

O PAPEL DO AGENTE MARÍTIMO E DO AGENTE DE CARGA NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

THE ROLE OF THE SHIPPING AGENT AND THE FREIGHT FORWARDER IN FOREIGN TRADE

EL PAPEL DEL AGENTE MARÍTIMO Y DEL AGENTE DE CARGA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Junia Belizário¹

Najla Buhatem Maluf²

RESUMO

O presente artigo visa analisar as diferenças na atuação do agente marítimo e do agente de carga, enquanto atores fundamentais na logística e comércio exterior brasileiro. Ambos apresentam nomenclatura similar, e, apesar de desempenharem funções parecidas, possuem suas particularidades ilustradas ao longo deste trabalho. Procura-se demonstrar, por meio de pesquisas bibliográficas e doutrina do direito marítimo, portuário e internacional, as responsabilidades e atividades do agente marítimo enquanto mandatário de uma empresa de navegação, e o agente de carga como o interveniente que acompanha a carga até o seu destino. É também abordado o papel destes *players* ao longo da história e, por fim, a conclusão da importância destes atores no direito marítimo internacional.

Palavras-chave: Agente marítimo; carga; mandatário; direito marítimo.

ABSTRACT

The present article has the purpose of addressing the differences between the shipping agent and the freight forwarder's role, as fundamental players in logistics and Brazilian foreign trade. Both may present similar nomenclature and although they have some duties in common, there are peculiar tasks that will be illustrated throughout this work. Based on doctrine and bibliographic research on maritime, port and international law, the authors will demonstrate the shipping agent's responsibilities, as the local shipowner's representative, while the freight forwarder, acts as a *liaison* who tracks the cargo all the way to its final destination. The role of these players over the history will also be discussed and finally, their importance to International Maritime Law.

Keywords: shipping agent; cargo; representative; maritime law.

RESUMEN

Este trabalho propõe apresentar as diferenças na atuação do agente marítimo e do agente de carga, como atores fundamentais na logística do comércio exterior. Os dois apresentam uma nomenclatura semelhante e, apesar de terem funções quase equivalentes, possuem algumas peculiaridades que serão desenvolvidas aqui. Busca demonstrar através de pesquisas bibliográficas e da doutrina do direito marítimo, portuário e internacional as responsabilidades e atividades do agente marítimo em quanto mandatário de uma empresa de navegação e o agente de carga, como parte interveniente que acompanha a carga até seu destino final. Também é abordado o papel desses jogadores ao longo da história e, em fim, a conclusão sobre a importância desses atores no direito marítimo internacional.

Palavras-chaves: agente marítimo; carga; mandatário; direito marítimo.

Introdução

Desde os períodos mais remotos da humanidade, a partir dos fenícios, dos árabes e portugueses, que o mar se consagrou como o espaço de maior utilização para o transporte de mercadorias e, por conseguinte, para desenvolvimento econômico internacional. Nessa linha, a navegação foi uma das molas propulsoras à formação e crescimento de civilizações, e poderio de Estados, fazendo com que ao longo da história, mais comunidades próximas ao mar aderissem à exploração empresarial no contexto marítimo.

Com a intensificação do comércio por via marítima, a formalização de normas e regras de comércio internacional visando a regulamentação desta atividade, passaram a ser necessárias. Logo, o direito marítimo consolidou-se como o conjunto de regras jurídicas, de natureza especial, relativas à navegação feita pelo mar, reunindo instituições e intervenientes responsáveis pela solidificação do comércio entre países, de forma que vários *players* do setor passaram a ganhar forma e nomenclatura (MARTINS, 2013).

Os agentes marítimos e os de carga já atuam desde os primórdios no mercado de transportes, com vistas à promoção do suporte operacional, de representação e entrega da mercadoria. A atividade de agente marítimo não possui posição coesa no ordenamento jurídico brasileiro, e sim teorias divergentes acerca de sua natureza. Ambos são figuras distintas, apesar de atuarem no comércio exterior e exercerem o papel de mandatário, ou seja, aquele que exerce determinada obrigação em nome de outrem (MARTINS 2013). A seguir, têm-se as definições e atuações desses dois entes essenciais à efetividade da entrega de mercadorias e ao comércio exterior.

O Agente Marítimo

Foi a partir da estruturação do comércio mundial, durante a Idade Moderna (1.453 D.C.), até a Revolução Francesa (1788), que o papel e as responsabilidades do comandante do navio começaram a ser consolidadas. Os reis editavam as chamadas “ordenações” que serviam, à época, para fins legislativos. Mais tarde, na França, passou-se a reconhecer a necessidade de um representante, em solo, que resolvesse os procedimentos do descarregamento das mercadorias do navio, conhecidos como “Corretores de Navios”, que eram funcionários públicos do rei de França, com privilégios e benefícios, e que auxiliavam o capitão. Esses servidores atuavam, especialmente, como intérpretes do idioma local. Os corretores de navios

eram, então, os predecessores dos agentes marítimos, figura existente há mais de 200 anos na história da navegação (ENE, 2020).

Assim, com a formalização do Código de Napoleão, foi estabelecida a nomenclatura “Consignatário de Navios” (1807), encarregados como agentes do armador em cuidar das necessidades do navio e sua tripulação na chegada ao porto. Com a propagação da máquina a vapor, começou o fenômeno do comércio por transporte marítimo, passando a aumentar a obrigação de ter um representante em terra, que pudesse facilitar a entrada e saída de embarcações, bem como a comunicação com as autoridades locais, informação dos valores de fretes, escalas mais céleres. Dessa forma, a atividade do agente marítimo passou a se consolidar cada vez mais como necessária e obrigatória, em todos os portos do mundo (ENE, 2020).

Atualmente, tal ocupação é conhecida como “Empresa de Navegação Marítima”, que costumeiramente os atuantes na atividade são chamados de “agentes marítimos”, e compõem a equipe da parte terrestre deste transporte. Ele é o representante do armador e seu interveniente frente às autoridades públicas no setor de comércio exterior, fornecendo as informações cabíveis referentes ao processo de importação e exportação, compondo o chamado “Porto sem Papel (PSP)”. (ENE, 2020).

O PSP é um sistema eletrônico implantado em 2011, primeiro no Porto de Santos, e logo após nos 34 portos públicos, reunindo em uma única plataforma as informações e a documentação necessárias para acelerar a liberação das mercadorias nos portos do país. Vale destacar, que com o advento do sistema PSP, cumprindo com os requisitos de sustentabilidade ambiental e redução de tempo das anuências, foram eliminados mais de 140 formulários em papel, pela conversão para um único documento eletrônico, seguindo as recomendações da Organização Marítima Internacional (IMO). Os integrantes que se comunicam entre si, pelo sistema PSP, são: a autoridade portuária que administra as atividades do porto; a Capitania dos Portos, que cuida da segurança e fatos da navegação; Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), que emite o certificado de livre prática; Polícia Federal, que emite o passe de entrada e saída do navio; a autoridade aduaneira, responsável pelo desembarço da mercadoria; e o Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA). Todos os quais o agente marítimo deve se reportar, já que é o elo do navio com tais atores (ENE, 2020).

O agente marítimo também é o encarregado, por ordem do armador, da contratação de rebocadores, do serviço de praticagem, obrigatório nos portos brasileiros, bem como serviços de reparação a danos (caso presente a embarcação). Ou seja, ele cuida da logística de atracação nos portos públicos e terminais privados, tratando ainda dos casos de sobrestadia, fretes e tarifas portuárias (ENE, 2020).

Natureza Jurídica entre o Agente Marítimo e o Transportador

É oportuno definir a natureza do contrato de agenciamento para que se possa analisar os limites de responsabilidade do transportador. Alguns doutrinadores definem que o consignatário do navio é o mandatário ou o proprietário do armador, nos portos de escala ou de destino. Outros afirmam que o consignatário do navio é caracterizado como “locador de serviço”, ou ainda um “contrato de empreitada” ou de “representação comercial”. Os que são contra a definição de natureza de

mandato do contrato, sustentam que é de “comissionamento mercantil” (WADNER, 2021).

No entanto, o agente finaliza o negócio jurídico em nome daquele que o nomeia, e não em nome próprio, como ocorre nos contratos de comissão como opina o professor Marcelo Ene, em *webinar da MLAW Academy*: “o contrato entre agente e armador é de cunho mercantil, em que uma das partes, mandatário ou agente marítimo se obriga a praticar em praticar atos em nome de outrem, o mandante/armador. Então temos um contrato de mandato mercantil”.

Vale destacar as palavras do Professor Waldemar Martins Ferreira, que sobre o assunto manifesta:

Exercem os agentes marítimos, pois assim também se chamam, largas atribuições. Fazem propaganda dos navios. Preparam papéis para o seu despacho nas repartições públicas. Recebem as cargas. Emitem conhecimentos. Vendem passagens. Representam as companhias ou seus armadores em Juízo e nas relações com terceiros, em conformidade com os poderes que lhes tenham sido outorgados.

Assim, afirma-se que o agente marítimo é mandatário, por ser representante convencional de um contrato de representação convencional advinda de um contrato que ocorre por conta do armador do navio.

A Resolução Normativa nº 18/2017 - ANTAQ

A Resolução Normativa (RN) nº 18/2017, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), dispõe sobre as atividades do agente marítimo e o define como: “todo aquele que representando o transportador marítimo efetivo, contrata em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários”.

Ocorre que a RN 18/2017 não leva em consideração a distinção entre agente transitário, transportador marítimo não operador de navio (*Non Vessel Operating Common Carrier* - o NVOCC, abordado mais adiante), e o agente marítimo, quando impõe as mesmas regras para todos na mesma norma:

Art. 2º Para os efeitos desta Norma são estabelecidas as seguintes definições:

[...]

II - agente intermediário: todo aquele que intermedeia a operação de transporte entre o usuário e o transportador marítimo ou que representa o transportador marítimo efetivo, podendo ser:

a) agente transitário: todo aquele que coordena e organiza o transporte de cargas de terceiros, atuando por conta e ordem do usuário no sentido de executar ou providenciar a execução das operações anteriores ou posteriores ao transporte marítimo propriamente dito, sem ser responsável por emitir conhecimento de carga ou *Bill of Lading* – BL;

b) transportador marítimo não operador de navios: a pessoa jurídica, conhecida como *Non-Vessel Operating Common Carrier* – NOCC, que não sendo o armador ou proprietário de embarcação responsabiliza-se perante o usuário pela prestação do serviço de transporte, emitindo conhecimento de carga ou BL, agregado, *house*, filhote ou sub-master, e subcontratando um transportador marítimo efetivo; ou

c) agente marítimo: todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários.

Nessa linha, é imprescindível a correção na norma considerando seus diferentes papéis entre os intervenientes do transporte marítimo, em especial sob a perspectiva jurídica. A norma não pode impor – sobretudo ao agente marítimo – os mesmos deveres que aos agentes intermediários, sujeitando-os a graves consequências (CASTRO, 2019).

Apesar desta definição de cunho normativo, ainda não há no Brasil uma definição consolidada ou legislação sobre o papel do agente marítimo. No entanto, já há propostas no Congresso Nacional de algo similar para inclusão do novo Código Comercial Brasileiro e, no futuro Código Comercial Marítimo, que vão tratar de sua definição legítima. O entendimento atual e a futura legislação entendem que o agente marítimo deva atuar como um auxiliar do armador, e que não responde pelas obrigações de quem o designou (ENE, 2020).

O Agente de Carga

No Brasil, o conceito de agente de carga tem sido usado de forma bastante dilatada, entretanto, deveria ser um conceito mais enxuto, a fim de evitar confusão e equívocos com outros *players* envolvidos no transporte de cargas. Para propor um conceito ideal de agente de carga, faz-se necessário analisar aqueles intervenientes que guardam similaridade e com os quais eventualmente possam ser confundidos (MARTINS, 2013).

Em 1984, diante do desejo e da necessidade de exportação de mercadorias apresentada por pequenos empresários americanos, o governo dos Estados Unidos da América criou a figura do *Non-Vessel Operating Common Carrier* – mais comumente conhecido pela sigla NVOCC, através da edição do *Shipping Act* nº 04 de 1984, justamente com o propósito de difundir e incentivar a atividade de exportação pelos pequenos embarcadores. O NVOCC é conhecido como “transportador comum não operador de navio”, contemplado na doutrina como transportador contratual, também chamado de “armador sem navio”.

A atividade do NVOCC é realizada perante um grande, ou vários pequenos embarcadores. Quando é contratado por apenas um grande embarcador que consegue, com sua carga, encher um *container* por inteiro, diz-se que o transporte realizado é *Full Container Load* (FCL); mas quando o NVOCC necessita de vários pequenos exportadores para completar a capacidade de um container, o transporte realizado é o *Less Than Container Load* (LCL).

No transporte FCL, é disponibilizado um *container* a apenas um embarcador. Já no LCL, são reunidas mercadorias de vários pequenos exportadores até a capacidade total do *container*. Em ambas as modalidades, ele emite um conhecimento de transporte, o chamado *House Bill of Lading*, que no Brasil é conhecido como “Conhecimento Agregado ou Filhote”. Com a emissão do *BL* Filhote, o NVOCC assume uma obrigação de resultado, ou seja, deve entregar a carga intacta no porto de destino. Por sua vez, o armador emite o denominado *BL Master* ou Conhecimento Mãe em nome do NVOCC. Daí, conclui-se que o NVOCC é o responsável perante o embarcador/exportador, e o armador que emite o *Bill of Lading Master* assume a responsabilidade perante o NVOCC (MARTINS, 2013).

Importante perceber que até a criação do NVOCC, o trabalho de consolidação de carga de vários produtos pertencentes a diferentes embarcadores em um mesmo *container* era afeto ao armador na qualidade de *Ship Convenience*. A partir do

Shipping Act nº 4, o desenvolvimento deste trabalho passou a ser função do NVOCC.

A douta professora Eliane M. Octaviano Martins (2013, p. 332-333), em sua obra “Curso de Direito Marítimo - Teoria Geral”, diz que:

O NVOCC atua, usualmente, como agente consolidador (consolidator). Considera-se consolidação de carga o acobertamento de um ou mais conhecimentos de carga para transporte sob um único conhecimento genérico, envolvendo ou não a unitização da carga.

No Brasil, a definição de NVOCC foi dada inicialmente pela Resolução nº 9.068 de 1986, da extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), que dizia ser o NVOCC um operador de transporte não armador, um *Non-Vessel Operating Common Owner*. Já a Instrução Normativa (IN) nº 800, da Receita Federal do Brasil (RFB), editada em dezembro de 2007, traz no parágrafo único do artigo 3º a definição de NVOCC como sendo “O consolidador estrangeiro é também chamado de *Non-Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC)”. (BRASIL, 2017, n. p.).

O NVOCC desempenha, deste modo, uma gama de funções, conforme se vê nos ensinamentos de Martins (2013, p. 332-333):

O agente consolidador reúne, em um mesmo despacho consolidado, cargas separadas e encarrega-se de tratar do embarque das mercadorias, da vistoria dos produtos, dos desembaraços alfandegários, da programação de embarque, da preparação de documentos de embarque e sua legalização, arquitetando o transporte e o engajamento do espaço no navio.

O NVOCC viabiliza a movimentação da carga de ponto a ponto, e se torna responsável por ela perante o embarcador quando da emissão do conhecimento de transporte, ainda que Filhote, ou *House BL*, conforme dito anteriormente. A expedição do *BL Filhote*, e a assunção de responsabilidades perante o exportador, deixa claro que o NVOCC não pode e nem deve ser tratado simplesmente como um consolidador estrangeiro, na medida em que também realiza o transporte, ainda que por meio de terceira pessoa. Conclui-se, assim, pela impropriedade do conceito constante na IN 800/2007 da RFB, já que a atividade de fato desempenhada pelo NVOCC vai além da consolidação de cargas. Ele é de fato um transportador contratual sem navio, e assume obrigações de resultado advindas do contrato firmado com o exportador (SONS, 2021).

Em razão da obrigação de resultado advinda do contrato de transporte, é possível entender que o ofício do NVOCC consiste na movimentação de mercadoria de ponto a ponto, pois consolida a carga, emite um Conhecimento Filhote, e usa navio de terceira pessoa para concretizar o transporte propriamente dito; o que encontra amparo na Resolução nº 18/2017 da ANTAQ, art. 2º, inciso II, alínea b, como já mencionado.

Da reflexão feita a partir da atividade desenvolvida pelo NVOCC, bem como da análise conceitual apresentada e das responsabilidades assumidas, compreende-se que o NVOCC tem natureza jurídica de transportador, sendo responsabilizado contratualmente de forma objetiva, nos moldes previstos no art. 730 do Código Civil Pátrio. Outro *player* sobre o qual é importante escrever, são os *freight forwarders*, também chamados de “transitários da carga”, que no Brasil não contam com uma legislação própria. Mas a Resolução nº 18/2017 da ANTAQ, define o agente transitário na alínea ‘a’, do inciso II do art. 2º da seguinte forma:

[...] todo aquele que coordena e organiza o transporte de cargas de terceiros, atuando por conta e ordem do usuário no sentido de executar ou providenciar a execução das operações anteriores ou posteriores ao transporte marítimo propriamente dito, sem ser responsável por emitir conhecimento de carga ou *Bill of Lading* - BL (BRASIL, 2017, n. p.).

Os *freight forwarders* desempenham atividade de transporte conhecida como “porta a porta”, ou seja, eles cuidam da retirada da mercadoria da fábrica e fazem chegar ao cliente final. Como bem aponta Eliane Octaviano (2013, p. 335), em seu Curso de Direito Marítimo:

Efetivamente, os *freight forwarders* viabilizam a contratação do frete, fazendo com que a carga tenha seguimento de sua origem até o seu destino final, inclusive assumindo os procedimentos e os trâmites atinentes ao desembarço, ao embarque e desembarque no destino até a entrega ao cliente final.

Possível verificar, então, que a atividade dos *freight forwarders* é muito mais ampla do que a do NVOCC, que consolida várias cargas em um único embarque, contrata o transporte com o armador, emite o conhecimento de transporte agregado e, com isso, torna-se, por força de contrato, responsável perante o exportador pelo transporte marítimo ponto a ponto, e não porta a porta, como os *freight forwarders*, que se valem do transporte multimodal para colocar a mercadoria na mão do cliente final. Importante destacar, que ao contrário do NVOCC, os *freight forwarders*, não emitem o conhecimento de transporte, o *House Bill of Lading*.

Normalmente, os *freight forwarders* são grandes grupos econômicos formados por empresas multinacionais de médio ou grande porte, capazes de transportar a carga utilizando os modais mais apropriados, disponíveis para que o cliente receba o produto em sua porta, não precisando terceirizar nenhuma perna do transporte. Nos países de *common law*, os *freight forwarders* tanto podem ser considerados como intermediários do contrato de transporte, ou como o próprio transportador, visto que prestam além dos serviços atinentes ao transporte propriamente dito, os serviços afetos às questões fiscais, à logística, aduana e contratação de seguros. No Brasil, porém, possuem natureza jurídica de transportadores (MARTINS, 2013).

Após esta reflexão a respeito destes dois *players* de suma importância no transporte marítimo, passa-se à análise do agente de carga, para um completo entendimento das atividades, conceitos e natureza jurídica de todas estas figuras.

Em relação ao agente de carga, assim como aos outros *players* mencionados, não há uma Lei *strictu sensu* que regulamente tal atividade, e sim normas legais que tratam do conceito de agente de carga. A mais antiga definição do agente de carga é o Decreto-Lei nº 37 de 1966, que em seu art. 37, §1º, traz o seguinte: “O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos”. (BRASIL, 1966, n. p.). Tem-se, ainda, o art. 3º da IN 800/2017 da RFB, ao enunciar que “O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de carga;” e no art. 2º, inciso IV, alínea ‘e’ do §1º alude que quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional, o agente de carga é uma espécie de transportador. (BRASIL, 2017, n. p.).

Analisando tais conceitos, constata-se que definem o agente de carga como um representante do importador ou do exportador, e que quando atua como

consolidador/desconsolidador é tido como um transportador. Cabe fazer algumas considerações a respeito destas definições.

Para bem definir a figura do agente de carga, é necessário entender qual o seu papel no transporte marítimo. No artigo intitulado “Agente de Cargas”, de Moromizato Júnior *et al.* (2018, p. 37-40), dizem que a atividade do agente de carga consiste nas:

Garantias e controle dos prazos para embarques, manuseio de cargas (guarda e armazenagem), estufagem, movimentação do contêiner para o costado do navio, bem assim dos contêineres vazios ao *depot*. A atividade dos agentes de carga tem como foco específico a movimentação, em si, das mercadorias.

O agente de carga desempenha ainda o papel de desconsolidador da carga e de outras funções que sejam auxiliares ao transporte, devendo estar devidamente registrado no sistema da Marinha Mercante para atuar efetivamente na importação/exportação, visto que atualmente a RFB dispensa o uso de documentos físicos.

Seguindo esse entendimento, a atividade desempenhada pelo agente de carga não é um representante do importador ou do exportador, consoante o que traz o Decreto nº 37/66, e sim um representante do NVOCC, o que encontra abrigo no art. 3º da IN 800/2007 da RFB. Dita representação se dá através de um documento denominado “Carta de Apontamento”, com a qual representa o NVOCC perante as autoridades aduaneiras, RFB, armadores e empresas privadas. Vale reiterar que o agente de cargas não se confunde com o agente marítimo, que desempenha uma função muito mais ampla, e age em nome do armador, conforme já visto.

Por se tratar de mandatário, o agente de carga tem responsabilidade de meio, e não de resultado, não respondendo civilmente pelos atos praticados em nome do mandante, conforme preleciona o Código Civil Brasileiro.

Com esta análise da ocupação do agente de carga, conclui-se que ele não tem natureza jurídica de transportador, e sim de mandatário, visto que age em nome do consolidador estrangeiro e representa seus interesses no território nacional.

Conclusões

O tema proposto neste artigo traz a perspectiva de atuação do agente de carga e do agente marítimo, como atores cruciais para o funcionamento adequado do comércio exterior brasileiro, e possuem papéis distintos, nos quais navio e carga não se confundem.

O agente marítimo é o elo imperativo no diálogo entre o armador e demais figuras que se relacionam com o navio, quando da sua atracação. O sistema Porto sem Papel é imprescindível na prestação de informações referentes à estadia dos navios nos portos brasileiros, reunindo as agências marítimas e demais órgãos intervenientes do setor. Já o agente de carga é um mandatário do consolidador estrangeiro, sendo um representante, não podendo ser responsabilizado objetivamente.

Observou-se que em diversas situações, ambos trabalham de forma complementar, em etapas e metas diferentes no curso de entrega da carga. O contratante do agente marítimo é, por muitas vezes, o armador, ou *carrier*, responsável por fazer prevalecer seus interesses, mas não pode ser responsabilizado pelos atos do armador.

Porém, resta claro que os exportadores, os importadores, as empresas e os despachantes aduaneiros, confiam no papel tanto do agente marítimo quanto do agente de carga, para a efetivação de seus lucros e suas metas comerciais. As autoridades públicas também contam com o auxílio de ambos para o cumprimento dos procedimentos que envolvem a atracação, operação, desatracação até a entrega das mercadorias ao seu ponto final, certificando a importância destes atores no ordenamento jurídico das instituições marítimas internacionais.

Sobre as Autoras:

- 1- **Junia Belizário dos Santos**: graduada pela Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES, em dez/1994, especialista em Ciências Criminais pela mesma universidade, cursou especialização em direito tributário e direito aduaneiro, pós graduanda em direito marítimo e portuário pela Maritime Law Academy, advogada atuante.
ORCID: <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0002-9795-6310>

- 2- **Najla Buhatem Maluf**: é formada pela Escola Americana da Suíça-TASIS; em Política Internacional pela University of South Florida e Direito pelo Centro Universitário de Brasília-UniCeub; foi assessora no Conselho das Américas-Washington DC; foi Assessora Internacional da ANTAQ e no Senado Federal na Comissão de Infraestrutura; é Sócia do Rachid Maluf Advs; é Presidente da Comissão de Direito Marítimo/Portuário OABMA; Profa e Pós Graduada em Direito Marítimo e Comércio Exterior pela MLAW Academy; é Subprocuradora da Assembleia Legislativa do MA, integrante dos Conselhos do Fórum Brasil Export de Logística e Infraestrutura, sócia da Womens´Shipping and Trading Association.
ORCID: <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0001-9444-8946>

Referências

BRASIL. **Decreto-Lei Nº 37, de 18 de novembro de 1966**. Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências. Brasília, DF, 1996. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0037.htm. Acesso em: 2 jul. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução Normativa Nº 18, de 21 de dezembro de 2017**. Aprova a norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas. Brasília, DF, 2017. Disponível em:

https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/1339623/do1-2017-12-26-resolucao-normativa-n-18-de-21-de-dezembro-de-2017-1339619-1339619. Acesso em: 2 jul. 2021.

CASTRO, Luciana Vaz Pacheco: **“Agenciamento Marítimo na RN 18/2017 da ANTAQ”**. 2019. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/76639/agenciamento-maritimo-na-rn-18-2017-da-antaq>. Acesso em: 11 ago. 2021.

D’ANTONIO WADNER, Cristina: “A Responsabilidade Jurídica do Agente Marítimo”. **Porto Gente**, 2007. Disponível em: <https://portogente.com.br/colunistas/eliane-octaviano/14616-a-responsabilidade-juridica-do-agente-maritimo>. Acesso em: 10 ago. 2021.

ENE, Marcelo Machado. **“Os Agentes Marítimos”**. 1ª Ed. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2020.

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

MOROMIZATO JÚNIOR, Fernando *et al.* **Agente de Cargas**. 2018. Disponível em: <https://www.miller.adv.br/agentedecargas>. Acesso em: 13 jul. 2021.

SONS, Wilson. “Quais as Diferenças entre Agente de Carga e Agente Marítimo”. Agência Marítima. **Wilson Sons**, 2019. Disponível em: <https://pt.wilsonsons.com.br/agente-de-carga-e-agente-maritimo/>. Acesso em: 10 ago. 2021.