



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
DEPARTAMENTO DE NAVEGAÇÃO E HIDROVIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE NAVEGAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 3/2024/CGNM-DNAF-SNHN-MPOR/DNAF-SNHN-MPOR/SNHN-MPOR

Brasília, 07 de maio de 2024.

PROCESSO Nº 50020.003126/2024-51

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO-SNHN

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Trata-se da proposta de estabelecimento das cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo, em cumprimento ao disposto no art. 7º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Para tanto, far-se-á uma breve análise sobre aspectos contratuais atinentes ao transporte marítimo internacional e de cabotagem; as principais especificidades inerentes ao setor que induzem ao estabelecimento de cláusulas essenciais para a garantia da execução de um contrato de transporte de longo prazo; bem como a análise de casos semelhantes no comércio marítimo internacional e os modelos de cláusulas geralmente utilizadas para a garantia da execução do negócio, assegurando os direitos mínimos do transportador e do embarcador da carga.

1.2. Previamente à discussão das propostas de cláusulas essenciais, foram apresentados esclarecimentos visando proporcionar subsídios para a melhor compreensão dos pontos discutidos. Entre os principais entraves para o desenvolvimento da cabotagem apontados em diagnósticos e manifestações estariam menores custos de transporte marítimo internacional, barreiras para novas empresas de navegação e previsibilidade regulatória para a realização de investimentos.

1.3. A atividade de transporte marítimo foi destacada como sendo intensiva em capital, com grande mobilidade do principal ativo e longo prazo para amortização dos investimentos. A volatilidade dos valores de frete e oferta de transporte são características do mercado spot de transporte marítimo internacional, condições mitigadas por contratos de frete de longo prazo, estratégia particularmente relevante para setores para embarcadores de grandes volumes de carga por longos períodos.

1.4. Apesar das limitações ao acesso às informações negociais no transporte marítimo na cabotagem, pesquisas qualitativas e os dados do desenvolvimento do modal apontam que os regramentos da cabotagem proporcionam maior previsibilidade para os embarcadores, em razão da mitigação de práticas anticoncorrenciais.

1.5. A regulamentação da cabotagem é identificada na grande maioria dos países, variando da completa vedação do emprego de embarcações estrangeiras à imposição de diferentes condicionantes para a operação de navios estrangeiros. O ordenamento nacional do transporte aquaviário brasileiro já previa condições para a operação de embarcações estrangeiras na cabotagem, e as operações de afretamento de embarcações estrangeiras exclusivamente para atender contratos de transporte de longo prazo pelo Programa BR do Mar ampliarão o rol de possibilidades já existentes.

1.6. Assim, nos mesmos moldes das políticas de transporte marítimo existentes em outros países, a imposição de obrigações para que embarcações estrangeiras operem no transporte marítimo de cabotagem, evitando práticas anticoncorrenciais identificadas no transporte marítimo internacional, visa a perenidade da oferta dos serviços de transporte para os embarcadores nacionais.

1.7. Entre as diferentes formas de contratação do serviço de transporte marítimo no mercado internacional, há o *Contract of Affreightment - COA* (Contrato de Afretamento), não previsto no ordenamento nacional até a implementação do Programa de Estímulo à Cabotagem BR do Mar. As principais características de um COA são a pactuação entre armador e embarcador do transporte de grandes volumes de carga, por tempo, condições de transporte, valores de frete e portos específicos, sendo identificado padrões de contrato estabelecidos pela Baltic and International Maritime Council — BIMCO e como a International Association of Independent Tanker Owners — INTERTANKO.

1.8. As vantagens proporcionadas pelos COAs, segundo a consultoria CLARKSONS, seriam a previsibilidade, flexibilidade, controle de custo, eficiência e mitigação de riscos. Por outro lado, a medida proporciona inflexibilidade, excesso de comprometimento, risco de mercado, desafios operacionais e complexidade para a implementação.

1.9. Considerando as práticas de mercado e as diretrizes estabelecidas pelo Programa BR do Mar, as cláusulas identificadas como sendo essenciais para os contratos de afretamento de longo prazo seriam a definição das partes contratantes, do objeto do contrato, da carga, da embarcação a ser utilizada, da observância ao regramento de embarcação sustentável, condições para substituição da embarcação, obrigação de pagamento (*Ship-or-Pay/Take-or-Pay*), da alocação de risco, da vigência do contrato e da penalidade em caso de rescisão antecipada.

1.10. Como fundamentação legal para a instituição da medida proposta foi indicado o caput do art. 7º da Lei nº 14.301, de 2022, que define o estabelecimento das cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo, observado a previsão de uso exclusivo da embarcação na operação de transporte indicada, nos termos definidos pelo inciso IV do art. 5º da referida norma. De forma complementar, o Decreto regulamentador estabeleceu em 5 anos o prazo mínimo e observância aos requisitos de embarcação sustentável.

1.11. Os objetivos a serem alcançados pela regulamentação das cláusulas essenciais dos contratos de longo prazo para o afretamento de embarcações seriam o equilíbrio entre a maior liberdade de contratação da prestação do serviço de transporte marítimo para usuários que demandam movimentação de grandes volumes de carga por longos períodos, preservando a prestação de serviços de cabotagem para os demais usuários e o desenvolvimento do modal.

1.12. Em razão do comando legal estabelecido pelo art. 7º da Lei nº 14.301, de 2022, não há alternativa quanto à regulamentação das cláusulas essenciais para os contratos de transporte de longo prazo. Demonstrando a busca pelas melhores práticas, foram observadas medidas análogas em outros países e as práticas internacionais em contratos de transporte marítimo de grandes volumes de carga por período determinado, observadas as definições legais do Programa BR do Mar.

1.13. Os impactos pretendidos com a medida são a melhoria das condições de contratação e prestação do serviço de transporte marítimo na cabotagem de grandes volumes e carga por longo prazo, atraiendo novos players e usuários. A regulamentação das cláusulas essenciais para os contratos de transporte de longo prazo possibilitará maior liberdade, previsibilidade e vantagens negociais aos usuários que demandem transporte de grandes volumes de cargas, por longos períodos e em condições específicas, possibilitando a operação regular na cabotagem de navios registrados em outros países.

1.14. A possibilidade de avaliação de experiências internacionais é limitada em razão dos fatores geográficos, econômicos e diversidade de políticas de fomento ao transporte marítimo dos diferentes países, além da identificação de limitadas experiências de flexibilização dos regramentos de cabotagem. A avaliação não exaustiva das experiências de flexibilização da cabotagem em países identificados como comparáveis ao Brasil apontou a experiência liberalizante na Austrália, não produzindo os efeitos pretendidos, e agenda de flexibilização de operações específicas na cabotagem chinesa sob condições específicas.

1.15. Em razão da regulamentação das cláusulas essenciais para contratos de transporte de longo prazo tratarem de interesse geral de agentes econômicos e de usuários de serviços de transporte, a medida deverá ser submetida à consulta pública nos termos do art. 9º da Lei nº 13.848, de 2019. A esse respeito, ressalta-se a proposta de estruturação em observância aos comandos legais e às práticas de mercado. A ANTAQ foi consultada a respeito da proposta

de portaria, formalizada via o processo 50020.002641/2025-03, por meio do qual foram realizados alguns ajustes e aprimoramentos no texto da minuta de portaria.

1.16. Entre os potenciais riscos decorrentes da utilização desvirtuada da medida estaria a potencial degradação do ambiente de desenvolvimento da cabotagem, e consequente exposição do mercado nacional de transporte aquaviário à dinâmica internacional. A implementação da medida proposta está condicionada a realização de consulta pública, vinculada a edição do Decreto regulamentador do Programa BR do Mar e da Portaria definido os critérios para a embarcação sustentável pelo Ministério de Portos e Aeroportos. O monitoramento da medida será realizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, e fiscalizado e regulado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. Obrigatoriedade da Normatização do Contrato de Transporte

2.2. As propostas constantes no Programa BR do Mar decorreram das inúmeras rodadas de reuniões realizadas com instituições representantes dos stakeholders do transporte marítimo de carga, assim como diversos diagnósticos elaborados sobre o transporte de cabotagem brasileiro, conforme documentado na Nota Técnica nº 10/2020/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA (SEI [2338078](#)). De forma geral, foi identificado consenso quanto à importância do modal para o desenvolvimento econômico-social do país, o grande potencial de expansão do modal e as questões que, embora não estejam relacionadas às características do transporte de cabotagem, inibem o seu desenvolvimento.

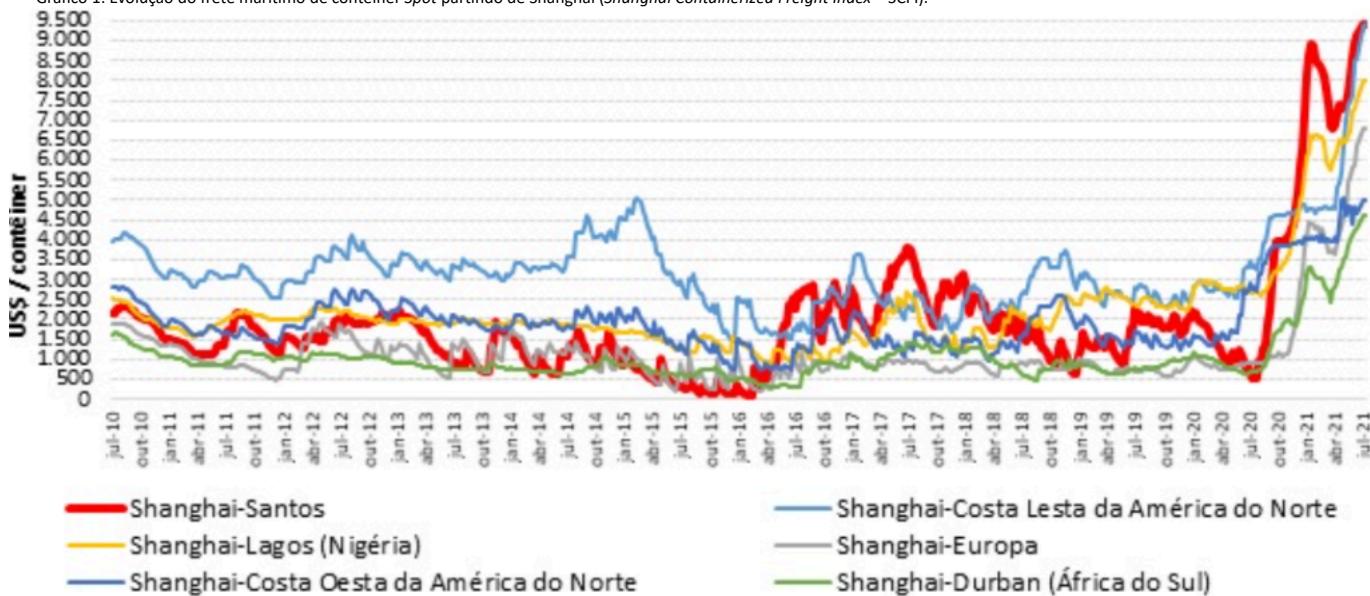
2.2.1. Entretanto, os diagnósticos e manifestações apresentadas divergem quanto à forma de proporcionar tal crescimento, se por meio do aprimoramento das políticas de cabotagem ou pela maior flexibilização do mercado. Neste contexto, nos termos do item 5.5 da supramencionada Nota Técnica, os entraves para o desenvolvimento do transporte marítimo de cabotagem nacional decorrem da:

- I - Elevada burocracia para o transporte de cabotagem;
- II - Carga tributária elevada para o transporte de cabotagem;
- III - Custos elevados em relação ao transporte marítimo internacional;
- IV - Necessidade da ampliação da oferta e regularidade das rotas de cabotagem;
- V - Vinculação das políticas de navegação de cabotagem e da indústria de construção naval;
- VI - Barreiras para o desenvolvimento das empresas brasileiras de navegação e para novos entrantes; e
- VII - Previsibilidade regulatória para a realização dos investimentos privados de longo prazo.

2.2.2. A esse respeito, é fundamental registrar que a indústria de transporte marítimo é amplamente reconhecida como um setor intensivo em capital e com longo prazo de amortização para os investimentos. Diferente de outros setores da infraestrutura, seu principal ativo, as embarcações, possui grande mobilidade, podendo ser deslocado para operar em diferentes países e mercados de forma muito rápida.

2.2.3. Da mesma forma, a volatilidade dos valores de frete e a dinâmica da oferta do serviço de transporte, denominado ciclo econômico do transporte marítimo, é característica intrínseca ao mercado de transporte marítimo internacional, como pode ser observado no gráfico apresentado a seguir.

Gráfico 1: Evolução do frete marítimo de contêiner Spot partindo de Shanghai (*Shanghai Containerized Freight Index – SCFI*).

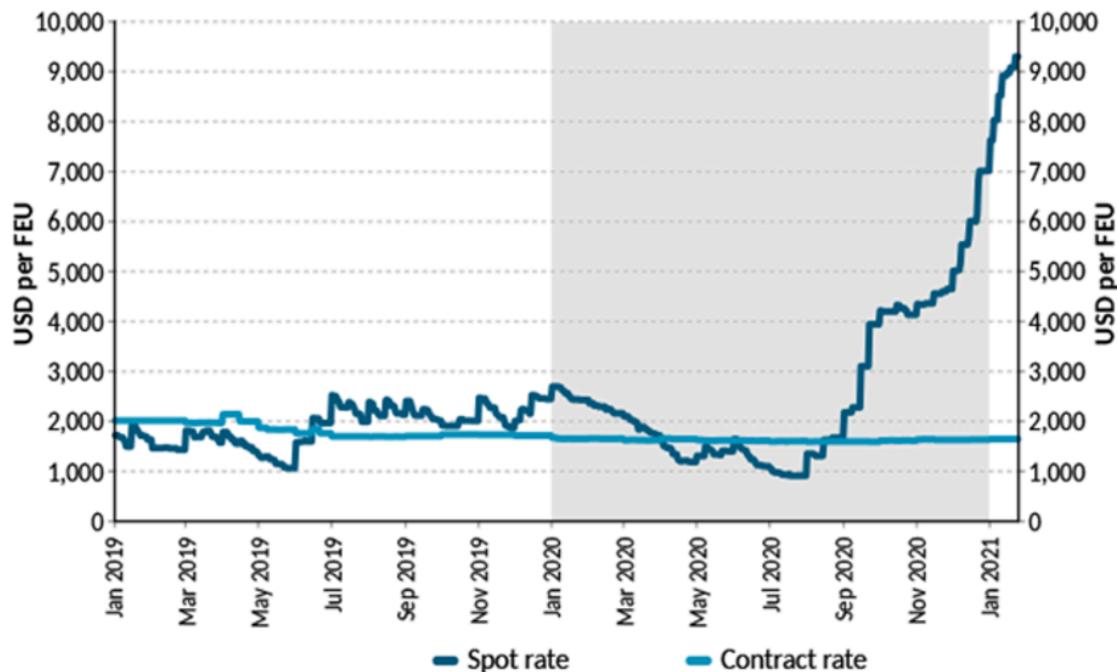


Fonte: Frete marítimo ultrapassa US\$ 10 mil por contêiner e penaliza comércio exterior brasileiro (Jornal de Brasília/2021)

2.2.4. Conforme apresentado no gráfico acima, o histórico dos valores de frete marítimo internacional para o mercado SPOT, valor de mercado, e para contratos de longo prazo possuem comportamento distinto, e proporcionam previsibilidade para os embarcadores. Para ilustrar essa dinâmica, o gráfico abaixo demonstra a variação do valor do frete para o trade da Ásia para o porto de Santos, para o período de 2019 a 2021.

2.2.5. Entretanto, o comportamento dos valores de frete marítimo no mercado SPOT, valor de mercado, e para contratos de longo prazo possuem comportamento distinto, e proporcionam previsibilidade para os embarcadores. Para ilustrar essa dinâmica, o gráfico abaixo demonstra a variação do valor do frete para o trade da Ásia para o porto de Santos, para o período de 2019 a 2021.

Gráfico 2: Taxas de frete de transporte de contêineres da Ásia para Santos.



2.2.6. Assim, tendo como base os dados apresentados no gráfico acima, fica demonstrado a expressiva volatilidade dos valores de frete marítimo internacional para o segmento de contêineres referentes ao mercado *Spot*, enquanto os valores de frete marítimo de contrato de longo prazo proporcionam previsibilidade para os embarcadores. Os dados do segmento de contêineres foram utilizados para evidenciar o comportamento distinto para as duas formas de contratação de transporte em razão da disponibilidade das informações e por este segmento ser utilizado por pequenos, médios e grandes embarcadores. Lógica semelhante pode ser identificada em outros segmentos de transporte marítimo.

2.2.7. Dessa forma, os fretes contratados com antecedência possuem condições de volume, prazo e valores pactuados previamente, aspectos que podem mitigar os efeitos da volatilidade do valor de frete e disponibilidade de embarque percebidas no mercado *spot* de frete marítimo.

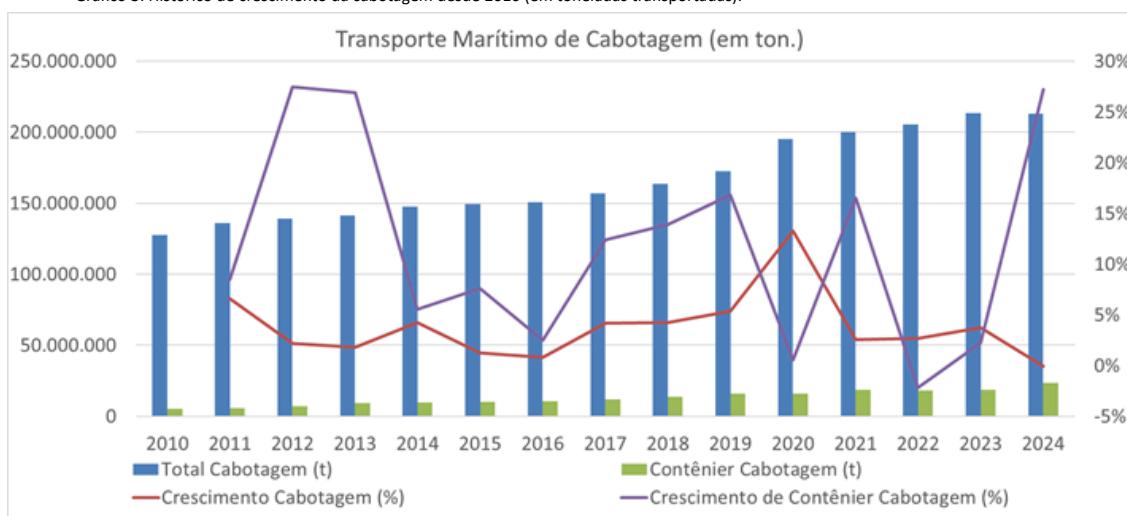
2.2.8. Nos casos de demanda de transporte a granel a longo prazo, no qual o embarcador não desejar envolver-se ativamente como armador, ele poderá fretar tonelagem a longo prazo de um armador (STOPFORD, 2008). As soluções logísticas para atender transporte industrial tendem a ser acordos dedicados e de mais longo prazo com várias partes, condição identificada nos últimos anos nos setores petrolíferos e siderúrgicos (THE HANDBOOK, 2010).

2.2.9. O principal objetivo do contrato de transporte marítimo de longo prazo é minimizar o risco derivado de alterações relevantes nas condições de mercado, que podem resultar em taxa de afretamento imprevisível e limitação da disponibilidade inesperada de navios para os embarcadores, assim como permitir que os armadores prevejam receitas futuras (KIM, 2020).

2.3. Os valores do serviço de transporte marítimo dependem de diversos fatores e os dados contratuais entre transportadores e seus clientes não são publicados, condições que representam um desafio para avaliação do comportamento do frete marítimo (ITF, 2022). Entretanto, pesquisas qualitativas realizadas pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos - ABOL nos anos de 2022 e 2024 indicam que mais de 50% das empresas do setor que utilizam a cabotagem no Brasil perceberam manutenção ou redução dos custos logísticos.

2.4. Cabe ainda registrar que o transporte marítimo de cabotagem registra crescimento anual médio de 3,7% desde 2010, com destaque para o segmento de contêineres, que teve crescimento anual médio de 10,4%, segundo os dados divulgados pela ANTAQ.

Gráfico 3: Histórico de crescimento da cabotagem desde 2010 (em toneladas transportadas).



Fonte: Elaborado com dados da ANTAQ.

2.5. Assim, depreende-se que o ordenamento do transporte aquaviário brasileiro proporcionou evolução consistente do mercado de cabotagem nacional e ambiente distinto do mercado internacional para os usuários. Esta mesma lógica deve ser preservada pelos aprimoramentos dos regramentos para o transporte aquaviário que visem potencializar o desenvolvimento da cabotagem.

2.5.1. Dessa forma, o contrato de transporte de longo prazo, nos termos do inciso IV, do art. 5º da Lei nº 14.301, de 2022, é identificado como um importante instrumento para operações nas quais os custos logísticos possuem grande relevância e envolvam a movimentação de grandes volumes de carga, com condicionantes que preservem o ambiente de investimento necessário para o desenvolvimento da cabotagem.

2.6. Regulamentação da navegação de cabotagem em diferentes países.

2.6.1. A definição de critérios para que operação de navios estrangeiros na navegação costeira, denominada cabotagem, tais como, licença temporária de cabotagem (*waiver*), registro da empresa de navegação, a nacionalidade (para o proprietário, cargos de gestão ou tripulação) e o estabelecimento/local da empresa, são identificados na grande maioria dos países costeiros do mundo. O estudo denominado *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity*, publicado pela UNCTAD em 2017, apresenta análise sobre as políticas de cabotagem em diversos países, quanto à possibilidade de navios estrangeiros atuarem na cabotagem, conforme apresentado na tabela a seguir:

Tabela 1: Possibilidade de navios estrangeiros atuarem na cabotagem em diferentes países.

Países onde navios de bandeira estrangeira são:		Países que impõem condições para a propriedade de e/ou registro de navios para poderem operar cabotagem:
Totalmente excluídos da cabotagem, sem exceção.	Parcialmente excluídos da cabotagem.	
Bélgica, Estônia, Grécia, Itália, Polônia, Suécia (regra), Turquia, Estados Unidos, China, Colômbia, Indonésia, Lituânia.	África do Sul, Alemanha, Austrália, Brasil, Canadá, Chile, Coreia, Costa Rica, Eslovênia, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Índia, Israel, Japão, Letônia, México, Nova Zelândia, Polônia, Portugal, Reino Unido, Rússia, Suécia (para algumas exceções aceitam).	África do Sul, Alemanha, Austrália, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Colômbia, Coreia, Costa Rica, Dinamarca, Espanha, Estônia, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Índia, Indonésia, Islândia, Israel, Itália, Japão, Lituânia México, Noruega, Nova Zelândia, Polônia, Portugal, Reino Unido, Rússia, Turquia.

Fonte: *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity* (UNCTAD/2018).

2.6.2. Conforme apresentado pelo supramencionado estudo, assim como países como Alemanha, Austrália, França, Reino Unido, entre outros, o Brasil é classificado entre os países que impunham condicionantes para que navios estrangeiros pudessem operar na cabotagem em 2018. Nestes termos, fica demonstrado que a política nacional já estava classificada entre as que possibilitavam a operação de embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem, e as operações de afretamento de embarcações estrangeiras exclusivamente para atender contratos de transporte de longo prazo ampliará o rol de possibilidades já existentes.

2.6.3. Assim, nos mesmos moldes das políticas de transporte marítimo existentes em outros países, a imposição de obrigações para que embarcações estrangeiras operem no transporte marítimo de cabotagem, evitando práticas anticoncorrenciais identificadas no transporte marítimo internacional, visa a perenidade e estabilidade da oferta dos serviços de transporte para os embarcadores nacionais.

2.7. Os contratos de transporte marítimo.

2.7.1. Um contrato de afretamento no transporte marítimo é um acordo sob o qual o armador concorda em fornecer um serviço de transporte marítimo ao afretador ou embarcador, sendo remunerado pelo tempo de utilização da embarcação ou por tonelada de carga transportada entre dois portos, conhecida como taxa de frete. Conforme apresentado nos livros *The Handbook of Maritime Economics and Business* (2010) e *Maritime Economics* (2008), para atender as diferentes formas de contratação do serviço de transporte marítimo, foram estruturados diferentes tipos de contratos, classificados como:

- *Voyage Charter Contract* (Contrato de Fretamento por Viagem);
- *Time-Charter Contract* (Contrato de Fretamento por Tempo);
- *Bareboat or Demise Charter Contract* (Fretamento a Casco Nu);
- *Contract of Affreightment - COA* (Contrato de Afretamento).

2.7.2. Em relação às formas de contratação do serviço de transporte marítimo apresentadas, identifica-se que somente o COA não estava contemplado no ordenamento do transporte aquaviário, nos termos do art. 2º da Lei nº 9.432/1997.

2.7.3. A norma do governo do Reino Unido TTM15100 - Background material: Shipping contracts define que o ‘contrato de afretamento é um contrato entre um armador e um expedidor, pelo qual o armador se compromete a transportar uma carga via uma determinada rota em ocasiões específicas ([UNITED KINGDOM](#), 2016). Conforme STOPFORD (2008), por intermédio do COA o armador compromete-se a transportar quantidades de uma carga específica em uma determinada rota ou rotas durante um determinado período em condições específicas, utilizando navios de sua escolha.

2.7.4. Um Contrato de Afretamento - COA é um acordo juridicamente vinculativo entre duas partes (ou seja, a parte que deseja enviar as mercadorias e a parte responsável por enviá-las), para transportar mercadorias a granel ou outras mercadorias em grandes volumes, a fim de obter clareza e segurança para o transporte ([CLARKSONS](#), 2023). O COA é uma variação do fretamento de viagens consecutivas ou, em outras palavras, um contrato entre o proprietário da carga e o afretador para movimentar regularmente uma determinada quantidade de carga (THE HANDBOOK, 2010).

2.7.5. O COA geralmente se refere a um contrato para fretamentos de viagens consecutivas, contratos de volume que exigem transporte num prazo especificado ou, geralmente, uma espécie de contrato principal de serviço para transporte em viagens múltiplas, em relação ao qual se aplicam os princípios normais do direito contratual, portanto, devem ser interpretados como qualquer outro contrato, ou seja, “de acordo com seus termos e consistentes com a intenção das partes” ([COA PACK](#), 2020).

2.7.6. Embora o COA possa ser interpretado como qualquer **contrato de transporte de mercadorias**, muitas vezes pode ter um significado especializado relacionado com contratos para uma série de viagens envolvendo cargas a granel, em relação aos quais são utilizados contratos de afretamento padrão pela *Baltic and International Maritime Council — BIMCO* e como a *International Association of Independent Tanker Owners — INTERTANKO* ([UNITED KINGDOM](#), 2016). A esse respeito, foram identificados 2 (dois) padrões principais de COA da BIMCO para grandes volumes de carga, denominados VOLCOA (*Standard Volume Contract of Affreightment of Bulk Dry Cargos* da BIMCO) e INTERCOA (*Tanker Contract of Affreightment*) e 1 (um) para contrato de afretamento para navio tanque da INTERTANKO ([HANDYBULK](#), 2023).

2.7.7. Segundo a empresa de consultoria [CLARKSONS](#) (2023), os detalhes especificados em um COA envolvem:

- Tipo de carga;
- Quantidade de carga;
- Portos onde a carga será carregada e descarregada;
- Procedimentos de carga e descarga;
- Taxas de frete;
- Responsabilidade mútua (incluindo desembaraço aduaneiro);
- Responsabilidade por danos potenciais;
- Quaisquer outros termos e condições.

2.7.8. Demonstrando a relevância da agenda de sustentabilidade para o transporte marítimo, em 2024, a BIMCO desenvolveu conjunto de cláusulas incorporando as obrigações relacionadas ao *Europe Union Emission Scheme Freight* (EUETS) nos *Contract of Affreightment - COA* (BIMCO, 2024). Visando atender às solicitações do mercado, a INTERTANKO publicou orientações a serem observadas por embarcadores e armadores em relação ao *Europe Union Emission Scheme Freight* (EUETS) (MARITIME CYPRUS, 2024).

2.7.9. As principais características identificadas para o COA pelo site HandyBulk ([HANDYBULK](#), 2023) são:

1. Partes envolvidas: O contrato geralmente é entre o embarcador (ou proprietário da carga) e o transportador (ou proprietário do navio). Ambas as partes têm direitos e obrigações específicos nos termos do contrato.

2. Descrição da mercadoria: O contrato deve conter uma descrição clara e detalhada da mercadoria a ser transportada, incluindo a sua natureza, quantidade, peso e quaisquer requisitos especiais de manuseamento.
3. Taxa de frete: O contrato especificará o valor do frete, o preço cobrado pela transportadora pelo transporte da mercadoria. Esta pode ser uma taxa fixa ou uma taxa variável, dependendo do acordo entre as partes.
4. Contrato baseado em viagem ou tempo: Um COA pode ser um contrato baseado em viagem, onde o transportador concorda em transportar as mercadorias para uma viagem específica ou uma série de viagens, ou um contrato baseado em tempo, onde o transportador concorda em fornecer seus serviços por um período determinado.
5. Portos de carga e descarga: O contrato deverá especificar os portos de carga e descarga, bem como quaisquer portos intermediários onde as mercadorias possam ser transbordadas.
6. *Laytime* e Demurrage: *Laytime* é o tempo permitido para carga e descarga da carga. A demurrage ou sobre-estadia é a indenização paga pelo embarcador ao transportador caso a carga ou descarga exceda o tempo de estadia acordado. Esses termos são frequentemente incluídos no contrato.
7. Conhecimentos de embarque: O conhecimento de embarque é um documento emitido pelo transportador como recibo da mercadoria e prova do contrato de transporte. Os termos e condições do COA são normalmente incorporados ao conhecimento de embarque.
8. Responsabilidade e seguro: O contrato definirá a responsabilidade do transportador por perda, dano ou atraso da carga, bem como qualquer cobertura de seguro fornecida pelo transportador.
9. Força maior: Uma cláusula de força maior pode ser incluída no contrato, permitindo que qualquer uma das partes seja dispensada de suas obrigações sob certas circunstâncias fora de seu controle, como desastres naturais, guerra ou greves trabalhistas.
10. Resolução de litígios: O contrato deve incluir disposições para a resolução de litígios entre as partes, tais como arbitragem ou litígio, e a lei aplicável que rege o contrato.

2.7.10. Conforme avaliação apresentada pela empresa de consultoria [CLARKSONS](#) (2023), os COA proporcionam as seguintes vantagens e desvantagens:

Tabela 2: Principais vantagens e desvantagens identificadas para o *Contract of Affreightment* - COA.

Vantagens dos COAs	Desvantagens dos COAs
Previsibilidade: Os COAs permitem o planejamento a longo prazo tanto para o expedidor como para o transportador, o que, por sua vez, facilita o fluxo consistente de mercadorias e rendimentos. Flexibilidade: O tipo certo de COA proporciona flexibilidade em relação ao volume, rota e programação da carga, o que é particularmente útil para empresas com necessidades dinâmicas de transporte. Controle de custo: Os COAs permitem que os envolvidos fixem as taxas por um período de tempo específico. Isto permite às empresas preverem custos, o que é particularmente benéfico em condições de mercado potencialmente voláteis. Eficiência: Os COAs ajudam a construir relacionamentos de longo prazo entre expedidores e transportadores. Isto, por sua vez, incentiva a comunicação aberta, melhora a eficiência operacional e processos mais simplificados. Mitigação de riscos: Ao oferecer clareza sobre os termos, condições, responsabilidades e obrigações, os COAs podem ajudar a gerir melhor os riscos para todas as partes envolvidas.	Inflexibilidade: Se/quando as circunstâncias mudarem, ficar preso a um COA pode causar problemas, uma vez que os termos e condições estão definidos e não podem ser alterados. Excesso de comprometimento: Os COAs geralmente exigem que os embarcadores se comprometam com um volume fixo de carga. Isto significa que ainda terão de cumprir as suas obrigações estabelecidas no COA, mesmo que flutuações subsequentes na oferta/procura signifiquem que não têm tantos bens para transportar. Risco de mercado: Se o COA tiver uma taxa de frete fixa e o mercado for volátil, uma queda na taxa de mercado pode significar que o expedidor terá de pagar acima do valor de mercado pelos serviços exigidos. Desafios operacionais: A falta de disponibilidade dos navios, problemas de programação ou outros acontecimentos imprevistos podem resultar em desafios operacionais no que diz respeito ao cumprimento das obrigações estabelecidas num COA. Complexidade: O processo de elaboração e negociação de COAs é complexo, o que significa que muitas vezes há custos legais e administrativos significativos incorridos.

Fonte: What is a COA? (CLARKSON, 2025).

2.7.11. Assim, considerando os elementos apresentados, fica demonstrado a existência da prática do contrato de afretamento no transporte marítimo *Contract of Affreightment* - COA como uma solução adotada para transportar grandes quantidades de uma carga específica em determinada rota ou rotas durante um determinado período. Operações semelhantes ao COA, inclusive com a especificação dos navios a serem empregados, são identificadas na cabotagem nacional.

2.8. As cláusulas essenciais dos contratos de longo prazo.

2.8.1. O estabelecimento de condicionantes contratuais como forma de assegurar a implementação de políticas públicas pode ser identificada no ordenamento público nacional, a exemplo da previsão de cláusulas específicas em contratos de concessão, na Lei nº 8.987/1995 e 10.233/2001, contratos de autorização de ferrovias, na Lei nº 14.273/2021, contratos de adesão para o transporte rodoviário interestadual de passageiros, no Decreto nº 2.521/1998. Nesta lógica, observando as diretrizes do programa BR do Mar e as especificidades inerentes ao transporte marítimo, serão exploradas na sequência as condicionantes identificadas nas estruturas contratuais do mercado de transporte marítimo que caracterizem lógica estabelecida para os contratos de transporte de longo prazo, na forma prevista no art. 7º da Lei nº 14.301/2022.

2.8.2. Inicialmente, é fundamental ressaltar que o programa BR do Mar estabeleceu a possibilidade do afretamento a tempo de embarcações estrangeiras, de propriedade ou posse de subsidiária integral estrangeira de empresa brasileira de navegação. Tal forma de operação, exige que a embarcação estrangeira a ser empregada na operação de transporte esteja sob o controle operacional de uma subsidiária estrangeira de empresa brasileira, que traz maior viabilidade para operações de médio e longo prazo, e representam determinada vinculação com o mercado nacional.

2.8.3. Assim, em razão da contratação do afretamento a tempo, a embarcação estrangeira está à disposição da empresa brasileira de navegação, existindo a correspondente remuneração.

2.8.4. Em relação às cláusulas essenciais, considerando os elementos já apresentados, identifica-se que a dinâmica COA, em grande parte, refletiria a política de afretamento de embarcações para atendimento exclusivo para contratos de transporte de longo prazo, estabelecida pelo inciso IV, do art. 5º da Lei nº 14.301/2022. Dessa forma, tendo como base cláusulas estabelecidas na lógica do COA, serão abordadas a seguir quais seriam aquelas identificadas como essenciais para caracterizar a efetividade pretendida para a medida, mitigando potenciais reflexos indesejáveis para o mercado nacional.

2.8.4.1. Partes Contratantes

2.8.4.1.1. Um contrato exige a qualificação das partes envolvidas. No caso específico para as operações de transporte marítimo, há o tomador do serviço, embarcador ou proprietário da carga, e, por outro lado, o armador como o prestador do serviço. Em razão de definições legais, o prestador do serviço de transporte marítimo obrigatoriamente deverá ser uma Empresa Brasileira de Navegação — EBN já autorizada ou Empresa Brasileira de Navegação condicionada, que for autorizada pela ANTAQ mediante outorga condicionada, para prestar exclusivamente este contrato de longo prazo.

2.8.4.2. Objeto do Contrato

2.8.4.2.2. O contrato de transporte marítimo de longo prazo deverá refletir a obrigatoriedade de prestação continuada, ininterrupta e regular do transporte de cargas na navegação de cabotagem brasileira, demonstrando a existência de um fluxo mínimo previsível de transporte que justifique o emprego de embarcação dedicada para a operação, refletindo a previsão legal do inciso IV, do art. 5º da Lei nº 14.301/2022.

2.8.4.3. Especificação da Carga

2.8.4.3.3. Para fins da descrição da operação de transporte, o contrato deve apresentar a especificação da carga, a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), indicando o volume de carga a ser transportado ou número de viagens a serem realizadas em determinado período. Da mesma forma, o contrato deverá especificar os portos de carga e descarga, bem como quaisquer portos intermediários onde as mercadorias possam ser transbordadas.

2.8.4.3.4. Exceto para condições relacionadas à segurança da embarcação e questões emergenciais, as operações distintas das estabelecidas deverão ser interpretadas como descumprimento do contrato.

2.8.4.4. Designação da Embarcação

2.8.4.4.5. Identificação do número inscrição da embarcação na Organização Marítima Internacional - IMO e a descrição das principais características técnicas da embarcação a ser empregada na operação de transporte, em caráter exclusivo, segundo a lógica de afretamento a tempo estabelecida pelo inciso IV, do art. 5º da Lei nº 14.301/2022.

2.8.4.5. Embarcação Sustentável

2.8.4.5.6. Reiterando a relevância da agenda de sustentabilidade no aprimoramento dos regramentos para a cabotagem nacional e em observância ao Decreto de regulamentação do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), a embarcação a ser empregada no transporte marítimo de longo prazo deverá atender aos requisitos de embarcação sustentável, conforme os critérios estabelecidos em Portaria do Ministério de Portos e Aeroportos, durante todo o período do contrato.

2.8.4.6. Substituição da Embarcação

2.8.4.6.7. A possibilidade de substituição nos casos de indisponibilidade da embarcação contratada deverá ser prevista no contrato em razão das paradas programadas para fins de manutenção e certificações, assim como, para eventuais indisponibilidades não programadas, como em caso de quebras ou acidentes. Entretanto, a utilização de embarcação substituta deverá ser condicionada à comprovação da indisponibilidade da embarcação identificada no contrato e aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq.

2.8.4.7. Obrigação de Pagamento (*Ship-or-Pay/Take-or-Pay*)

2.8.4.7.8. Condição identificada nas operações de afretamento a tempo, em que a embarcação éposta à disposição pelo tempo contratado, há previsão de pagamento de valor mínimo garantido pelo tempo que a embarcação estiver à disposição. Nessa lógica, tendo que a embarcação estará vinculada ao contrato, depreende-se como condição lógica a previsão de remuneração do armador pela embarcaçãoposta à disposição, mesmo que não utilizada pelo embarcador (*ship-or-pay*).

2.8.4.7.9. Nesta mesma lógica, caso a embarcação não sejaposta à disposição na forma contratada, deverá haver previsão de resarcimento de prejuízos ao embarcador. O valor do frete, correspondente ao valor pago pelo afretador, é por ele liquidado pela disponibilidade de embarque no prazo combinado, mesmo que os itens não estejam disponíveis para transporte ([HANDYBULK](#), 2023).

2.8.4.7.10. A cláusula *take-or-pay* obriga o comprador a pagar por uma quantidade mínima especificada no contrato, ainda que o insumo não seja utilizado, ou seja, independentemente da flutuação da sua demanda. A inserção dessa cláusula no contrato proporciona ao fornecedor segurança para investir e atender à demanda do adquirente, enquanto este se beneficia ao pagar um preço menor pelo produto. Ou seja, mesmo não consumindo a quantidade mínima de produto disponibilizada pelo vendedor no período ajustado, o comprador terá de pagar o valor estipulado. Nesse modelo contratual, o comprador assume o risco da oscilação da demanda e, em contrapartida, será beneficiado com um preço menor. Por se tratar de um contrato de trato sucessivo, no período subsequente, ela não terá direito ao recebimento da diferença entre o volume mínimo, pela qual pagou, e a quantia efetivamente consumida (Andrigui, Nancy. REsp 2.048.957).

2.8.4.8. Alocação de Riscos

2.8.4.8.11. A identificação dos riscos inerentes a um contrato de transporte marítimo de longo prazo é uma atividade de grande complexidade, conforme apresentado pela BIMCO na descrição geral da *sanctions clause for contracts of affreightment* (GENCOA) 2022. Entretanto, a alocação entre as partes dos riscos previstos e presumíveis da operação de transporte na forma pactuada é identificada como condição necessária à existência de uma relação contratual adequada. "A desconsideração do risco assumido pela adquirente acarretaria a ineficácia da cláusula *take or pay*." (Andrigui, Nancy. REsp 2.048.957)

2.8.4.9. Vigência do Contrato

2.8.4.9.12. O prazo de vigência mínima para os contratos de transporte de longo prazo será no mínimo de 5 anos, nos termos definidos pelo Decreto regulamentador do Programa BR do Mar.

2.8.4.10. Rescisão Antecipada

2.8.4.10.13. A rescisão antecipada do contrato é uma das condições a serem evitadas em uma relação contratual. Dessa forma, além dos reflexos para as partes, é necessário estabelecer implicações decorrentes do descumprimento da condicionante do prazo mínimo de vigência do contrato de transporte de longo prazo, em observância à política pública estabelecida.

2.8.4.10.14. A esse respeito, visando preservar as condicionantes relacionadas ao contrato de transporte de longo prazo, depreende-se como necessário a existência de penalidade contratual para a parte que der causa ao distrato proporcional aos valores do contrato.

2.8.4.11. Critérios de Atualização

2.8.4.11.15. A pactuação dos critérios a serem observados para assegurar os valores do contrato, referentes à prestação do serviço de transporte e as penalidades decorrentes do descumprimento das condições celebradas, é identificada como condição de extrema relevância para assegurar a viabilidade de contratos que regulam relações de longo prazo.

2.8.4.12. Fatos de Força Maior

2.8.4.12.16. A previsão da ocorrência de fatos de força maior que impliquem na relação contratual entre duas partes é condição natural, disciplinada na relação jurídica entre particulares. Neste sentido, pondera-se que as questões comerciais que impliquem na majoração dos valores de contrato devem ser objeto de negociações entre as partes contratantes.

2.8.4.12.17. Entretanto, a ocorrência de eventos, quer seja relacionado à segurança operacional ou por restrições impostas por autoridade brasileira, que impossibilitem a execução do contrato de transporte marítimo de longo prazo, a Antaq deverá ser informada imediatamente. Nesse contexto, a Agência deve velar para que as medidas a serem adotadas sejam voltadas para a continuidade da operação de transporte, assegurando para que a política pública não seja distorcida e evitando o desequilíbrio concorrencial na cabotagem nacional.

2.8.4.13. Comprovação do Cumprimento das Cláusulas Essenciais

2.8.4.13.18. A observância das condições identificadas como cláusulas essenciais é condição necessária para a manutenção do enquadramento na política pública de afretamento de embarcações para atender a contratos de transporte de longo prazo, ao durante toda a vigência do referido instrumento pactuado entre embarcador e EBN. Assim, para fins de assegurar a efetiva implementação da política pública em tela, como parte das obrigações contratuais, deve haver a obrigação da prestação de informações quanto à sua execução na forma disciplinada pela Antaq.

2.8.5. Baseado nos elementos apresentados, as questões elencadas acima refletiriam as condições mínimas a serem identificadas em uma relação contratual entre embarcador e armador, correspondendo as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo, em cumprimento ao disposto no art. 7º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

3.1. Uma das principais características que diferenciam as embarcações é a capacidade de transporte de grandes volumes de carga. Dessa forma, exceto para alguns tipos de operações, como o caso dos contêineres, onde é possível a utilização de uma pequena capacidade da embarcação, a opção para a utilização do transporte marítimo envolve a movimentação de grandes volumes de carga. Considerando a lógica apresentada, as atividades econômicas que envolvem a movimentação de grandes volumes de cargas são os potenciais usuários da cabotagem e interessados na proposta de contrato de afretamento de longo prazo.

3.2. Em 2024, excetuadas as cargas movimentadas via contêineres, os demais perfis de carga movimentados na cabotagem foram:

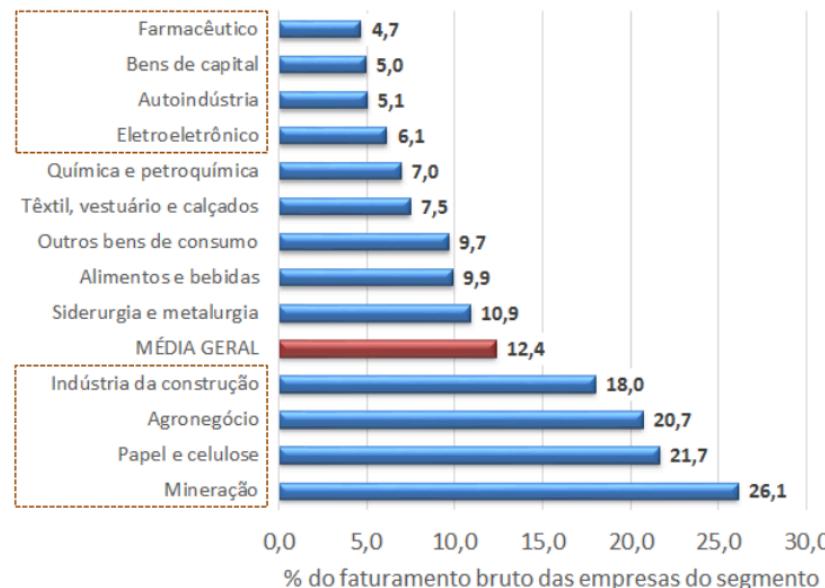
Tabela 3: Grupo de cargas (granel líquido, granel sólido e carga geral) transportados na cabotagem em 2024.

Nomenclatura Simplificada	Peso Carga Bruta (toneladas)
Petróleo e Derivados (Óleo Bruto)	136.344.316
Petróleo e Derivados (Sem Óleo Bruto)	23.099.489
Bauxita	13.355.267
Minério de Ferro	5.602.172
Ferro e Aço	3.320.961
Sal	1.130.368
Pasta de Celulose	1.076.270
Gás de Petróleo	1.075.956
Soda Cáustica	929.522
Produtos Químicos Orgânicos	757.719
Etanol Combustível	653.941
Cimento	460.283
Água de Formação	330.462
Combustíveis, Óleos e Produtos Minerais	282.911
Coque de Petróleo	261.823
Trigo	219.599
Adubos (fertilizantes)	185.279
Biodiesel	101.870
Carvão Mineral	80.769
Escórias e Cinzas	69.562
Carga de Apoio	50.950
Terras e Pedras	42.941
Farinha de Trigo	27.059
Óleo de Palma	16.961
Reatores, Caldeiras e Máquinas	13.273
Plásticos e Suas Obras	9.522
Manganês	8.459
Máquinas, Aparelhos e Materiais Elétricos	5.008
Malte	4.144
Contêineres	4.113
Preparações Alimentícias Diversas	3.477
Obras Diversas de Metais Comuns	3.123
Produtos Químicos Inorgânicos	2.499
Veículos Automóveis	1.712
Móveis	525
Instrumentos Médico-cirúrgicos	163
Obras de Papel	7

Fonte: Estatístico aquaviário (ANTAQ, 2025).

3.3. Nesse contexto, as atividades econômicas nas quais o custo logístico possui maior relevância também seriam potenciais interessados na proposta em discussão. Desta modo, tendo como referência o estudo Custos Logísticos no Brasil, elaborado pela Fundação Dom Cabral, os setores econômicos identificados seriam mineração, celulose, agronegócio, construção civil, entre outros.

Gráfico 4: Custo logístico por segmento econômico como percentual médio do faturamento bruto das empresas, em 2017.



Fonte: Fundação Dom Cabral, 2017

3.4. Outros fatores, como localização geográfica e agenda de sustentabilidade, são questões que influenciam a tomada de decisão quanto à solução logística a ser adotada. Entretanto, de forma geral, os setores econômicos identificados acima seriam os principais interessados na proposta de contrato de

afretamento de longo prazo em estruturação.

3.5. Quanto às empresas de navegação prestadoras dos serviços de transporte marítimo na cabotagem, a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) concentra a maioria das empresas do setor, representando adequadamente os interesses do setor.

3.6. Em relação às competências institucionais, entre os órgãos e entidades públicas envolvidos na estruturação e acompanhamento da política pública de transporte marítimo de cabotagem estariam o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), e a Marinha do Brasil (da estrutura do Ministério da Defesa).

3.7. Sendo assim, pode-se identificar os principais atores ou entidades que representam os principais interessados na discussão e estruturação da proposta de contrato de afretamento de embarcações de longo prazo como sendo:

- Ministério de Portos e Aeroportos - responsável pela definição da política nacional de transporte aquaviário;
- Ministério da Fazenda - responsável pela definição da política de competitividade;
- Marinha do Brasil – autoridade marítima do país, responsável por emitir normas de regulação técnica das atividades de Marinha Mercante;
- Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) – agência governamental da União responsável pela autorização e fiscalização do funcionamento das empresas prestadoras dos serviços de cabotagem;
- Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) - representante das empresas de navegação marítima brasileiras;
- Associação Brasileira do Alumínio (ABAL) - empresas produtoras de alumínio primário, setor usuário dos serviços de navegação de cabotagem em razão da movimentação de bauxita;
- Confederação Nacional das Indústrias (CNI) - representante da indústria brasileira;
- Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), que representa os produtores rurais brasileiros de pequeno, médio e grande portes;
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) - entidade que reúne as empresas fabricantes de autoveículos (automóveis, comerciais leves, e de esteiras, colheitadeiras e retroescavadeiras) com instalações industriais e produção no Brasil;
- Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) - entidade que congrega indústrias químicas de grande, médio e pequeno portes, bem como prestadores de serviços ao setor nas áreas de logística e transportes;
- Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) - reúne as principais empresas que prestam serviços logísticos das mais diversas cadeias produtivas.
- Outras empresas usuárias – demais empresas usuárias da navegação de cabotagem, as quais utilizam esses serviços para transportar seus produtos (alimentos em geral, acessórios e peças de automóveis, eletroeletrônicos, móveis de madeira, roupas, dentre outros).

3.8. De forma geral, estas seriam as principais entidades identificadas como interessadas na proposta em tela.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

4.1. O estabelecimento das cláusulas essenciais para os contratos de transporte marítimo de longo prazo tem o propósito de cumprir o comando legal estabelecido no art. 7º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, sendo uma das condições para a efetiva implementação do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Nesses termos, não são identificadas eventuais alternativas a serem adotadas, cabendo ao Ministério responsável pela definição da política pública de transporte aquaviário a definição das cláusulas essenciais para os contratos de afretamento de embarcações de longo prazo.

4.2. É importante registrar que alguns dos principais pontos que envolvem as condições a serem tratadas pelas cláusulas essenciais foram objeto de intensa discussão durante todo o processo de estruturação do Programa BR do Mar, definidos em lei ou pelo decreto regulamentador. Entre os principais está a obrigatoriedade de uso exclusivo da embarcação na operação de transporte indicada, nos termos definidos pelo inciso IV do art. 5º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.

4.3. Outro ponto de grande relevância é o prazo mínimo de 5 anos a ser previsto pelo contrato, condição estabelecida pelo Decreto regulamentador. Da mesma forma, também previsto no Decreto regulamentador, as embarcações a serem empregadas deverão atender aos requisitos de embarcação sustentável, condições essas que serão estabelecidas em Portaria específica a ser editada pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

4.4. Neste contexto, observando as melhores práticas de mercado, as cláusulas essenciais deverão proporcionar o cumprimento das diretrizes básicas definidas para o contrato de afretamento de longo prazo.

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. As hipóteses de afretamento de embarcações instituídas pelo Programa BR do Mar têm os seguintes objetivos:

- Ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem.
- Incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem.
- Aumentar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem.
- Preservar o ambiente concorrencial e a perenidade da oferta de transporte no mercado marítimo nacional.

5.2. As políticas de transporte marítimo de cabotagem, identificadas na maioria dos países, são medidas complexas que visam proteger e incentivar o desenvolvimento do modal, garantindo a atuação contínua da frota no mercado nacional. Dependendo da importância do transporte marítimo e da abertura comercial de cada país, a atuação de embarcações estrangeiras pode ser permitida de forma complementar, quando não há oferta de transporte por embarcações ou armadores nacionais ou em caso de demanda específica.

5.3. Determinados usuários, que demandam transporte de grandes volumes de carga por longos períodos e exigem a operação dedicada de embarcações, já seguem os regramentos da cabotagem. Assim, estabelecer condicionantes em contratos de transporte marítimo para o uso de embarcações estrangeiras garantirá que esses contratos preservem os objetivos da política pública de cabotagem.

5.4. Dessa forma, contratos alinhados com as políticas de transporte marítimo podem proporcionar maior liberdade para a contratação e atrair novos players para a cabotagem. O equilíbrio entre maior liberdade de contratação e a preservação da cabotagem beneficia tanto os usuários e empresas de navegação já atuantes, bem como novos entrantes no mercado.

5.5. Portanto, a medida em análise nesta nota técnica visa definir as cláusulas contratuais essenciais para a contratação de serviços de transporte marítimo de longo prazo. Essas cláusulas devem equilibrar a maior liberdade de contratação da prestação do serviço de transporte marítimo para usuários que demandam movimentação de grandes volumes de carga por longos períodos, preservando a prestação de serviços de cabotagem para os demais usuários e o desenvolvimento do modal.

6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

6.1. A estruturação da norma em análise decorre de definição legal, estabelecida pelo art. 7º da Lei nº 14.301, de 2022. Dessa forma, demonstra-se não haver alternativa quanto à regulamentação das cláusulas essenciais para os contratos de transporte de longo prazo.

6.2. Quanto as cláusulas apresentadas para serem normatizadas como essenciais, em relação as quais podem ser identificadas alternativas, cabe ressaltar que foram observadas medidas análogas estabelecidas em outras legislações, assim como as práticas específicas existentes nos contratos de transporte marítimo de grandes volumes de carga por determinado período identificados no mercado internacional. Dessa forma, fica demonstrado a busca das melhores práticas como referência para a norma em estruturação.

6.3. Além disso, cabe evidenciar que parte das medidas contempladas pelas cláusulas propostas, como cláusulas essenciais, decorre do comando legal que implementa a iniciativa. A esse respeito, cabe registrar que o inciso IV do 5º da Lei nº 14.301, de 2022, estabelece que a hipótese de afretamento é para o

atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal. (grifo nosso)

6.4. Nesse intuito, a qualificação das partes contratantes e do objetivo do contrato atendem às condições elementares para a existência de um contrato. A previsão de alocação dos riscos entre as partes reflete a medida de boas práticas, mas serão definidas pela livre negociação entre as partes.

6.5. O prazo de vigência também decorre de comando legal, nos termos do inciso IV do art. 5º da Lei nº 14.301, de 2022, e definido pelo Decreto regulamentador, condição que deve ser refletida na norma em análise. Por outro lado, a previsão de penalidade relacionada à rescisão antecipada está entre as principais medidas a serem instituídas, refletindo a relação contratual entre as partes e assegurando a efetiva operação de longo prazo.

6.6. A especificação da carga quanto à embarcação também decorre da previsão legal de atendimento exclusivo da embarcação destinada à operação de longo prazo, nos termos do supramencionado dispositivo legal. Assim, visando a efetivação do comando legal, identifica-se como imprescindível a especificação no contrato da mercadoria a ser transladada e da embarcação a ser utilizada.

6.7. Quanto à especificação da embarcação, constata-se como sendo necessária a previsão contratual para substituição da embarcação, tanto para paradas programadas quanto as imprevistas. A esse respeito, visando a preservação da medida, tais substituições poderão ocorrer sob a supervisão da ANTAQ, que deverá avaliar a coerência da substituição postulada.

7. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS

7.1. A efetivação do afretamento de embarcações estrangeira para atendimento de contrato de transporte marítimo de longo prazo tem o potencial de proporcionar melhores condições para os usuários que demandem transporte de grandes volumes de cargas, por longos períodos e em condições específicas. Dessa forma, os usuários que não tenham como estratégia o investimento em frota e a atuação direta com a gestão náutica da operação, terão maior liberdade para contratação de empresas de navegação para esse fim.

7.2. Entre os resultados diretos promovidos pela maior liberdade de contratação está a liberdade de negociação entre embarcadores nacionais e empresas de navegação estrangeiras que tenham interesse de entrar no mercado nacional e realizar esse transporte. Uma vez confirmado o interesse do transporte de longo prazo pelo embarcador/dono da carga e o interesse de empresa estrangeira realizar o transporte, a ANTAQ poderá autorizar que essa empresa estrangeira de navegação constitua empresa brasileira de navegação lastreada neste contrato de longo prazo, conforme as regras do BR do Mar. Dessa forma, entre os possíveis reflexos gerados pela medida estaria a atração de novas empresas de navegação para o mercado nacional, e consequentemente os benefícios decorrentes do aumento de *players* no mercado.

7.3. A estruturação de novas operações de transporte marítimo na cabotagem nacional também seria um dos reflexos identificados, a depender dos benefícios efetivos para cada tipo de operação proporcionados pelas novas condições operacionais da utilização de embarcação sem o ônus do registro nacional.

7.4. Atualmente são identificadas na costa brasileira operações continuadas de transporte marítimo, realizadas por embarcação estrangeira em observância aos regramentos até então vigentes. Tendo que essa forma de operação implica em medidas que geram ineficiência para a operação e mesmo certa imprevisibilidade para os embarcadores, entre os reflexos decorrentes da implementação da medida em tela estaria a conversão de parte dessas operações em contratos de longo prazo.

8. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

8.1. A estruturação da norma em análise decorre de definição legal, estabelecida pelo art. 7º da Lei nº 14.301, de 2022. Dessa forma, demonstra-se não haver alternativa quanto à regulamentação das cláusulas essenciais para os contratos de transporte de longo prazo.

8.2. Na forma proposta, a definição das cláusulas essenciais visa proporcionar o desenvolvimento de operações de transporte marítimo de cabotagem e atração de novos players, preservando o ambiente de investimento e constituição de frota no mercado nacional.

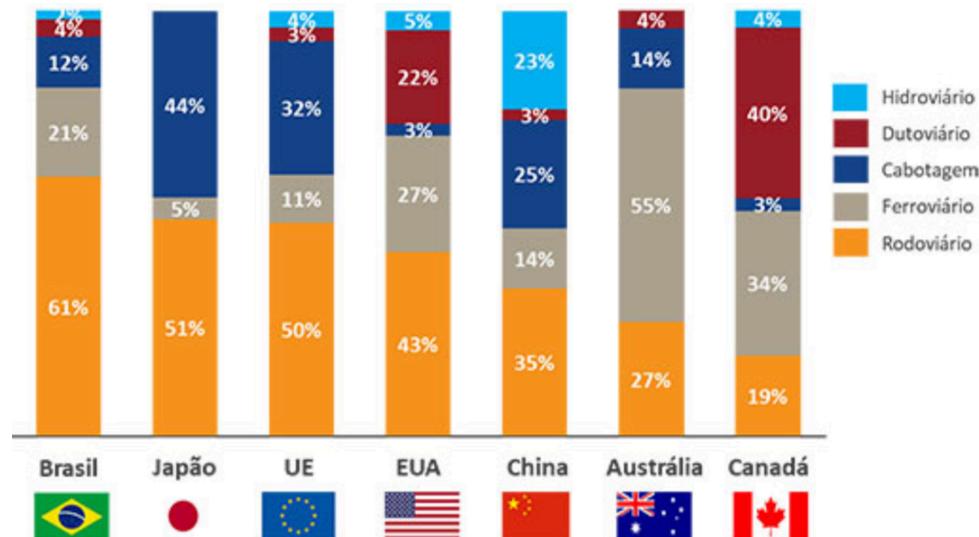
9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

9.1. Uma revisão de compromissos específicos dos países sobre serviços de transporte marítimo mostra que a cabotagem marítima é geralmente excluída do escopo do acordo e não está aberta para liberalização, somente com alguns poucos países como Benin, Jamaica, República do Quirguistão, Letônia, Omã e Papua-Nova Guiné parecem permitir que prestadores de serviços estrangeiros se envolvam em cabotagem marítima (UNCTAD, 2017).

9.2. Em razão das singularidades existentes entre as diferentes economias, a comparação do desenvolvimento da navegação de cabotagem deve ser realizada com muita cautela, para evitar comparações do desempenho da navegação de cabotagem entre economias muito distintas, levando a conclusões equivocadas (CIDESPORT, 2024). Por exemplo, países com longas linhas costeiras ou ilhas geralmente contam com serviços de transporte de contêineres que atracam em mais de um porto doméstico, como é o caso do Brasil, em que há alta conectividade de transporte de contêineres entre esses portos nacionais, condição distinta do que ocorre na Alemanha, por exemplo (UNCTAD, 2017).

9.3. A cabotagem marítima possui nível de desenvolvimento distinto em diferentes economias, a depender de fatores geográficos e de políticas de fomento ao modal. Como exemplo, podem ser observados os dados comparativos da matriz de transportes para relevantes economias, apresentados no gráfico abaixo.

Gráfico 5: Distribuição da matriz de transportes em diferentes economias.



Fonte: Matriz de transportes do Brasil à espera dos investimentos (ALVARENGA/2020).

9.4. Fatores como dimensão territorial, população concentrada em regiões costeiras, relevância do transporte marítimo para a integração regional, a importância da exportação de commodities minerais para a economia nacional, a localização no hemisfério sul, a distância dos grandes centros econômicos

mundiais e principalmente pela experiência de reforma nas políticas públicas de transporte marítimo de cabotagem, identifica-se que o transporte marítimo de cabotagem australiano possui características comparáveis às brasileiras (CIDESPORT, 2024).

9.5. A experiência Australiana.

9.5.1. Em razão da estagnação da participação da cabotagem nos anos 1980 e da avaliação de que o custo da cabotagem australiana era elevado, o governo australiano solicitou ao *Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics* — BITRE apresentação de avaliação sobre o modal.

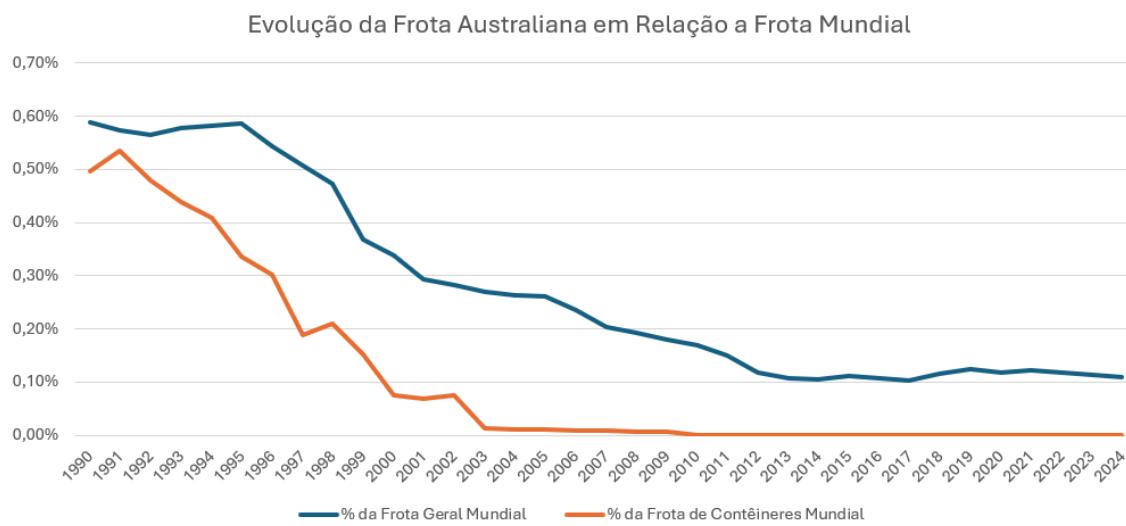
9.5.2. Segundo Webb (2004), em agosto de 1996, o Ministro dos Transportes e do Desenvolvimento Regional australiano estabeleceu o *Shipping Reform Group* (SRG), que apresentou as seguintes recomendações:

- I - Reforma da legislação trabalhista dos marítimos;
- II - Exposição da indústria naval australiana e desvinculação da cabotagem, e
- III - Equidade concorrencial das empresas de navegação australiana com as empresas estrangeiras por meio do estabelecimento de um segundo registro australiano.

9.5.3. Entretanto, em 1998, o governo australiano simplesmente liberalizou por meio de concessão de licenças o acesso a operadores de navios estrangeiros para atuarem na cabotagem, independentemente da propriedade, bandeira e nacionalidade da tripulação, de forma que em 2006, o mercado de contêineres passou a operar exclusivamente por navios estrangeiros sob o sistema de autorização (BROOKS, 2009).

9.5.4. Este ambiente, com condições concorrentiais desequilibradas, ocasionaram a desestruturação do setor de transportes marítimos australiano, em especial para o setor de transporte de contêineres. Tal situação pode ser demonstrada por meio da comparação da relação da porcentagem da frota australiana em relação à frota mundial total de embarcações e embarcações porta-contêineres, conforme apresentado no gráfico a seguir.

Gráfico 6: Histórico de evolução da frota australiana em relação à frota mundial.



Fonte: Elaborado com dados da UNCTAD.

9.5.5. Em 2011, em resposta a diversas demandas, inclusive do Parlamento australiano, o *Department of Infrastructure and Transport* elaborou o relatório *Reforming Australia's Shipping - Regulation Impact Statement*, equivalente à Análise de Impacto Regulatório — AIR do setor, contendo propostas de reforma do transporte marítimo australiano, visando sua revitalização.

9.5.6. Entretanto, a opção do governo australiano foi por reestabelecer as regras de navegação de cabotagem em 2012, com a edição da lei denominada *Navigation Act*, instituindo as seguintes licenças para realização de navegação na cabotagem do país:

- I - Licença geral — disponível para embarcações australianas registradas;
- II - Licença geral de transição — disponível para embarcações estrangeiras registradas anteriormente;
- III - Licença temporária — permitindo acesso limitado a viagens costeiras predefinidas em um período de 12 meses, sendo obrigatório o mínimo de 5 viagens; e
- IV - Licença de emergência — emitida em casos de emergência nacional.

9.5.7. Em dezembro de 2022, havia apenas 11 embarcações com bandeira australiana acima de 2.000 toneladas de porte bruto (DWT) com Licenças Gerais sob o *Coastal Trading (Revitalizing Australian Shipping) Act 2012* que operam no comércio costeiro da Austrália. The Australian Strategic Fleet foi um compromisso eleitoral fundamental durante a Eleição Federal Australiana de 2022, e ressalta a importância do transporte marítimo e do frete para uma grande economia insular como a da Austrália (ITF, 2024).

9.5.8. Como pode ser observado, a simples reimplementação das regras de cabotagem em 2012, não reestabeleceu o ambiente concorrencial adequado para a realização de investimento para a constituição de frota. Dessa forma, a restrição para utilização de navios estrangeiros com baixa disponibilidade de frota nacional limitam as opções para os usuários, razão pela qual as regras de cabotagem são alvo de severas críticas e intensos debates, sendo objeto recorrente de propostas de reformas que aumenta os riscos para a realização de investimentos na constituição de frota nacional (CIDESPORT, 2024).

9.5.9. Em suma, a situação australiana oferece uma lição quanto à liberalização desordenada da cabotagem, enquanto se tenta aumentar a participação do modo marítimo no frete regional. Sem condições de concorrência equitativas entre os operadores marítimos e os modos concorrentes em terra, o crescimento suficiente pode não ser alcançado para apoiar o armador, oferecendo um serviço estável e consistente (BROOKS, 2009).

9.6. O caso chinês.

9.6.1. O boom econômico da China nas décadas de 1990 e 2000 criou um nível sem precedentes de comércio marítimo no Nordeste da Ásia, que era regulado por várias políticas marítimas, entre as quais as leis de cabotagem, que restringiam a livre movimentação de embarcações estrangeiras na cabotagem (SAGE, 2016). A China reserva a cabotagem para as embarcações que arvoram a bandeira chinesa. No entanto, as empresas de transporte estrangeiras podem transportar contêineres vazios próprios e alugados entre portos costeiros na China (UNCTAD, 2017).

9.6.2. Desde setembro de 2013, a China opera uma nova forma de zona de livre comércio baseada em uma pequena área de Xangai, chamada Zona de Livre Comércio Piloto da China (WTO, 2015). Como estratégia para o desenvolvimento da região, o Ministério dos Transportes chinês permitiu que embarcações de propriedade de empresa chinesa, mas de bandeira estrangeira, possam transportar contêineres entre a Área Piloto de Livre Comércio de Xangai e outros portos chineses (WONG, 2016). Assim, embarcações estrangeiras pertencentes a empresas chinesas passaram a ter acesso a alguns portos nas operações de cabotagem do país.

9.6.3. Em 2019, o governo chinês declarou que empresas estrangeiras qualificadas, que atuam no transporte de contêineres no exterior, poderiam transportar cargas entre Dalian, Tianjin, Qingdao e Xangai-Yangshan até o final de dezembro de 2024, sujeitas à aprovação do Ministério dos Transportes (SHIPPING AUSTRALIA, 2022). Para as autorizações serem concedidas, os navios envolvidos devem:

- operar em rotas intercontinentais (ou seja, navios de linha principal);
- a carga de contêiner deve ser de comércio exterior, para a qual a empresa de transporte internacional emitiu um conhecimento de embarque completo;
- as empresas de transporte marítimo no exterior devem demonstrar quem é o controlador da empresa e onde a empresa está sediada;
- os países das empresas de transporte marítimo internacional de contêineres no exterior devem abrir a cabotagem para empresas chinesas; e
- os navios utilizados não podem ser afretados para outras empresas.

9.6.4. Embora bastante restrita, a nova política deve ajudar a aumentar a eficiência portuária e beneficiar as empresas estrangeiras de transporte de contêineres, mas pode ameaçar os interesses da indústria de transporte nacional. Haverá desafios na aplicação da política de reciprocidade, uma vez que nenhum acordo sobre a abertura da cabotagem foi concluído pela China em qualquer acordo bilateral ou multilateral existente, e o futuro da política depende de seu efeito e seu impacto no mercado de transporte nacional (MARINE POLICY, 2022).

9.6.5. Em relação à condicionante de reciprocidade imposta pela China para que navios estrangeiros operem na cabotagem, fica evidente a estratégia de expansão do acesso aos mercados estrangeiros que só pode ser implementada por países com relevante disponibilidade de frota.

9.7. As características geográficas e econômicas, além da grande diversidade de políticas públicas de fomento à cabotagem, tornam bastante complexas e imprecisas a avaliação das medidas para o desenvolvimento do modal aquaviário por diferentes países. Da mesma forma, é imprescindível ter em conta que a China controla 11,6% da frota mundial, enquanto Brasil e Austrália controlam respectivamente 1,42% e 0,47%, segundo os dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento - UNCTAD.

9.8. Entretanto, como a maioria dos países manterá provavelmente as regulamentações de cabotagem marítima existentes em vigor, essas regulamentações poderiam ser melhor aproveitadas para estratégias de desenvolvimento econômico e descarbonização da navegação costeira. Isso poderia assumir diferentes formas, por exemplo, a concessão de isenções de restrições de cabotagem para navios de emissão zero, ou outras medidas que usem a regulamentação de cabotagem marítima para descarbonizar frotas de navegação (ITF/OCDE, 2023).

9.9. Deste modo, os elementos apresentados permitem uma avaliação não exaustiva das experiências de flexibilização da cabotagem por países com grande extensão territorial e nos quais o modal é representativo na matriz de transportes, mas onde é possível identificar alguns dos pontos mais relevantes.

9.10. A experiência australiana de liberalização da cabotagem demonstra que a exposição franca à dinâmica do transporte marítimo internacional proporciona competição entre empresas de navegação com condições completamente distintas, ocasionando a desestruturação das operações de cabotagem. Como consequência, as demandas de transporte para os embarcadores nacionais passam a ser atendidas pelos navios que operam nas rotas internacionais entre os portos atendidos por esses trades, porém sujeitos à volatilidade inerente ao trade internacional.

9.11. A agenda de flexibilização de operações específicas para o transporte marítimo de contêiner na cabotagem chinesa demonstra ser medida ponderada e estratégica. De toda forma, as possibilidades da operação de embarcações estrangeiras na cabotagem chinesa devem obedecer condicionantes específicos quanto às empresas, os navios, as operações a serem realizadas e por períodos específicos, com o acompanhamento das autoridades competentes.

9.12. Dessa forma, respeitadas as características específicas de cada país e das poucas experiências de flexibilização da cabotagem, fica demonstrado que o estabelecimento de condicionantes relacionadas às empresas de navegação, os navios e as operações de navios estrangeiros na cabotagem refletem práticas identificadas em economias importantes, que estão em curso de implantação e devem ser acompanhadas.

10. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E ÀS MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL OU OUTROS PROCESSOS DE RECEBIMENTO DE SUBSÍDIOS DE INTERESSADOS NA MATÉRIA EM ANÁLISE

10.1. O processo de formulação do Programa BR do Mar e elaboração do Decreto regulamentador contou com intensa discussão com os principais stakeholders.

10.2. A estruturação das cláusulas essenciais para o afretamento de embarcações para atender ao contrato de transporte de longo prazo foi realizada em observância ao comando legal de atendimento exclusivo às operações predefinidas, além das determinações estabelecidas em Decreto regulamentador, a exemplo da observância aos requisitos de embarcação sustentável. Além disso, foram consideradas as práticas de mercado, em grande parte a lógica trazida pelo *Contract of Affreightment - COA*.

10.3. As propostas de cláusulas essenciais apresentadas nesta Nota Técnica refletem as percepções colhidas nas interações com diferentes entidades. Neste sentido, houve interação direta junto à ANTAQ, e consulta formal a agência foi formalizada via o processo 50020.002641/2025-03.

10.4. Outrossim, em razão da regulamentação das cláusulas essenciais para contratos de transporte de longo prazo tratarem de interesse geral de agentes econômicos e de usuários de serviços de transporte, a medida deverá ser submetida à consulta pública, nos termos do art. 9º da Lei nº 13.848, de 2019.

11. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, DA ALTERAÇÃO OU DA REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO

11.1. Tendo como base estudos publicados por diversas organizações internacionais, entre as quais, podem ser mencionadas a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento - UNCTAD e o *International Transport Forum – ITF*, a flexibilização ou a liberalização da cabotagem marítima induz à eficiência, pois a abertura dos mercados proporcionaria mais concorrência, resultando numa possível redução dos custos do transporte marítimo e potenciais aumentos na atividade de transporte costeiro. Porém, considerando as experiências de países identificados como relevantes para a avaliação da cabotagem nacional, constata-se que a total exposição da cabotagem ao mercado internacional implica em desestruturação de serviços de transporte nacionais ou regionais, principalmente devido ao maior interesse das empresas internacionais nos serviços entre os maiores portos, desabastecendo o serviço para os menores portos regionais, trazendo uma dinâmica de maior volatilidade para a cabotagem, semelhante àquela identificada no *trade* internacional.

11.2. A regulamentação das cláusulas essenciais para os contratos de transporte de longo prazo possibilitará maior liberdade de contratação de empresas estrangeiras, condicionadas à obtenção de autorização da ANTAQ para operar no Brasil, garantindo também maior previsibilidade e vantagens negociais aos usuários que demandem transporte de grandes volumes de cargas, por longos períodos e em condições específicas. Essa condição possibilita a estruturação de operação regular na cabotagem de navios registrados em outros países, sob gestão de empresa brasileira de navegação autorizada a operar este serviço. Por outro lado, as condicionantes propostas têm o intuito de delimitar tais operações, proporcionando previsibilidade necessária para a preservação do ambiente de negócios necessários para o desenvolvimento da cabotagem.

11.3. Entre os potenciais riscos identificados estaria o desvirtuamento da proposta com a atuação em operações além das definidas no contrato de afretamento de longo prazo, que dispõe de vantagens concorrentiais em relação às embarcações que operam na cabotagem. Como consequência, haveria a potencial desestruturação da oferta de transporte marítimo na cabotagem, ocasionando maior dependência de frota internacional para realização de transporte nacional e consequentemente maior exposição do mercado de transporte marítimo nacional à volatilidade do mercado internacional.

11.4. Dessa forma, reitera-se a relevância da implementação das condicionantes apresentadas na forma proposta das cláusulas essenciais para assegurar o equilíbrio em relação à melhoria das condições de contratação de transporte marítimo de longo prazo, evitando sua utilização de forma desvirtuada e prejudicial ao mercado competitivo, e assegurar ambiente para o desenvolvimento da cabotagem.

12. DESCRIÇÃO DA ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA

12.1. A regulamentação das cláusulas essenciais é condição necessária para conferir efetividade à modalidade de afretamento de embarcações para atender a contrato de transporte de longo prazo instituído pelo inciso IV do art. 5º da Lei nº 14.301, de 2022. De forma semelhante, a plena vigência desta

medida está condicionada à definição de embarcação sustentável, a ser estabelecida em Portaria do Ministério de Portos e Aeroportos.

12.2. A medida integra o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), monitorado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, sendo fiscalizado e regulado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

12.3. Em razão da proposta de Portaria de regulamentação das cláusulas essenciais para contratos de transporte de longo prazo tratar de interesse geral de agentes econômicos e de usuários de serviços transporte, a medida deverá ser submetida à consulta pública nos termos do art. 9º da Lei nº 13.848, de 2019.

13. CONCLUSÃO

13.1. A proposta apresentada trata do estabelecimento das Cláusulas Essenciais dos Contratos de Transporte de Longo Prazo, em cumprimento ao disposto no art. 7º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022. Previamente à abordagem das medidas propostas, identificou-se como judicioso a apresentação de esclarecimentos quanto aos principais entraves para o desenvolvimento da cabotagem durante a estruturação do Programa BR do Mar e a dinâmica de volatilidade do mercado spot de transporte marítimo internacional.

13.2. Demonstrou-se que os regramentos para o transporte marítimo de cabotagem são políticas públicas, identificadas na grande maioria dos países, e que buscam proporcionar ambiente para o desenvolvimento do modal e assegurar previsibilidade para os usuários. De forma semelhante, é identificada possibilidade de operação de embarcação estrangeira na cabotagem sob determinadas condições, possibilitando o atendimento às necessidades de transporte dos usuários.

13.3. Foi identificado que os contratos de transporte marítimo de longo prazo são instrumentos utilizados para proporcionar previsibilidade para os usuários em termos de valores de frete e da oferta de transporte, tanto no mercado internacional quanto na cabotagem para grandes embarcadores.

13.4. A lógica de contrato de transporte marítimo de longo prazo é identificada como assemelhada ao denominado contrato de afretamento (*Contract of Affreightment – COA*). O estabelecimento de condicionantes contratuais é uma prática para assegurar a observância dos ordenamentos de navegação, além de regras a relação entre armador e embarcador.

13.5. Ressaltando-se as limitações existentes para a comparação da cabotagem em diferentes países, foram abordadas as experiências de flexibilização da cabotagem na Austrália e na China.

13.6. Nesse contexto, visando proporcionar melhores condições para os usuários que demandem transporte de grandes volumes de cargas e assegurar preservação do ambiente de desenvolvimento da cabotagem, a luz das melhores práticas e definições legais, as cláusulas identificadas como essenciais para o contrato de transporte marítimo de longo prazo devem disciplinar os seguintes pontos:

- partes contratantes;
- objeto do contrato (refletindo a prestação continuada, ininterrupta e regular de transporte);
- especificação da carga;
- designação da embarcação (com dedicação exclusiva para a operação);
- enquadramento como embarcação sustentável;
- condições de substituição da embarcação;
- obrigação de pagamento (*ship-or-pay/take-or-pay*);
- alocação de riscos entre as partes;
- vigência do contrato (prazo mínimo de 5 anos); e
- multa em caso de rescisão contratual.

13.7. Nos termos apresentados nesta nota técnica, seriam essas as cláusulas identificadas como essenciais para a efetividade aos contratos de transporte marítimo de longo prazo como instrumento de política de fomento ao transporte marítimo de cabotagem, em cumprimento ao disposto no art. 7º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

13.8. Submete-se à apreciação superior.

Atenciosamente,

CLÉBER MARTINEZ
Assistente

De acordo. Encaminhe-se para apreciação do Sr. Diretor de Navegação e Fomento e Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Substituto.

BRUNA RONCEL DE OLIVEIRA
Coordenadora-Geral de Navegação Marítima

De acordo. Para providências subsequentes.

OTTO LUIZ BURLIER DA SILVEIRA FILHO
Diretor de Navegação e Fomento
Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Substituto

REFERÊNCIAS

- ALVARENGA, Henrique. 2020. Matriz de transportes do Brasil à espera dos investimentos. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/matriz-de-transportes-do-brasil-a-espera-dos-investimentos/>
- AUSTRALIAN Government. 2011. Reforming Australia's Shipping – Regulation Impact Statement. Disponível em: <https://ris.pmc.gov.au/sites/default/files/posts/2011/10/Stronger-Shipping-RIS.pdf>
- Baltic and International Maritime Council — BIMCO, 2024. ETS – Emission Scheme Freight Clause for COAs 2024. Disponível em: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/ets-emission-scheme-freight-clause-for-coas-2024/>
- BIMCO, 2021. Far East container spot rates to Brazil up by 230.5%. Disponível em: <https://www.bimco.org/news-and-trends/market-reports/shipping-number-of-the-week/20210128-snow>
- BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
- _____. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

- _____. Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, a Lei nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, a Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, a Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e a Lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001.
- _____. Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Estabelece a Lei das Ferrovias; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e as Leis nºs 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.636, de 15 de maio de 1998, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.257, de 10 de julho de 2001, 10.636, de 30 de dezembro de 2002, 12.815, de 5 de junho de 2013, 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e 13.448, de 5 de junho de 2017; e revoga a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.
- _____. Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022. Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013, e 13.848, de 25 de junho de 2019.
- BRASIL. Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998. Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.
- BROOKS, Mary R. Liberalization in Maritime Transport. 2009. *International Transport Forum – ITF / Organization for Economic Cooperation and Development – OCDE*. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/261950511_Liberalization_in_Maritime_Transport
- Fundação Dom Cabral – FDC. 2018. Custos logísticos no Brasil 2017. Disponível em: https://ci.fdc.org.br/AcervoDigital/Relatórios%20de%20Pesquisa/Relatórios%20de%20pesquisa%202018/Apresentacao_Custos_Logísticos_no%20Brasil%202018_FDC%20_%20.pdf
- GRAMMENOS, Costas Th. 2009. *The Handbook of Maritime Economics and Business*. 2º Ed. Lloyd's List.
- CIDESPORT, 2024. O mercado de transporte marítimo e as reformas nas políticas de cabotagem Austrália e no Brasil. Disponível em: https://cidesport.com/wp-content/uploads/2024/07/Anais_integra_v2.pdf
- CLARCKSONS, 2023. *Contract Of Affreightment. What is a COA?* Disponível em: <https://www.clarksons.com/glossary/what-is-a-coa/>
- Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento - UNCTAD, 2017. *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity*. Disponível em: <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1965>
- Congresso Internacional de Desempenho Portuário - CIDESPORT, 2024. O mercado de transporte marítimo e as reformas nas políticas de cabotagem Austrália e no Brasil. Disponível em: https://cidesport.com/wp-content/uploads/2024/07/Anais_integra_v2.pdf
- HANDYBULK, 2023. *What is Contract of Affreightment (COA)?* Disponível em: <https://www.handybulk.com/what-is-contract-of-affreightment-coa/>
- International Transport Forum – ITF / Organization for Economic Cooperation and Development – OCDE*. 2023. *Decarbonisation, Coastal Shipping and Multimodal Transport: Summary and Conclusions*, ITF Roundtable Reports, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/be56aec1-en>
- International Transport Workers' Federation - ITF*, 2024. Australian strategic fleet will underpin importance of shipping. Disponível em: <https://www.itfseafarers.org/en/news/australian-strategic-fleet-will-underpin-importance-shipping>
- Jornal de Brasília. 2021. Frete marítimo ultrapassa US\$ 10 mil por contêiner e penaliza comércio exterior brasileiro. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/noticias/economia/frete-maritimo-ultrapassa-us-10-mil-por-conteneier-e-penaliza-comercio-exterior-brasileiro/>
- KIM, Hyungjun; KIM, Jae-bong; OH, Yong-sik. 2020. A Study on Customary Practices in Iron Ore and Steel Product Shipping Contract – Case of Long-term Shipping Contracts in Korea. Disponível em: <https://www.koreascience.or.kr/article/JAKO202014655594708.pdf>
- MARITIME CYPRUS, 2024. INTERTANKO Guidance on EU ETS Charterparty Considerations. Disponível em: <https://maritimencyprus.com/2024/02/05/intertanko-guidance-on-eu-ets-charterparty-considerations/>
- Sage Journals, 2016. The role of Chinese cabotage in Northeast-Asian hub-port development and container shipbuilding. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0843871416667414>
- SHIPPING AUSTRALIA, 2022. Protectionist coastal shipping policy rescinded: China opens its coast to the international fleet. Disponível em: <https://www.shippingaustralia.com.au/protectionist-coastal-shipping-policy-rescinded-china-opens-its-coast-to-the-international-fleet/>
- UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development. 2017. *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity*. Disponível em: <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1965>
- UNITED KINGDOM, 2016. TTM15100 - Background material: Shipping contracts - Contracts of affreightment. Disponível em: <https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/tonnage-tax-manual/ttm15100>
- WEBB, Richard. Coastal shipping: an overview Coastal shipping is an important component of the national transport task. This paper reviews the challenges and issues that the Australian industry faces. 2004. Information and Research Services Parliamentary Library. Disponível em: <https://www.aph.gov.au/binaries/library/pubs/rp/2003-04/04rp12.pdf>



Documento assinado eletronicamente por **Cléber Martinez, Assistente**, em 15/07/2025, às 10:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Bruna Roncel de Oliveira, Coordenador(a)-Geral de Navegação Marítima**, em 15/07/2025, às 10:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Otto Luiz Burlier da Silveira Filho, Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação - Substituto**, em 15/07/2025, às 10:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **8338822** e o código CRC **5277CB49**.



Referência: Processo nº 50020.003126/2024-51

SEI nº 8338822

Esplanada dos Ministérios, Ed. Anexo Oeste - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 7000044/900
Telefone: