CETEA INFORMATIVO
BOLETIM DE TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO DE EMBALAGENS
ITAL
INSTITUTO DE TECNOLOGIA DE ALIMENTOS
ISSN 0104 - 3781
VOL. 15 - N°3
JULHO / AGOSTO / SETEMBRO - 2003

TERMOS TÉCNICOS EM COMÉRCIO EXTERIOR

Maurício Rossi Bordin

O Comércio Exterior é fortemente estimulado pelos Governos Federal e Estaduais, como uma maneira bastante eficiente de geração de entrada de divisas (moeda forte), imprescindíveis para o cumprimento de compromissos externos, tais como a importação e o pagamento de dívidas externas. Porém, o Comércio Exterior proporciona outras vantagens para o País, tais como a geração de empregos, riqueza e renda para a população, incremento na competitividade, produtividade e qualidade da base produtiva, e a diminuição do risco através da diversificação de mercados consumidores. Além destes aspectos tangíveis, o Comércio Exterior ainda favorece aspectos intangíveis tais como o aumento da credibilidade do País, tornando viável a obtenção de novas linhas de crédito e de financiamento externo, para assegurar a continuidade do processo.

O comércio internacional é mais do que uma transação comercial que se pratica entre Estados através de pessoas físicas e jurídicas sediados em países distintos. Normalmente, o comércio internacional envolve questões políticas, econômicas e culturais, o que o leva a possuir um ordenamento jurídico especial e distinto. Nestas transações utiliza-se uma moeda forte como meio de troca, fato este que aliado às grandes distâncias normalmente envolvidas, agregam ao comércio exterior uma série de serviços como fretes, seguros, serviços bancários, etc. Muitas vezes, estas atividades são desenvolvidas utilizando-se um jargão próprio, nem sempre acessível ao pequeno e médio empresário que deseja realizar operações de comércio exterior. Deste modo, será apresentado, a seguir, um Glossário contendo os principais termos e definições usados no comércio internacional, com o objetivo de disseminação dessas informações. Estas informações foram gentilmente cedidas pela empresa OCEANUS Agência Marítima S.A. (http://www.oceanus.com.br) do Grupo Lachmann, fundado há 75 anos, e que conta com escritórios em toda a região Sudeste e Sul do Brasil, bem como agentes no exterior, garantindo abrangência e personalização de seus serviços.

1. O que é uma agência marítima?

É o mandatário mercantil de um armador. É a empresa que o armador encarrega de cuidar dos seus navios quando estes entram em algum porto. Além do cuidado com o navio, uma agência marítima também comercializa os espaços dos navios do armador, angariando cargas.

2. O que é freight forwarder ou transitário de carga?

O freight forwarder ou transitário de carga é uma empresa que cuida da carga, desde sua origem até o costado do navio. Às vezes, o transitário chega também a cuidar da carga no porto de destino, providenciando sua remoção do costado do navio até seu destino final.

ISSN 0104 - 3781
VOL. 15 - N°3
JULHO / AGOSTO / SETEMBRO - 2003

3. O que é NVOCC?

O NVOCC é uma empresa que compra espaços nos navios e atua como armador sem possuir navios. Os espaços comprados por preço de atacado são comercializados no varejo.

4. O que é logística?

É toda atividade relacionada à movimentação de carga.

5. O que é transporte multimodal ou intermodal?

É todo transporte efetuado por mais de um modal (marítimo, terrestre ou aéreo).

6. Quais são os tipos básicos de navios?

O nome genérico que se dá a todo navio projetado para o transporte de cargas é navio cargueiro.

Segundo sua especialização ele pode se chamar:

Graneleiro: Projetado para cargas a granel. Existem dois tipos básicos de graneleiros, para transporte de granel sólido (grãos, minérios, neo-bulk etc.) ou granel líqüido (químicos, petróleo etc.).

Petroleiro: especialmente desenhado para o transporte de petróleo.
Químico: especialmente desenhado para o transporte de produtos químicos.

Gaseiro: especialmente desenhado para o transporte de gás liqüefeito.

Cargueiro: Projetado para o transporte de cargas embaladas que, segundo sua construção, pode se chamar:

Convencional: projetado para o transporte de todo tipo de carga embalada.

Multipropósito: projetado para o transporte de carga embalada solta e conteineres.

Porta container: projetado para o transporte de containers.

Sistema de Carregamento

Ro-ro (roll on & roll off): navios cujas cargas são carregada e descarregadas por rolamento.

Lo-lo (lift on & lift off): navios cujas cargas são carregadas e descarregadas por içamento.

Flo-flo (float on & float off): navios cujas cargas são carregadas e descarregadas por flutuação.

Lash (lighter aboard ship): navios cujas cargas são acondicionadas em barcaças e essas, por sua vez, são içadas a bordo.

ISSN 0104 - 3781
VOL. 15 - N°3
JULHO / AGOSTO / SETEMBRO - 2003

Navios com equipamento próprio de içamento de cargas

Geared: navio com equipamento próprio (self sustained).

Gearless: navio sem equipamento próprio (geralmente os graneleiros).

7. Quais são os tipos de conteineres?

Parâmetro		Modelo												
		FlackRack 20 pés	*FlackRack* 40 pés	Graneleiro	*High Cube*	Ventilado	*Open Top* 20 pés	*Open Top* 40 pés	Plataforma 20 pés	Plataforma 40 pés	Tanque	*Reefer* 20 pés	*Standard* 20 pés	*Standard* 40 pés
Utilização		Cargas irregulares	Cargas irregulares	Cargas a granel	Carga geral não-perecível de baixa densidade	Carga perecível que precisa de renovação do ar	Carga irregular que só pode ser carregada por cima.	Carga irregular que só pode ser carregada por cima.	Cargas irregulares	Cargas irregulares	Cargas líquidas ou gasosas.	Carga geral perecível	Carga geral não-perecível de alta densidade	Carga geral não-perecível de média densidade
Medidas externas (mm)	Compr	6.058	12.192	6.058	12.192	6.058	6.058	12.192	6.058	12.192	6.058	6.058	6.058	12.192
	Larg	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438
	Alt	2.591	2.591	2.591	2.895	2.591	2.591	2.591	226	628	2.591	2.591	2.591	2.591
Medidas internas (mm)	Compr	5.702	11.820	5.838	12.056	5.900	5.919	12.043	6.020	12.150	-	5.498	5.919	12.051
	Larg	2.438	2.148	2.366	2.347	2.323	2.340	2.338	2.413	2.290	-	2.270	2.340	2.340
	Alt:	2.327	2.095	2.374	2.684	2.367	2.286	2.272	-	-	-	2.267	2.380	2.380
Abertura de Porta (mm)	Larg	-	-	-	2.338	9.000	2.336	2.337	-	-	-	2.270	2.286	2.286
	Alt	-	-	-	2.585	1.000	2.233	2.280	-	-	-	2.267	2.278	2.278
Cubagem (m^3) :		28,9	67,0	32,7	76,2	32,6	32,2	65,6	29,0	67,0	-	28,3	33,0	67,3
Pesos (Kg)	Máx	25.400	45.000	30.480	30.480	24.000	24.000	30.820	-	-	-	25.400	24.000	30.480
	Tara	2.845	5.180	2.450	4.150	2.650	2.050	3.800	-	-	-	3.040	2.080	3.550
	Carga	22.555	39.820	28.030	26.330	21.350	21.950	27.020	-	-	-	22.360	21.920	26.930

8. O que é necessário para se realizar uma exportação ou importação?

A realização de uma operação de exportação ou importação exige, necessariamente, a atuação de uma cadeia de agentes e procedimentos, envolvendo a atividade comercial de compra e venda, contratação do transporte principal e, normalmente, de transportes intermediários, de equipes para efetuar transferência de cargas entre modais ou de/para terminais, a armazenagem da mercadoria, eventual consolidação e desconsolidação de conteineres, preparo e envio de documentação, desembaraço da carga e outros. Dependendo da forma de contrato comercial efetuado, os custos e administração das atividades enumeradas podem ficar total ou parcialmente a cargo do importador ou exportador.

Uma agência marítima presta importante serviço na ligação principal do transporte, quando marítimo, e, eventualmente, na contratação e supervisão da movimentação da carga entre o porão do navio e o cais/terminal.

Um operador portuário pode ser contratado, independentemente da agência marítima, para administrar o embarque, desembarque e estocagem da carga nos portos brasileiros. O cliente pode ainda optar pela contratação de uma empresa de logística, para gerenciar não apenas uma parte da cadeia de transferência de mercadorias do/para o exterior, mas toda a parte que lhe cabe, conforme estabelecido no contrato comercial.

9. Quais os custos envolvidos em uma operação de transporte marítimo?

Os custos básicos envolvidos em uma operação de transporte marítimo são o frete, custos portuários, THC e BL Fee. O eventual descumprimento de alguma cláusula do

ISSN 0104 - 3781
VOL. 15 - N°3
JULHO / AGOSTO / SETEMBRO - 2003

contrato de transporte pode sobreadicionar alguma multa. Recomenda-se ainda ao cliente efetuar um seguro de transporte da carga.

10. O que são custos portuários?

Custos portuários são despesas pagas pelo contratante dos serviços de infra-estrutura e mão-de-obra portuárias, que são:

Proteção e acesso ao porto: custos pagos pelo armador ou vendedor da carga pela utilização de facilidades do porto que permitem a aproximação do navio ao local de atracação em condições seguras.

Instalações de acostagem: taxas devidas ao armador pela utilização de equipamentos portuários para atracação e desatracação do navio.

Instalações terrestres e facilidades (capatazia): custos pagos pelo vendedor ou comprador pela utilização de infra-estrutura terrestre, tais como arruamentos, calçamento, áreas de estacionamento, sinalizações, linhas férreas e de guindastes, iluminação, instalações elétricas, de combate a incêndio, redes de drenagem, água e esgoto etc.

Equipamentos para movimentação de cargas e conteineres: custos devidos ao armador pela utilização de tais equipamentos.

Armazenagem: taxa devida pelo requisitante dos serviços de guarda de mercadorias depositadas em pátios e armazéns em área portuária.

Fornecimento de equipamentos portuários: taxa devida pelo requisitante pela utilização de equipamentos do porto, quando solicitados, tais como guindastes, empilhadeiras etc. Serviços diversos: taxa devida pelo requisitante quando solicitados serviços de mão-de-obra para trabalho em locais e equipamentos alheios à administração portuária ou para serviços diversos, tais como pesagens em balanças, repasse de serviços públicos etc.

11. O que é BL Fee?

O BL fee é uma taxa mundialmente praticada, cobrada pelo agente do transporte para o processamento do conhecimento de embarque.

12. O que significa seguro de carga?

O seguro da carga é um contrato firmado entre o proprietário do bem e uma companhia seguradora que confere ao primeiro o direito de resgatar o valor assegurado no caso de haver algum dano à mercadoria durante o transporte. Este contrato pode abranger toda a cadeia de deslocamento da mercadoria ou apenas parte do trajeto total.

13. Quais as multas mais comuns aplicadas ao descumprimento de um contrato de transporte marítimo?

Demurrage: quando o contrato de frete é efetuado com a carga ou a descarga ou ambos por conta do contratante, é comum o armador fixar um prazo para que a carga seja

ISSN 0104 - 3781
VOL. 15 - N°3
JULHO / AGOSTO / SETEMBRO - 2003

carregada ou descarregada. O tempo usado em excesso é chamado de sobrestaria ou demurrage. Este tempo é pago pelo contratante, além do valor já acordado para o frete. Despatch: é o inverso de demurrage/sobrestaria. Ocorre quando o contratante do frete carrega ou descarrega o navio em menos tempo que o fixado pelo armador. Este tempo é pago pelo armador do navio.

Detention: é uma penalidade imposta ao contratante do frete na modalidade liner. Embora a carga e descarga do navio sejam por conta do armador, o detention ocorre por falta de carga ao costado ou por falta de transporte por parte do recebedor da mercadoria. Deadfreight ou Frete Morto: quando um transporte é contratado e o contratante não embarca a totalidade da mercadoria ou não embarca mercadoria nenhuma. Normalmente o frete morto é o valor do frete, menos as despesas de carga e descarga.

14. Quais os tipos básicos de contratos de transporte (incoterms)?
INCOTERMS: são condições estabelecidas pela "International Chamber of Commerce" e que comumente regulam as vendas de mercadorias. As principais formas de negociação de uma mercadoria são:

FOB (Free on Board): significa que o vendedor entrega sua mercadoria a bordo do navio transportador, indicado pelo comprador, que também paga o frete. Nesse caso, o frete geralmente é Collect, ou seja, a ser pago no destino, antes que o importador retire a mercadoria.

C&F (Cost & Freight): significa que o vendedor deve entregar a mercadoria no porto de destino e é responsável pelo transporte da mesma. Nesses casos o frete é Prepaid, ou seja, será pago no momento em que o vendedor retirar seu conhecimento de embarque no porto de carregamento.

CIF (Cost Insurance & Freight): igual à modalidade anterior, só que, além do frete, o vendedor também é responsável pelo seguro da mercadoria até o porto de destino. FAS (Free Alongside Ship): o vendedor deve entregar a mercadoria ao costado do navio indicado pelo comprador.

ExWorks & Ex-Factory: o vendedor entrega a mercadoria na porta da sua fábrica. O transporte até o destino é de inteira responsabilidade do comprador. Segundo o tipo de frete negociado com o navio transportador, este pode ser de uma das seguintes modalidades:

FLT (Full Liner Terms): os custos de carregamento da mercadoria, seu transporte marítimo até o porto de destino e a descarga da mercadoria estão incluídos no valor do frete marítimo.

FILO (Free In Liner Out): o custo de carregamento é livre para o armador, ou seja, o contratante do frete arca com os custos e a responsabilidade de carregar o navio. LIFO (Liner In Free Out): o mesmo tipo de contrato, somente que o custo de descarga corre por conta do contratante. Nesse caso, o custo de carregamento está incluído no valor do frete.

FIO (Free In & Out): os custos de carregamento e descarga da mercadoria no navio correm por conta do contratante. O armador só executa o transporte.

ISSN 0104 - 3781
VOL. 15 - N°3
JULHO / AGOSTO / SETEMBRO - 2003

FIOS (Free In & Out Stowed): além dos custos de carga e descarga o contratante do frete deve "estivar" a mercadoria no navio.

FIOST (Free In & Out Stowed & Trimmed): o contratante paga custos de carga, estivagem e rechego, além do custo da descarga. Esta modalidade é normalmente utilizada no transporte de granéis sólidos que necessitam de rechego no navio.

15. O que são modalidades de containers e quais são elas?

Modalidades de containers são termos de responsabilidades sobre a ovação e desova de containers e de sua entrega ao armador, na origem e destino das mercadorias. As modalidades são:

H/H (House to House) ou FCL/FCL (Full Container Load) ou CY/CY (Container Yard): nesta modalidade tanto o vendedor quanto o comprador têm o direito de ovar e desovar o container em local por eles designado, devendo depois devolvê-lo ao armador.

P/P (Pier to Pier) ou LCL/LCL (Less than Container Load) ou CFS/CFS (Container Full Shipper): nesta modalidade tanto o vendedor quanto o comprador devem realizar a ovação e desova do container em área portuária, designada pelo armador.

H/P (House to Pier) ou FCL/LCL: o vendedor tem o direito de ovar o container em local por ele designado, depois devolvê-lo ao armador e o comprador deve desová-lo em área portuária.

P/H (Pier to House) ou LCL/FCL: o vendedor deve realizar a ovação do container em área portuária designada pelo armador e o comprador tem o direito de desová-lo em local por ele designado e depois devolvê-lo ao armador.

16. O que é um despachante?

O despachante é uma pessoa credenciada pela Receita Federal para cuidar da tramitação dos documentos necessários para liberação da carga para o embarque na exportação ou para poder ser retirada pelo cliente na importação.

17. O que é desembaraço da carga?

Liberação da carga pela Receita Federal, através da verificação opcional da mercadoria e/ou documentação, para que a mesma possa ser embarcada na origem ou retirada pelo comprador no destino.

18. O que significa ship's convenience?

Denomina-se ship's convenience à operação realizada pelo armador de unitizar cargas soltas de um ou mais embarcadores em um container próprio com a finalidade de agilizar a operação de embarque ou por ser esta a única forma possível de embarcá-la.

ISSN 0104 - 3781
VOL. 15 - N°3
JULHO / AGOSTO / SETEMBRO - 2003

Glossário

Bandeira de conveniência: Registro utilizado por navios cujos proprietários não são naturais dos países que permitem a sua adoção. A utilização da bandeira de conveniência possibilita aos armadores vantagens fiscais, concedidas pelos países de registro livre, além destes não exigirem o recolhimento de encargos trabalhistas que oneram o custo da tripulação.

Bill of Lading (B/L): Também denominado Conhecimento de Embarque ou Conhecimento Marítimo, é um contrato de transporte marítimo contendo cláusulas e condições sobre as quais a carga foi dada a transportar. É assinado pelo comandante do navio, ou seu representante, atestando ter recebido a bordo a carga nele descrita.

Cabotagem: Denominação do serviço de transporte marítimo costeiro doméstico de cargas.

Carga geral: Tipo de carga seca, embalada em volumes, e transportadas unitizadas ou não. De acordo com o tipo de unitização recebe uma designação específica, como, por exemplo, carga conteinerizada e paletizada.

Consignatário: Aquele a quem se destina o recebimento de uma mercadoria, usualmente o comprador.

FEU - Forty-foot Equivalent Unit: Unidade padronizada de tamanho de container, cujo comprimento (40 pés) corresponde a 2 módulos da unidade primária, o TEU (20 pés).

Frete: Custo do serviço de transporte (ver contrato de compra e venda e condições de embarque).

Granel: Mercadoria em estado líquido ou sólido que, para ser transportada, não precisa ser embalada.

Liner service (serviço regular): Tipo de serviço de transporte marítimo internacional prestado em rotas definidas, com escalas e datas de chegada e saída constantes e preestabelecidas.

Longo curso: Serviço de transporte transoceânico.

Ovação: Termo que se aplica normalmente ao enchimento do container com mercadorias.

Rotação - seqüência ordenada de portos que devem ser escalados por um navio em uma viagem completa.

TEU - Twenty-foot Equivalent Unit: Unidade que designa o tamanho padrão de container intermodal.

THC - Terminal Handling Charge: Sobretaxa cobrada ao cliente devida pela movimentação da carga no porto ou terminal.

TPB - Toneladas de Porte Bruto: Medida de capacidade máxima de carga de um navio, incluindo o peso da carga útil, combustível, lastro, víveres etc.

ISSN 0104 - 3781
VOL. 15 - N°3
JULHO / AGOSTO / SETEMBRO - 2003

Tramp: Transportador que não presta serviços regulares, adequando-se às necessidades do contratante quanto às rotas, escalas e datas.

Transbordo: Descarregamento efetuado em um terminal intermediário com a finalidade de troca de modal de transporte, ou mesmo para uma troca intramodal.

Transit time: Tempo de trânsito ou tempo que demora o navio para chegar ao destino, contado desde o porto de embarque da carga.

Unitização ou consolidação de cargas: Processo de união de mercadorias de tamanhos, pesos e formatos diversos em cargas de volumes unitários (destacam-se os containers), possibilitando maior agilidade e segurança nas operações de embarque e desembarque.

Reprodução autorizada da Home Page da empresa Oceanus Agência Marítima S.A. (http://www.oceanus.com.br)