo, no qual a gestão náutica pertence ao fretador, enquanto a comercial pertence ao afretador. Nas duas outras modalidades, as gestões pertencerão totalmente ao afretador – fretamento a casco nu – ou ao fretador – no caso do fretamento por viagem.

3. NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

A navegação de cabotagem é prevista no ordenamento jurídico brasileiro na Lei nº 9.432, de 08 de Janeiro de 1997 (BRASIL), que dispõe sobre a ordenação no transporte aquaviário, definindo-a em seu inciso IX do artigo 2º. Essa modalidade de navegação, segundo a Lei em comento, é aquela realizada ou entre portos ou entre pontos do território brasileiro, seja por vias marítimas, seja por vias navegáveis interiores.

Buckley (2008, p. 21) esclarece, sucintamente, sobre o conceito tradicional da cabotagem no mundo:

A palavra “cabotagem” tem sua raiz no termo francês significando “navegar cabotagem ou pela capa”, e se refere a todas as leis as quais determinam que as mercadorias transportadas entre portos de um mesmo país (comércio doméstico) sejam deslocadas por navios de bandeira nacional.

(tradução livre dos autores¹⁵)

Martins (2013, p. 90) traz uma definição precisa a respeito da cabotagem, distinguindo-a da navegação interior¹⁶:

[...] navegação de cabotagem é a navegação nacional que se efetua fora das águas interiores e entre portos ou pontos situados nas zonas marítimas nas quais os países exercem soberania, direitos soberanos ou jurisdição.

A navegação de cabotagem apresenta uma série de benefícios, tanto para o setor *shipping*, quanto para os usuários e a sociedade como um todo. Como exemplo dos benefícios, pode-se citar o menor valor de frete, a grande quantidade de mercadorias transportadas (melhor custo-benefício); maior segurança à carga, em virtude de a cabotagem apresentar uma menor

¹⁵ Para confiar credibilidade, segue o texto original: “The word *cabotage* comes from the French root word meaning “to sail coastwise or by the cape”, and refers to all laws requiring that goods carried between ports in the country (domestic trade) be carried on national-flag vessels.”

¹⁶ “[...] A navegação interior é sistematizada como a navegação que transcorre em hidrovias interiores e pode ser realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional” (MARTINS, 2013, p. 93).

probabilidade de avarias; redução dos congestionamentos nas estradas e rodovias nacionais; e também a diminuição dos impactos ambientais do modal rodoviário como a poluição aérea e sonora; expansão da eficiência energética brasileira visto que a cabotagem consome um nível inferior de combustível, se comparado com outros modais de transporte.

Nesse ponto, é inegável que, se verificadas as supracitadas vantagens da cabotagem, torna-se fundamental a sua utilização em maior escala na matriz brasileira de transportes, sobretudo porque o Brasil detém uma costa navegável gigantesca e privilegiada – mais de 7.400 quilômetros – de fácil navegação e acesso.

3.1 PANORAMA ATUAL NO BRASIL

De acordo com os dados estatísticos da ANTAQ (2015), existem, hoje, no Brasil, 41 empresas de navegação que operam com navegação de cabotagem. Tais pessoas jurídicas possuem uma frota de 178 embarcações de cabotagem de bandeira brasileira, cuja idade média está no patamar de 13,7 anos e cuja tonelage de porte bruto (TPB¹⁷), juntamente com a navegação de longo curso, totaliza 3.242.519 milhões, havendo um crescimento de 8,9% em relação a 2013.

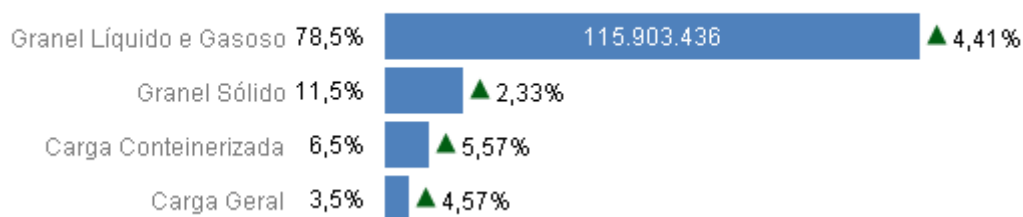
A navegação de cabotagem no Brasil é um setor fasciculado no que se refere à carga geral, de forma que utilizam diferentes tipos de navios, como porta-contêineres, balsas, cargueiros, rebocadores, entre outros. Mais da

¹⁷ “Peso em toneladas que o navio pode transportar, incluídos carga, combustível, aguada, lubrificantes, víveres, sobressalentes, enfim, tudo que necessita para sua completa operação, incluindo tripulação e seus pertences” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2015).

metade das empresas de navegação atuam nesse setor econômico. (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2013c).

Em 2014, foram transportadas 147.570.673 toneladas de cargas por meio da cabotagem, o que corresponde a um crescimento de 4,25% em relação ao ano anterior. Desse montante, 115.903.436 toneladas foram de graneis líquido e gasoso – correspondendo, portanto, a 78,5% do total das cargas transportadas. Em relação ao mesmo período de 2013 houve um crescimento desse tipo de carga de 4,41%. As demais estatísticas em relação ao perfil de cargas transportadas se encontram na figura abaixo, senão veja-se:

GR14 - Perfil de Carga (2014)



Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (2015).

É importante destacar que a carga containerizada, ainda que represente 6,5% do total de cargas transportadas em 2014 – 9.599.498 toneladas – teve o maior crescimento dentre os perfis de cargas – 5,57% – o que pode representar uma tendência dos proprietários desse tipo de carga em optarem pela navegação de cabotagem como modal de transporte em detrimento de outros modais.

É perceptível também que, apesar do crescimento expressivo de todos os perfis de carga, o transporte de graneis representa a maioria do total das cargas transportadas, correspondendo a mais de 89,5% de todas elas. Infere-se, portanto, que a preferência pelo uso da cabotagem ainda pertence aos

usuários interessados no transporte de graneis, sejam os líquidos, sejam os gasosos, sejam os sólidos.

A partir dos dados acima explicitados, vislumbra-se um forte potencial de crescimento da navegação de cabotagem no Brasil, em especial devido as suas vantagens de baixo preço de frete e alta segurança no transporte das cargas, além do fato de os demais modais de transportes terem problemas logísticos consideráveis, como a saturação de veículos – nos casos do modal rodoviário – a inexistência de malha ferroviária expressiva em território nacional e a idade avançada média dos veículos transportadores em ambos os modais¹⁸.

4. CONTRATOS DE AFRETAMENTO NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL

Explicitados os contornos principais do contrato de fretamento e da navegação de cabotagem, cabe abordar a relação existente entre elas. A Lei nº 9.432/1997 (BRASIL) dispõe a respeito da possibilidade de utilizar o fretamento de embarcações brasileiras e estrangeiras, dizendo, em seu artigo 8º, que “A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu”. Dessa forma, verifica-se que todas as modalidades de afretamento podem ser utilizadas no Brasil. Salienta-se que, entretanto, o fretamento a casco nu de embarcações estrangeiras não

¹⁸ “A situação atual do transporte de cargas no Brasil mostra um retrato de um setor em crise, como indicativo” das ameaças impostas pela falta de planejamento e controle do setor. O risco de se ter um transporte incapaz de acompanhar o crescimento da demanda por qualidade, gera um possível colapso do sistema devido a alguns sintomas, como: frota rodoviária com idade média de cerca de 18 anos e locomotivas com idade média de 25 anos; estradas com condições péssimas, ruim ou deficientes em 78% dos casos; baixa disponibilidade de infra-estrutura ferroviária; baixíssima disponibilidade de terminais multimodais; hidrovias sendo ainda pouco utilizadas para o escoamento da safra agrícola” (VERA CRUZ, 2007, p. 15).

é permitido na navegação de cabotagem, como se pode depreender do artigo 9º do referido diploma legal:

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

[...]

(BRASIL, 1997)

Pela leitura do supracitado artigo, verifica-se que o fretamento de casco nu de embarcações estrangeiras é restrito tão somente à navegação de apoio portuário. Infere-se, portanto, que legalmente o fretamento de embarcações estrangeiras na cabotagem deverá ser feito ou por tempo, ou por viagem. Já em relação às embarcações brasileiras (“Art. 2º. Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições: VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira”), todas as modalidades de fretamento são permitidas.

Sobre o tema do registro e da nacionalidade das embarcações, Eliane Octaviano (MARTINS, 2013, p. 155) assim expõe:

O registro da propriedade de embarcações e plataformas determina a nacionalidade destas. As embarcações adquirem a nacionalidade do Estado de Registro (*Flag State*), que lhe outorga autorização para ostentar sua bandeira. Efetuado o registro, a embarcação estará habilitada a arvorar o pavilhão/ a bandeira (*flag*) do Estado de Registro.

Diante disso, verifica-se ser fundamental que um navio seja registrado e que atenda determinados requisitos para poder arvorar a bandeira de um determinado país e, conseqüentemente, adquirir sua nacionalidade¹⁹. No

¹⁹ Salienta-se também que existe o chamado Registro Especial Brasileiro – REB. Esse mecanismo foi criado como uma forma de impulsionar, por meio de incentivos fiscais e administrativos, a Marinha Mercante brasileira e também o setor de construção naval a ampliar sua competitividade frente à armação estrangeira, representada pelos megatransportadores internacionais. O REB se encontra na Lei n.

Brasil, para uma embarcação adquirir a nacionalidade brasileira, é necessário que ela seja inscrita no Registro de Propriedade Marítima²⁰. Para isso, seu proprietário deve ser ou uma pessoa física residente e domiciliada no País, ou ser uma empresa brasileira²¹. Além disso, para arvorar o pavilhão brasileiro, o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação, necessariamente, deverão ser brasileiros²².

Portanto, caso uma embarcação preencha os requisitos mencionados, ela poderá possuir a nacionalidade brasileira, de forma que poderá ser afretada nas três modalidades. Ao revés, uma embarcação estrangeira, por força legal do artigo 9º da Lei nº 9.432/1997 (BRASIL), poderá ser afretada para a navegação de cabotagem, desde que seja realizada por empresa brasileira de navegação e desde que seja nas modalidades ou de fretamento por tempo, ou de fretamento por viagem²³.

5. CONCLUSÃO

O primeiro tópico dissertou sobre os contratos de afretamento e trouxe uma contextualização sobre os contratos de afretamento, sua definição,

9.432/97, regulamentada pelo Decreto n. 2.256/97 (MARTINS, 2013, p. 174).

²⁰ “Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações: I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira; II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.” (BRASIL, 1997)

²¹ Segundo o artigo 2º da Lei n. 9.432 (BRASIL, 1997), empresa brasileira de navegação é a “pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente.”

²² “Art. 4º. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação” (BRASIL, 1997).

²³ É importante salientar o artigo 10, inciso III da Lei nº 9.432/1997 (BRASIL) prevê uma situação excepcional na qual é permitida o afretamento a casco nu de embarcações estrangeiras: “Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação: III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.”

características e importância no comércio de cargas pelo modal aquaviário. Além disso, o capítulo em referência mostrou as modalidades de contrato de fretamento, a distinção entre gestão náutica e gestão comercial, além de abordar sobre esses contratos na forma padronizada (contratos estandarizados).

O segundo tópico trabalhou com a cabotagem no Brasil, sua definição legal e doutrinária, e, no mesmo capítulo, verificou-se também os benefícios do transporte aquaviário via navegação de cabotagem, além de demonstrar um panorama da referida modalidade de navegação, no qual percebeu-se uma relativa expansão no país, ainda que insuficiente para atender à demanda.

O terceiro e derradeiro tópico abordou o cerne do presente trabalho, qual seja: a relação possível entre contrato de afretamento e navegação de cabotagem, que pode ocorrer tanto em relação às embarcações brasileiras, quanto às estrangeiras.

Conclui-se que, sendo a navegação de cabotagem um transporte com excelente custo-benefício, frete baixo em relação a outros modais de transporte, menos poluente que o modal rodoviário, descongestionante do modal rodoviário dentre outros benefícios, a modalidade deve, indubitavelmente, ser não apenas incentivada, como seu uso também deve ser concretamente propagado no Brasil. E uma das formas de viabilizar juridicamente a referida navegação – como vem sendo feito atualmente – é por meio dos contratos de fretamento, seja de embarcações brasileiras, seja de estrangeiras.

6. REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Anuário Estatístico Aquaviário 2012**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2012/50.htm>>. Acesso em: 14 mar. 2014.

_____. **Anuário Estatístico Aquaviário 2014**. fev. 2015. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 02 abr. 2015.

_____. **Cenário da Cabotagem Brasileira - 2010 a 2012**. mai. 2013. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/porta/pdf/BoletimPortuario/Cenario_da_Cabotagem_Brasileira_2010_2012.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2014.

_____. **Panorama da navegação marítima e de apoio**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/porta/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2012.pdf>>. Acesso em: 30 nov. 2013.

ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA. **Cabotagem**. Disponível em: <http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/company/businessareas_2/cabotage/cabotage_1.jsp>. Acesso em: 30 nov. 2013.

BRASIL. **Constituição [da] República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 30 nov. 2013.

_____. **Lei. nº 566, de 25 de junho de 1850**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l0556-1850.htm>. Acesso em: 14 mar. 2014.

_____. **Lei. nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm>. Acesso em: 14 mar. 2014.

_____. **Lei. nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9432.htm>. Acesso em: 30 nov. 2013.

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

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

KEEDI, Samir; CARVALHO DE MENDONÇA, Paulo. **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LACERDA, Jozé Cândido Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação**. 3. ed. rev. e atual. por Aurélio Pitanga Seixas Filho. Rio de

Janeiro: Freitas Bastos, 1984.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo: teoria geral**. vol I. 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Exportação de commodities**. 20--? Disponível em:< <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1955&refr=608>>. Acesso em: 14 mar. 2014.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Glossário**. 20--? Disponível em:< <http://www.transportes.gov.br/glossario>>. Acesso em: 14 mar. 2014.

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: 14 mar. 2014.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

VERA CRUZ, Thania Regina Pantoja da. **Causas e Consequências da limitação da cabotagem no transporte de carga pela costa brasileira: uma avaliação hierárquica no trecho Manaus-Santos**. 2007. 133 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007. Disponível em:< http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/3283/1/2007_ThaniaReginaPdaVeraCruz.pdf?origin=publication_detail>. Acesso em: 01 jul. 2014.

VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**. São Paulo: Bushatsky, 1977.

WILSON, John F. **Carriage of goods by sea**. 5. ed. Dorchester: Pearson Longman, 2004.