

## BAF, CAF e THC

### Introdução

Os conceitos BAF, CAF e THC surgem no contexto do Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA), que consiste num acordo concluído em 5 de Março de 1991 entre as companhias marítimas que operam no tráfego Norte da Europa e o Extremo Oriente. O FETTCSA entrou em vigor em 4 de Junho de 1991.

O objecto do acordo é melhorar o funcionamento operacional do sector dos transportes marítimos através de uma maior transparência e clareza funcional no que se refere às taxas e sobretaxas e da obtenção de uma normalização da metodologia e do respectivo cálculo.

O âmbito geográfico do acordo é o transporte de portos e pontos do Extremo Oriente para portos e pontos no Norte da Europa e vice-versa.

O Norte da Europa é definido como: a Áustria, a Bélgica, a República Checa, a Dinamarca, a Finlândia, a França, a Alemanha, a Hungria, a Islândia, a Irlanda, o Luxemburgo, os Países Baixos, a Noruega, a Polónia, a Suécia, a Suíça e o Reino Unido.

O Extremo Oriente é definido como o Japão, a República da Coreia, a República Popular da China, a República da China/Taiwan, Hong-Kong, Macau, a Tailândia, o Camboja Democrático, o Vietname, Singapura, Malásia, o Laos, Birmânia, o Brunei, as Filipinas e a Indonésia.

As principais taxas e sobretaxas aplicadas nos tráfegos Europa/ Extremo Oriente são as seguintes:

1. **BAF** – Coeficiente de Ajustamento de Abastecimento de Combustível (Bunker Adjustment Factor)
2. **CAF** – Coeficiente de Ajustamento Monetário (Currency Adjustment Factor)
3. **THC** – Taxa de Manutenção no Terminal (Terminal Handling Charges)
4. Taxa de Serviço de Contentores de Carregamento Agrupado (Less-than-Container-Load Services Charges - LCLSC)
5. Taxa de Imobilização Portuária (Detention Charges)
6. Taxa de Sobrestada (Demorasse Charges)
7. Taxa de Equipamento Especial (Special Equipment Premium)
8. Sobretaxa de Guerra (War Surcharges)



Poder-se-ão ainda citar como taxas e sobretaxas, as taxas suplementares (Transport Additional), a sobretaxa de carga especial (Non Standard Lift Charge), a sobretaxa de carga perigosa (Hazardous Cargo Surcharge) e a sobretaxa de congestionamento (Congestion Surcharge).

### **Importância das taxas e sobretaxas**

Segundo os Conselhos Europeus de Carregadores e o Conseil National des Usagers des Transports (CNUT) as taxas que vêm acrescer ao frete marítimo, tais como as sobretaxas, poderão elevar-se a cerca de 35 % do custo total do transporte para os carregadores ou até 60 % sobre a taxa de frete efectiva. O secretariado do FETTCSA admitiu que as taxas e sobretaxas poderiam elevar-se (no tráfego rumo a Leste) a até 60 % da tarifa total.

### **BAF – Coeficiente de ajustamento de abastecimento do combustível**

O BAF consiste num ajustamento de preço efectuado pelo transportador de forma a reflectir o custo corrente dos abastecimentos de combustível (isto é, o combustível do navio) relativamente ao nível de base incluído na taxa de frete. A metodologia utilizada baseia-se nas receitas de viagem apresentadas pelas companhias marítimas membros da FEFC, que incluem as receitas totais líquidas dos fretes marítimos de cada companhia, seguindo-se o cálculo da proporção dos custos totais de abastecimento relativamente a esse frete marítimo. Inclui igualmente uma ponderação em função do número de abastecimentos efectuados nos diversos locais.

#### **Como é fixado o BAF?**

No que se refere ao BAF, os três factores seguintes parecem influenciar o nível em que, numa determinada companhia marítima, o BAF é fixada:

1. Local de abastecimento de combustível;
2. Proporção dos custos de abastecimento de combustível relativamente às receitas líquidas dos fretes marítimos;



3. Nível de base dos custos relativos ao abastecimento de combustível incorporados nas tarifas de frete.

Nota: Deverá ser realçado que o Atlântico Norte é um tráfego muito mais fácil de controlar uma vez que as distâncias marítimas são mais reduzidas do que as do tráfego do Extremo Oriente e assim poderá presumir-se que o abastecimento de combustível apenas se baseia nos preços de Nova Iorque e de Roterdão. Por outro lado, no tráfego do Extremo Oriente, o abastecimento de combustível pode ser realizado num grande número de portos intercalares entre a Europa e o Japão, do que resulta uma maior variação de preços, uma vez que poderão estar implicados até 20 portos.

### **CAF – Coeficiente de ajustamento monetário**

O CAF é um ajustamento de preço efectuado pelo transportador de forma a compensar as flutuações das taxas de câmbio entre a moeda utilizada pelo transportador para cobrar os seus serviços aos carregadores e as moedas em que o transportador expressa os seus custos. O CAF da conferência baseia-se numa ponderação das flutuações das moedas em que cada companhia marítima recebe as suas receitas e/ou efectua as suas despesas face à moeda utilizada na tarifa. Tal pressupõe que cada membro da FEFC fornece um mapa de fluxos de carga por país, bem como dados pormenorizados dos custos (tripulação, reparações, direitos de passagem nos canais, etc.)

#### **Como é fixado o CAF?**

As companhias marítimas pertencentes à conferência fornecem dados relativos à sua estrutura de custos e aos fluxos de carga da conferência a uma empresa de contabilistas independentes que calcula periodicamente a linha 1 do CAF. A linha 1 é utilizada para ponderar as moedas no cabaz da conferência e a respectiva valorização ou desvalorização relativamente às taxas de câmbio de base; a linha 2 é seguidamente calculada, dela resultando a linha 3, que é a taxa base CAF. Essa taxa é comparada com a taxa CAF em vigor e, caso a diferença ultrapasse determinado limiar, procede-se a uma alteração do CAF.

No CAF a prática da FEFC consiste em basear esta taxa num cabaz de moedas ponderado de forma a reflectir o local em que os membros da FEFC obtêm as suas receitas e o local em que realizam as suas despesas



**FAR EASTERN FREIGHT CONFERENCE (FEFC)  
September 2006 Notice**

The Member Lines of the FEFC wish to advise Shippers:-

**Bunker Adjustment Factor (BAF)** - The BAF applicable for the month of **Sep 2006** will be

**USD 305.00 per TEU/USD 15.25 W/M LCL.**

**Currency Adjustment Factor (CAF)** - The CAF applicable for the month of **Sep 2006** will be

**+ 7.7%**

**Member Lines**

<a href="#">ANL Container Lines Pty Ltd</a>	<a href="#">APL Co Pte Ltd.</a>
<a href="#">CMA CGM SA</a>	<a href="#">Egyptian International Shipping Co.</a>
<a href="#">Hapag-Lloyd Container Linie GmbH</a>	<a href="#">Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.</a>
<a href="#">Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.</a>	<a href="#">Maersk SeaLand</a>
<a href="#">Malaysia International Shipping Corporation Berhad</a>	<a href="#">Mitsui O.S.K. Lines Ltd</a>
<a href="#">Nippon Yusen Kaisha</a>	<a href="#">Norasia Container Lines Ltd</a>
<a href="#">Orient Overseas Container Line</a>	<a href="#">P &amp; O Nedlloyd Ltd.</a>
<a href="#">Safmarine</a>	<a href="#">Yangming Marine Transport Corporation</a>

Exemplo BAF e CAF para Setembro 2006

### THC – Taxa de manutenção no terminal

A THC é uma taxa cobrada pelo transportador para cobrir determinados custos que esse transportador incorre no porto, incluindo a recepção e a entrega de um contentor, a sua inspeção, o transporte do contentor dentro da área portuária e a manipulação para dentro ou fora do navio. A manutenção do contentor num porto (possivelmente em combinação com outros serviços, tais como a inspeção e armazenagem) constitui, pelo menos em parte, serviços de estiva e outros serviços de manutenção de carga no âmbito do porto, que não se trata, enquanto tal, de serviços de transporte marítimo.

Ou seja, a THC são taxas pagas pelos carregadores relativas:



- a) À recepção e armazenagem no terminal, por parte do transportador, de carga já em contentor ou de carga para contentor destinada à exportação e sua apresentação ao navio para carregamento;
- b) À recepção, por parte do transportador, de carga em contentor destinada à importação proveniente do navio e sua armazenagem no terminal e movimentação a partir do terminal;
- c) A toda a documentação decorrente de a) e b).

**Como é fixado a THC?**

De forma a determinar a THC da FEFC para cada porto abrangido pela FEFC, a secretaria desta Conferência agrega e calcula a média dos custos incorridos pelos seus membros. Segundo a FEFC "estes custos podem variar em função dos movimentos de cada companhia marítima/consórcio em cada porto e em função dos seus acordos com um operador de um terminal".

