

ASPECTOS GERAIS DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS NA MARINHA MERCANTE

JONAS SOARES DOS SANTOS FILHO*
Advogado

SUMÁRIO

Disposições iniciais
Da Constituição Federal
Da ordenação infraconstitucional do transporte aquaviário
Sobre o órgão competente para autorizar o afretamento de embarcações estrangeiras no Brasil
Dos diplomas regulatórios
Do instituto da Circularização e do instituto do Bloqueio
Elementos Gerais do Afretamento, disposto por regimes de navegação
Navegação de Longo Curso
Navegação de Cabotagem
Navegação de Apoio Marítimo
Navegação de Apoio Portuário
Conclusão

DISPOSIÇÕES INICIAIS

Podemos afirmar que, nos últimos anos, a atividade de navegação no Brasil vem sofrendo um grande avanço, impulsionado principalmente pelas atividades de exploração de petróleo *offshore*. Além desse fato, devemos destacar, ainda, que

aproximadamente 95% do comércio exterior brasileiro passam pelo transporte aquaviário, constituindo-se então como uma das principais atividades econômicas do País.

Dada a importância do assunto, nosso objetivo é desenvolver algumas ideias sobre o afretamento de embarcações estrangeiras no Brasil.

* Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários.

DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

A nossa Carta Magna de 1988 estabelece, logo em seu Art. 21, que entre as competências da União está a exploração – diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão – dos serviços de transporte aquaviário “entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território”¹. Nossa Constituição também trata, em seu Art. 22, da competência privativa da União em legislar sobre Direito Marítimo e navegação marítima².

Mas, em todo caso, torna-se ímpar a análise do Art. 178 da Lei Maior. Esse artigo faz parte do Título VII (da ordem econômica e financeira), especificamente do Capítulo I – dos princípios gerais da atividade econômica. Trazemo-lo, *ipsis litteris*, logo abaixo:

CF/88, Art 178 – A lei disporá sobre:

I – A ordenação dos transportes aéreo, marítimo e terrestre;

II – A predominância dos armadores nacionais e navios de bandeira e registros brasileiros e do país exportador ou importador;

III – O transporte de grânéis;

IV – A utilização de embarcações de pesca e outras.

§1º A ordenação do transporte internacional cumprirá os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§2º Serão brasileiros os armadores, os proprietários, os comandantes e dois

terços, pelo menos, dos tripulantes de embarcações nacionais.

§3º A navegação de cabotagem e a interior são privativas de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública, segundo dispuser a lei.

Este artigo traz como princípio básico, que deve ser obrigatoriamente observado pela regulação do setor, a predominância de armadores e embarcações de bandeira nacional. Inclusive, a própria navegação de cabotagem e a navegação interior são, em sede constitucional (ou seja, citados expressamente em nossa Carta Magna), privativos de embarcações nacionais.

Devemos, por isso, admitir que os nossos constituintes originários quiseram proteger o mercado de navegação brasileiro para os “nacionais”, criando uma barreira de entrada ao mercado de transporte aquaviário brasileiro às embarcações estrangeiras.

DA ORDENAÇÃO INFRACONSTITUCIONAL DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Por conseguinte, em 8 de janeiro de 1997 surgiu a Lei nº 9.432, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário (e dá outras providências). Nessa lei, temos a regra geral para o afretamento de embarcações estrangeiras no País.

Restaram estabelecidas, como regimes da navegação, a navegação de longo curso, a navegação de cabotagem, a navegação de apoio marítimo, a navegação de apoio

1 Constituição Federal de 1988, Art. 21, XII, d – Os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território.

2 Constituição Federal de 1988, Art. 22 – Compete privativamente à União legislar sobre: **(grifo nosso)**

I – **Direito** civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, **marítimo**, aeronáutico, espacial e do trabalho

...

X – **Regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima**, aérea e aeroespacial.

portuário e a navegação interior. Apenas a navegação de longo curso (e também a navegação interior de percurso internacional) é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países – mas observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Nos outros regimes da navegação, as embarcações estrangeiras somente poderão participar quando afretadas por empresas brasileiras de navegação³. E esse afretamento (por viagem ou por tempo⁴) depende de autorização do órgão competente, tendo como principais condições de autorização a inexistência ou indisponibilidade de embarcação brasileira, o interesse público (devidamente justificado), ou em substituição à embarcação em construção em estaleiro brasileiro.

SOBRE O ÓRGÃO COMPETENTE PARA AUTORIZAR O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS NO BRASIL

Atualmente, por força da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o órgão público competente para autorizar o afretamento de embarcações estrangeiras no nosso país é a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq, conforme previsto no Art. 27, inciso XXVI⁵, da lei retrocitada.

Dentro dessa competência normativa própria das agências reguladoras, a Antaq

editou resoluções – que serão devidamente analisadas neste artigo logo nos parágrafos posteriores – que fazem a regulação técnica da matéria em questão, qual seja os requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras para atuar no mercado de navegação marítima do Brasil.

A Autorização de Afretamento é o ato pelo qual a Antaq autoriza a empresa de navegação a realizar o afretamento de uma embarcação estrangeira apta a operar no regime de navegação pretendido, e o documento que formaliza a autorização para o afretamento de embarcação estrangeira, emitido pela Antaq, é chamado de Certificado de Autorização de Afretamento (CAA).

Interessante destacar que, na verdade, ainda não se esclareceu de forma cristalina a tênue linha que separa os atos tipicamente legislativos dos atos administrativos de caráter normativo (como é, por exemplo, o caso das resoluções normativas das agências reguladoras em geral).

Mas seguimos os ensinamentos de José dos Santos Carvalho Filho, pois o poder normativo das agências reguladoras “trata do exercício da função administrativa, e não legislativa, ainda que seja genérica sua carga de aplicabilidade. Não há total inovação na ordem jurídica com a edição dos atos regulatórios das agências. Na verdade, foram as próprias leis disciplinadoras da regulação que, como visto, transferiram alguns vetores, de ordem técnica, para normatização pelas entidades especiais – fato que os especialistas têm denominado

3 Empresa Brasileira de Navegação – pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente.

4 No caso de afretamento a casco nu, a embarcação tem o direito de arvorar a Bandeira brasileira (condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem).

5 Lei nº 10.233/2001, Art. 27: Cabe à Antaq, em sua esfera de atuação:

...

XXIV – autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 (incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001).

de ‘delegalização’, com fundamento no direito francês (*‘domaine de l’ordonnance’*, diverso do clássico *‘domaine de la loi’*). Resulta, pois, que tal atividade não retrata qualquer vestígio de usurpação da função legislativa pela administração”.

DOS DIPLOMAS REGULATÓRIOS

Dentro da competência de regular e fiscalizar a exploração dos serviços de transporte aquaviário, a Antaq editou as normas pertinentes à questão – chamadas de Resoluções de Afretamento.

São, conforme tabela abaixo, normas para afretamento de embarcação estrangeira por empresa brasileira de navegação:

Dentro do espectro normativo da Antaq, no que tange a afretamento, dois detalhes interessantes devem ser preliminarmente destacados:

- Não é objetivo deste trabalho o estudo do afretamento de embarcações estrangeiras na navegação interior. Em todo caso, para um estudo aprofundado, sugerimos uma leitura atenta da Resolução nº 1.864-Antaq, de 4/11/2010 (alterada pela Resolução nº 2.160-Antaq, de 22/7/2011). Mas, em todo caso, as principais condições para o afretamento são as mesmas: indisponibilidade/inexistência de embarcação brasileira e

o interesse público devidamente justificado ou em substituição a embarcação em construção em estaleiro brasileiro.

- Independe de autorização o afretamento de embarcação de bandeira brasileira. Mas, em que pese não haver nenhuma obrigação expressa na Lei nº 10.233/01, a Antaq exige o registro do afretamento de embarcações nacionais, respaldada na sua competência de regular e supervisionar o mercado regulado.

DO INSTITUTO DA CIRCULARIZAÇÃO E DO INSTITUTO DO BLOQUEIO

De fundamental importância para a continuação da análise da questão é o estudo de dois institutos ímpares para a análise da autorização de afretamento de embarcações estrangeiras: o instituto da Circularização e o instituto do Bloqueio.

Circularização é o procedimento realizado para consulta, por empresa brasileira de navegação, que pretenda a autorização de afretamento de embarcação estrangeira para o transporte aquaviário na navegação pretendida. Ou seja, a empresa brasileira de navegação postulante à autorização de afretamento deverá circularizar uma consulta a todas as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar no mesmo

Regime de Navegação	Resolução da Antaq
Longo Curso	Resolução nº 195-Antaq, de 16/2/2004 (alterada pela Resolução nº 493-Antaq, de 13/9/2005)
Cabotagem	Resolução nº 193-Antaq, de 16/2/2004 (alterada pela Resolução nº 496-Antaq, de 13/9/2005)
Apoio Marítimo	Resolução nº 192-Antaq, de 16/2/2004 (alterada pela Resolução nº 495-Antaq, de 13/9/2005)
Apoio Portuário	Resolução nº 191-Antaq, de 16/2/2004 (alterada pela Resolução nº 494-Antaq, de 13/9/2005)

regime de navegação, devendo informar, entre outros itens (dependendo da navegação pretendida), o tipo de embarcação (com suas principais características), duração do período do afretamento, local do início do afretamento etc.

Já quando uma empresa brasileira de navegação, consultada na Circularização, tenha uma embarcação que atenda ao objeto da consulta e tenha interesse em fretar sua embarcação, poderá opor o instituto do Bloqueio ao pedido de manifestação junto à consulente, de forma a preservar a reserva de mercado estipulada por lei para as embarcações de bandeira nacional.

O bloqueio do pedido de afretamento será decidido pela Antaq – quando concluída a troca de informações entre as empresas envolvidas decide sobre a matéria – e será sempre aceito o bloqueio quando reconhecida a existência de oferta de embarcação de bandeira brasileira disponível que atenda aos requisitos aplicáveis aos serviços descritos na consulta formulada pela empresa postulante.

Portanto, observamos nesse quesito a utilização do instituto da Arbitragem, justamente conforme previsto no Art. 20, inciso II, alínea b, da Lei nº 10.233/2011⁶.

ELEMENTOS GERAIS DO AFRETAMENTO, DISPOSTO POR REGIMES DE NAVEGAÇÃO

Navegação de Longo Curso

A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo

curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade, por força do Art. 5º da Lei nº 9.432/97, o que nos permite afirmar que independe de autorização o afretamento de embarcação estrangeira por tempo, viagem ou a casco nu. Mas, no caso da navegação de longo curso, surge a figura da chamada “carga prescrita”.

Existem algumas cargas que são reservadas a embarcações de bandeira brasileira. Pelo Decreto-Lei nº 666, de 2/7/1969, são elas: as importadas por qualquer órgão da administração pública (seja ela federal, estadual ou municipal – e inclusive as empresas públicas e sociedades de economia mista) e as importadas com quaisquer favores governamentais (tais como benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeiro concedidos pelo Governo) ou com financiamento de estabelecimento oficial de crédito (por exemplo BNDES).

Então, a carga prescrita é aquela carga de importação – que seja reservada a embarcações de bandeira nacional – proveniente de países que pratiquem – diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio ou favor governamental – prescrição de carga em favor de embarcação de sua bandeira. Tal fato é oriundo da necessidade de se respeitar o Princípio da Reciprocidade previsto no Art. 2º do Decreto-Lei nº 666.

Assim sendo, temos duas soluções para o transporte de carga prescrita: a Antaq pode (por intermédio do Certificado de Liberação de Carga Prescrita (CLCP) liberar o transporte de carga prescrita por

6 Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

(...)

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

(...)

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, **arbitrando conflitos de interesses** e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica. (grifo nosso)

empresa de navegação estrangeira ou pode liberar o transporte de carga prescrita em embarcação estrangeira, afretada por empresa brasileira de navegação.

Navegação de Cabotagem

A cabotagem brasileira vem continuamente demonstrando crescimento na sua utilização, apesar dos entraves que ainda existem. Por exemplo, segundo a Antaq, na carga geral containerizada houve um crescimento de 16% na utilização da cabotagem entre 2011 e 2012.⁷

Na navegação de cabotagem, independe de autorização o afretamento de embarcação de bandeira brasileira ou de embarcação de bandeira estrangeira a casco nu, mas com a respectiva suspensão de bandeira e atendendo ao critério de Tonelagem de Porte Bruto (TPB) estabelecido na Resolução correspondente⁸.

Mas depende de autorização, com a plena observância da circularização e do bloqueio, o afretamento de embarcação estrangeira na modalidade por viagem, por tempo ou a casco nu, para uma única viagem e também em substituição a embarcação em construção no País, mas limitado por um período de 36 meses e até o limite da Tonelagem de Porte Bruto contratada.

Logo, por exemplo, podemos afirmar que uma empresa brasileira de navegação pode, sem ter que circularizar, afretar uma embarcação estrangeira, desde que a casco nu, com suspensão provisória de bandeira e observados os limites de TPB. E também que é permitido, por exemplo, a uma empresa brasileira de navegação afretar uma

embarcação de bandeira estrangeira – após os procedimentos de Circularização e, se for o caso, Bloqueio – para uma única viagem, sem suspensão temporária da bandeira de origem.

Navegação de Apoio Marítimo

Independe de autorização – basicamente da mesma forma que na navegação de cabotagem – o afretamento de embarcação de bandeira brasileira ou de embarcação de bandeira estrangeira a casco nu, mas com a respectiva suspensão de bandeira e atendendo ao critério de Tonelagem de Porte Bruto (TPB) estabelecido na Resolução correspondente⁹.

Mas se a empresa brasileira de navegação de apoio marítimo quiser afretar por tempo, por viagem ou a casco nu sem suspensão de bandeira de origem uma embarcação estrangeira, é absolutamente necessário o CAA, observada uma das seguintes condições:

- constatada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira de tipo e porte adequados para o apoio pretendido;
- verificado que as ofertas para o apoio marítimo pretendido não atendem aos prazos estabelecidos na Circularização;
- em substituição a embarcação em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia – e enquanto durar a construção, até o limite da arqueação bruta contratada.

A Empresa Brasileira de Navegação (EBN) que requer o afretamento de embarcação estrangeira deve circularizar a

7 Considerando o indicador Tonelada por Quilômetro Útil (TKU), que corresponde ao peso transportado multiplicado pela distância percorrida pelo modal.

8 É limitado ao dobro da TPB das embarcações de tipo semelhante, encomendadas a estaleiro brasileiro (com contrato de construção em eficácia) pela interessada no afretamento – adicionado de metade da TPB das embarcações brasileiras de sua propriedade. Ressalvado o afretamento de, pelo menos, uma embarcação de porte equivalente.

9 Vide nota 8.

todas as outras EBN autorizadas a operar na navegação de apoio marítimo, devendo, no caso do apoio marítimo, respeitar o prazo de mobilização da embarcação, que não poderá ser inferior a 60 dias¹⁰.

Navegação de Apoio Portuário

As regras para a autorização de afretamento de embarcação de bandeira estrangeira na navegação de apoio portuário são bastante semelhantes às regras para a autorização de afretamento de embarcação de bandeira estrangeira na navegação de apoio marítimo, tanto em relação às condições quanto em relação à utilização do instituto da Circularização.

Uma diferença que podemos citar entre os dois regimes de navegação – apoio marítimo e apoio portuário – é relacionada ao tempo que a EBN que deseja utilizar-se do instituto do Bloqueio tem para fazê-lo.

Na navegação de apoio marítimo, uma EBN pode “opor” seu bloqueio ao pedido de afretamento de embarcação de bandeira

estrangeira – nos termos da Circularização – dentro do prazo de sete dias corridos¹¹, enquanto que na navegação de apoio portuário, uma EBN pode “opor” seu bloqueio ao pedido de afretamento de embarcação de bandeira estrangeira – nos termos da Circularização – dentro do prazo de seis horas úteis^{12, 13}.

CONCLUSÃO

A proteção às embarcações de bandeira brasileira, preconizada pela nossa Carta Magna e, por conseguinte, pela nossa legislação infraconstitucional (em especial as Leis nº 9.432/97 e nº 10.233/2001), é de fundamental importância para o desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira.

A não observância dessas disposições, inclusive, sujeita os infratores a penalidades administrativas aplicadas pelo órgão competente – no caso, a Antaq –, sendo possível, entre outras sanções, desde uma multa¹⁴ até a cassação e a declaração de inidoneidade.

10 Art. 5º – A empresa de navegação de apoio marítimo postulante de autorização de afretamento deverá circularizar consulta a todas as empresas brasileiras de navegação de apoio marítimo.

(...)

§5º O prazo de mobilização da embarcação não poderá ser inferior a 60 dias corridos, podendo o início de sua operação ser antecipado caso não haja embarcação de bandeira brasileira apta a atender ao apoio pretendido ou a empresa de navegação de apoio marítimo declinar do prazo.

11 Resolução nº 192-Antaq (alterada pela Resolução nº 495-Antaq, de 13/9/2005), em seu Art. 7º: “A empresa de navegação interessada em fretar a embarcação, que atenda ao objeto da consulta, poderá opor bloqueio ao pedido de afretamento mediante manifestação junto à consulente, com cópia à Antaq, dentro do prazo de sete dias corridos...”

12 Resolução nº 191-Antaq (alterada pela Resolução nº 494-Antaq, de 13/9/2005), em seu Art. 6º: “A empresa de navegação de apoio portuário interessada em fretar a embarcação que atenda ao objeto da consulta poderá opor bloqueio ao pedido de afretamento mediante manifestação junto à consulente, com cópia à Antaq, dentro do prazo de seis horas úteis...”

13 Para efeitos do prazo para oposição de bloqueios aos pedidos de afretamento de embarcações estrangeiras na navegação de apoio portuário, considera-se “hora útil” a hora compreendida entre 8h00min às 18h00min, de segunda-feira a sexta-feira – excetuados os dias em que não haja expediente nas repartições públicas federais.

14 Nesse sentido, embora não muito utilizado, temos o que consta do Capítulo VIII (Art. 15) da Lei nº 9.432/97, *in verbis* logo abaixo:

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 15. A inobservância do disposto nesta lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I – multa, no valor de até R\$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II – suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Citamos um exemplo de tipificação de conduta infracional, que ocasiona inclusive a obrigação de que seja acionada a Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil visando à imediata interdição da operação irregular, até, se for o caso, com apreensão da embarcação:

Resolução nº 192-Antaq (alterada pela Resolução nº 495-Antaq, de 13/9/2005), em seu Art. 21, inciso XI: “São infrações: (...)

Afretar embarcação sem a necessária autorização da Antaq, conforme o caso (Multa: de até 10.000.000,00)”.

Chama a atenção o valor da multa: de até 10 milhões de reais. O que não significa que será esse valor, pois a multa deve ser deliberada utilizando-se do critério discricionário da diretoria da Antaq.

Além disso, desde o mês de junho de 2013 está em operação o chamado Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio, o “Sama”. Esse sistema vem

desburocratizar o processo de pedido de afretamento, que será automatizado com notificações realizadas entre as partes por intermédio de mensagens eletrônicas (*e-mails*) previamente cadastradas no sistema. Para Fernando Fonseca, ocupante do cargo de diretor interino da Antaq, “o Sama desburocratiza o processo de afretamento de embarcações pelas empresas brasileiras de navegação, eliminando uma quantidade significativa de papéis”.

De certo que todos os requisitos e condições tratados no presente artigo continuam plenamente em vigor, mas o Sama vem garantir maior transparência, celeridade e impessoalidade nos assuntos inerentes ao afretamento de embarcações de bandeira estrangeira.

Portanto, salientamos a importância de trazer para o debate tão vasto e fascinante assunto, visando principalmente ao intercâmbio de conhecimentos, no sentido de contribuir para a melhoria real da qualidade da regulação desta fundamental atividade econômica do nosso país.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Marinha Mercante; Navegação; Legislação da Marinha Mercante; Afretamento; Bandeira de conveniência

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição de República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 19/12/2012.
- BRASIL. Lei nº 9.432, de 08 de Janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9432.htm>. Acesso em: 12/1/2013.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 666, de 2 de Julho de 1969. Institui a obrigatoriedade do transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0666.htm>. Acesso em: 12/1/2013.
- BRASIL. Resolução nº 493-Antaq, de 13 de setembro de 2005. Aprova alterações da norma para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação para o transporte de carga no tráfego de longo curso e para a liberação do transporte de carga prescrita à bandeira brasileira por empresa de navegação estrangeira. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Sistema/Publicacao/PublicacoesAntigas/Resolucao493.pdf>>. Acesso em: 20/1/2013.

- BRASIL. Resolução nº 494-Antaq, de 13 de setembro de 2005. Aprova alterações da norma para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de apoio portuário. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/PublicacoesAntigas/Resolucao494.pdf>>. Acesso em: 20/1/2013.
- BRASIL. Resolução nº 495-Antaq, de 13 de setembro de 2005. Aprova alterações da norma para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de apoio marítimo. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/PublicacoesAntigas/Resolucao495.pdf>>. Acesso em: 20/1/2013.
- BRASIL. Resolução nº 496-Antaq, de 13 de setembro de 2005. Aprova alterações da norma para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/PublicacoesAntigas/Resolucao496.pdf>>. Acesso em: 21/1/2013.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Revista *Navegando a Notícia*. Ano V, nº 21. Brasília, Maio/Junho 2013.
- BIOLCHINI, Monique Calmon de Almeida. Regulação do Transporte Aquaviário, 1ª ed., Lumen Juris: Rio de Janeiro, 2005.
- CARVALHO FILHO, José dos Santos. Agências Reguladoras e Poder Normativo. Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico (Redae), Salvador, Instituto Brasileiro de Direito Público, nº 9, Fev/Mar/Abr, 2007. Disponível em: <<http://www.direitodoestado.com/revista/REDAE-9-FEVEREIRO-2007-JOSE%20CARVALHO.pdf>>. Acesso em: 19/1/2013.
- FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. *Contratos de Afretamento à Luz dos Direitos Inglês e Brasileiro*. 1ª Ed., Ed. Renovar: Rio de Janeiro, 2007.
- SOUTO, Marcos Juruena Villela. *Direito Administrativo Regulatório*, 2ª ed., Lumen Juris: Rio de Janeiro, 2005.