

GUIA DE UTILIZAÇÃO DA CABOTAGEM E DE HABILITAÇÃO AO BR DO MAR

- Conceitos e orientações gerais
- Oportunidades para o investidor
- O programa BR DO MAR
- Importância da Cabotagem para a logística nacional
- Benefícios da Cabotagem e do Br do Mar do ponto de vista do consumidor e da sociedade

MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS



GUIA

**DE UTILIZAÇÃO
DA CABOTAGEM
E DE HABILITAÇÃO
AO BR DO MAR**



Guia de utilização da cabotagem e de habilitação ao BR DO MAR

A cabotagem brasileira é uma alternativa logística essencial para a composição de um sistema logístico integrado e eficiente, para viabilizar a multimodalidade do transporte de cargas, para aumentar a competitividade das mercadorias brasileiras e contribuir para a redução dos níveis de emissões dos Gases do Efeito Estufa - GEE. Também é um transporte que garante a redução dos danos, perdas e a variações das cargas e tem grande contribuição na redução dos custos logísticos no país, tornando o transporte de mercadorias mais seguro e eficaz.

Nos últimos trinta anos, o governo brasileiro realizou modificações relevantes na estratégia de exploração do transporte aquaviário, na política de proteção à marinha mercante e na vinculação dessa política com a indústria de construção naval brasileira, apresentando-se, hoje, como uma atividade muito mais acessível e atrativa para novos investidores, tendo superado as grandes barreiras existentes lá nos idos da década de 1980.

Embora a cabotagem tenha passado por essas grandes evoluções políticas, estratégicas e normativas, ainda foram mantidos importantes incentivos e instrumentos de fomento para a construção naval nacional, para a propriedade e o registro de embarcações no Brasil e para a contratação de mão de obra brasileira. Tudo isso como forma de fortalecer a economia nacional, de geração de emprego e renda para o país e garantir disponibilidade, regularidade e menor volatilidade de preços e oferta de serviços na cabotagem brasileira.

O BR do Mar vem para incrementar a oferta, a previsibilidade e a qualidade do transporte por cabotagem no país, aumentar a competitividade das empresas brasileiras de navegação, reduzir o custo logístico para o usuário do serviço e estimular o desenvolvimento sustentável do setor de transporte e da indústria naval nacional, bem como estimular seu potencial

para a construção, jumbarização, conversão, modernização, docagem e reparação para as embarcações de cabotagem, considerando também a tendência mundial de apoiar políticas de apoio à sustentabilidade social e ambiental do transporte aquaviário.

Este guia vai ajudar o potencial investidor a entender o mercado de cabotagem e a ingressar, pelas regras tradicionais ou por meio do Programa BR do Mar, num mercado que tem apresentado crescimento anual na casa de dois dígitos e que ainda tem bastante potencial para crescer, como ficará demonstrado neste caderno.

Apesar do crescimento anual médio de 3,7% nos últimos 14 anos, com destaque para o segmento de contêineres, que teve crescimento anual médio de 10,4%, apenas cerca de 12% do transporte de mercadorias no Brasil é feito por cabotagem, enquanto em lugares como China e Europa possuem percentuais de 25% e 32%, respectivamente.

O Programa BR do Mar contribuirá para que o Brasil alcance uma matriz de transporte mais equilibrada. Proporcionará a redução do transporte de mercadorias por longas distâncias nas rodovias e, consequentemente, a redução de acidentes nas estradas e a melhoria das condições de trabalho para os caminhoneiros, que continuarão sendo relevantes para permitir o transporte das mercadorias entre o fabricante, o produtor até o consumidor final.

O Ministério de Portos e Aeroportos vai te ajudar a desmitificar o mercado de cabotagem como um mercado fechado, de difícil acesso e com grandes barreiras de investimentos.

Venha conhecer e explorar essas novas oportunidades.

ÍNDICE

Conceitos e orientações gerais

Cabotagem

BR do Mar

Empresa Brasileira de Navegação - EBN

Empresa Brasileira de Navegação Condicionada – EBN-CON

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ

Ministério de Portos e Aeroportos – MPOR

Habilitação no Programa BR do Mar

Subsidiária Integral Estrangeira de EBN

Afretamento

Afretamento a tempo

Afretamento a casco nu

Embarcação sustentável

Oportunidades para o investidor

Seja uma EBN na cabotagem

seja uma EBIN

Programa BR do Mar

Hipóteses de afretamento do Programa BR do Mar

Ampliação de tonelagem de frota própria

Substituição de embarcação em construção no Brasil

Substituição de embarcação em construção no exterior

Contrato de longo prazo

Operação Especial de cabotagem

Compromisso com o desenvolvimento sustentável

Regras básicas para a habilitação ao BR do Mar

Importância da cabotagem e do BR do Mar para a logística nacional e para o setor produtivo

Benefícios da cabotagem e do BR do Mar do ponto de vista do consumidor e da sociedade – Insights e mensagens curtas

CONCEITOS E ORIENTAÇÕES GERAIS



CABOTAGEM

O que é?

É o transporte realizado entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

É o modo de transporte objeto do Programa BR do Mar.

BR DO MAR

O que é?

É um programa de governo que visa estimular o uso dessa modalidade de transporte no Brasil a partir da criação de novas formas de afretamento de embarcações e foi instituído pela Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022. Em linhas gerais, ele facilita a entrada de novos transportadores de carga na cabotagem e a utilização de embarcações estrangeiras afretadas por **Empresas Brasileiras de Navegação, estimulando também a construção de embarcações sustentáveis no país.**

Legislação

- Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;
- Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.
- Decreto regulamentador da Lei 14.301, de 2022 (BR do Mar) – a ser publicado em maio de 2025.
- <https://www.gov.br/pt-br/servicos/obter-habilitacao-no-programa-de-estimulo-ao-transporte-por-cabotagem-br-do-mar>

EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO - EBN

O que é?

É a pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo **órgão competente** com embarcações próprias ou afretadas. O órgão competente é a **Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ**.

EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO CONDICIONADA – EBN-CON

O que é?

É a empresa que se torna uma EBN por meio de outorga condicionada concedida pela ANTAQ para o transporte de cabotagem, com amparo nas hipóteses de afretamento previstas nos incisos IV e V, do § 1º do Art. 5º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.

Legislação

- Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;
- Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.
- Decreto regulamentador da Lei 14.301, de 2022 (BR do Mar) – a ser publicado em maio de 2025.
- Portaria nº 976, de 27 de julho de 2022;
- Resolução Normativa nº 05/2016 – ANTAQ.



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ

O que é?

É o órgão competente para celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte aquaviário pelas empresas de navegação, inclusive de cabotagem e também por autorizar os afretamentos de embarcações estrangeiras para o transporte de cargas observadas as diretrizes do **Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR**, entre outras competências previstas em sua lei de regência.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS - MPOR

O que é?

É o órgão competente para formulação da política nacional de transporte aquaviário e para o estabelecimento das diretrizes para o afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação, bem como pela **habilitação da empresa no Programa BR do Mar**.

Legislação

- Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;
- Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023;
- Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022;
- Decreto nº 11.354, de 1 de janeiro de 2023.



HABILITAÇÃO NO PROGRAMA BR DO MAR

O que é?

É procedimento realizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, a pedido da EBN ou da EBN-CON, que viabiliza à empresa o direito de afretar embarcações estrangeiras de sua empresa subsidiária integral estrangeira sediadas no exterior ou de subsidiária integral estrangeira de outra EBN nas hipóteses previstas no §1º do art. 5º da Lei nº 14.301, de 2022.

SUBSIDIÁRIA INTEGRAL ESTRANGEIRA DE EBN

O que é?

É a empresa estrangeira cuja integralidade do seu capital social e de suas ações pertença à uma EBN e que tenha a propriedade ou a posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu, da embarcação que será colocada sob contrato de afretamento a tempo para a EBN, observadas as regras do Programa BR do Mar.

Legislação

- Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.
- Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022;
- Decreto regulamentador da Lei 14.301, de 2022 (BR do Mar) – a ser publicado em maio de 2025
- Portaria nº 976, de 27 de julho de 2022.



AFRETAMENTO

O que é?

É o contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direito total ou parcial sobre o emprego da embarcação, mediante taxa de afretamento, podendo transferir ou não a sua posse.

AFRETAMENTO A TEMPO

O que é?

Contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado.

AFRETAMENTO A CASCO NU

O que é?

Contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação.

Dica!

Preciso estar habilitado no BR do Mar para afretar embarcação à casco nu?

Não. Mas a Lei nº 14.301, de 2022, também facilitou que uma EBN tenha acesso ao afretamento a casco nu. Hoje a EBN pode afretar uma embarcação a casco nu sem ter uma embarcação brasileira em sua frota. Antes da alteração, era preciso ter embarcação brasileira (própria ou afretada a casco nu de outra EBN) para ter o direito de afretamento de uma embarcação estrangeira.

- **É redução de Capex**, para facilitar a entrada de novos players no setor.
- **Mas atenção**, essa embarcação precisa ser sustentável, nos termos da Portaria a ser editada pelo MPOR em breve e que será objeto de consulta pública.

EMBARCAÇÃO SUSTENTÁVEL

O que é?

Embarcação cujo uso e a operação observem as dimensões ambiental e social, priorizando alternativas de energia menos poluentes e ambientalmente eficientes e observando o trabalho digno e não discriminatório.

Pretende-se estimular o maior afretamento de embarcações que ofereçam condições mínimas de trabalho digno e não discriminatórios e tecnologias que priorizem condições ambientalmente eficientes ou o uso de energias menos poluentes que já existam no mercado mundial.

Legislação

- Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;
- Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022;
- Decreto regulamentador da Lei 14.301, de 2022 (BR do Mar) – a ser publicado em maio de 2025;
- Resolução Normativa nº 01/2015 - ANTAQ.



OPORTUNIDADES PARA O INVESTIDOR



SEJA UMA EBN NA CABOTAGEM

Antes do BR do Mar, quem poderia ser transportador de carga na cabotagem?

Pela regra tradicional (Lei nº 9.432, de 1997 e normas da ANTAQ) a empresa deveria ter:

- Objeto social: transporte marítimo de cabotagem - carga;
- Regularidade fiscal;
- Possuir embarcação brasileira própria ou embarcação brasileira afretada a casco nu de outra pessoa física ou jurídica brasileira;
- Capital mínimo de R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais), dispensado se todas as embarcações possuírem porte inferior a 5.000 TPB – Resolução Normativa nº 05/2016 – ANTAQ;
- Obter outorga de autorização da Antaq.

E após a Lei 14.301, de 2022 (BR do Mar), quem pode ser transportador de carga na cabotagem?

1. Pela regra do Programa BR do Mar (Lei 14.301, de 2022) a empresa pode obter outorga de autorização condicionada à habilitação do BR do Mar, ficando dispensada de possuir embarcação brasileira. Neste caso, basta apresentar:

- Contrato de afretamento de embarcação estrangeira a tempo, vinculada a um contrato de longo prazo com embarcação sustentável ou a uma operação especial de cabotagem. É redução de CAPEX e OPEX para o investidor.
- Os demais requisitos da RN nº 05/2016 – ANTAQ estão mantidos.

2. Outra inovação trazida pela Lei nº 14.301, de 2022 é a possibilidade da empresa se tornar uma EBN pela nova regra do § 4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997 que possibilita o afretamento de **embarcação estrangeira a casco nu, sem lastro** em embarcação própria, desde que seja uma embarcação sustentável. Neste caso, basta apresentar:

- Contrato de afretamento de embarcação estrangeira a casco nu, sem lastro em embarcação própria, desde que seja uma embarcação sustentável, que atenda os critérios de segurança ambiental e social, nos termos definidos em Portaria do MPOR. É redução de CAPEX para o investidor.
- Os demais requisitos da RN nº 05/2016 – ANTAQ estão mantidos.

SEJA UMA EBIN

O que é EBIN?

Empresa Brasileira de Investimento na Navegação – EBIN é a pessoa jurídica que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras - EBN ou empresas estrangeiras de navegação.

É a empresa que adquire e constrói embarcações e constitui frota para fretar (alugar) para empresas de navegação.

Essa empresa não pode operar a embarcação, ela apenas é proprietária e faz a gestão dos fretamentos (aluguéis) dessa sua frota.

Além disso, a EBIN pode ceder, onerosamente, o seu direito de tonelagem para que as EBNs possam realizar afretamentos, garantindo novos negócios para a EBIN e maiores possibilidades de acesso à frota para as EBNs, sem necessidade de investimentos em construção ou aquisição (CAPEX) de embarcações próprias.

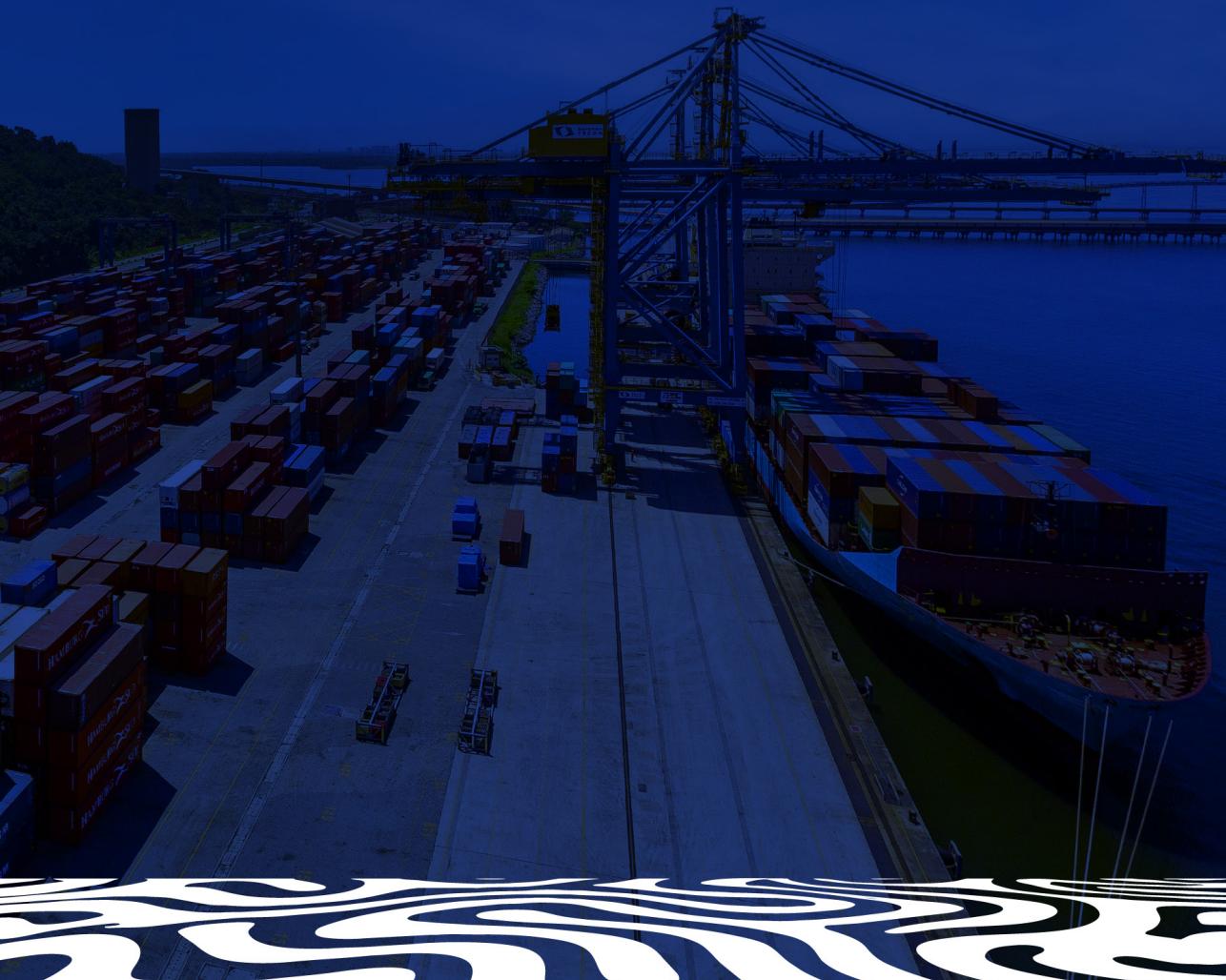
Esta opção traz a possibilidade de aumentar os investimentos para construção de embarcações no Brasil e consequentemente estimular a indústria da construção naval brasileira.

Atenção: A EBIN não é uma empresa de navegação. É uma empresa de investimentos em frota, portanto, ela não precisa ter autorização da ANTAQ para existir. A autorização da ANTAQ somente será necessária para os pedidos de afretamentos realizados pelas EBNs para essas embarcações de propriedade das EBNs.

Legislação

- Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;
- Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.
- Decreto regulamentador da Lei 14.301, de 2022 (BR do Mar) – a ser publicado em maio de 2025.

PROGRAMA BR DO MAR



HIPÓTESES DE AFRETAMENTO DO PROGRAMA BR DO MAR:

1. Ampliação de tonelagem de frota própria

A EBN que possuir frota própria brasileira e se habilitar no BR do Mar poderá ampliar entre 50% e 300% a sua frota, com embarcações estrangeiras afretadas a tempo, a depender do seu compromisso com a sustentabilidade das embarcações:

Regras para Ampliação da TPB da Frota	Frota Própria (Lastro)	Direito de Afretamento (BR do Mar)
I - Frota própria tradicional > 50% tradicional		
II - Frota própria tradicional > 100% sustentável		
III - Frota própria sustentável > 200% tradicional		
IV - Frota própria sustentável > 300% sustentável		



Embarcação tradicional: é a embarcação padrão, que não pleiteou os requisitos de sustentabilidade ambiental e social estabelecidos pelo MPOR;



Embarcação sustentável: Atende aos requisitos de sustentabilidade ambiental e social estabelecidos pelo MPOR.

2. Substituição de embarcação em construção no Brasil

A EBN que demandar a construção de embarcação no Brasil terá o direito de afretamento de embarcação estrangeira, a tempo, na proporção de até 200% da tonelagem da embarcação em construção.

Qual é o tempo de operação?

A embarcação estrangeira poderá operar, em substituição à construção no Brasil, **pelo período de 6 meses, prorrogáveis até 36 meses.**

A embarcação estrangeira poderá operar no País por todo o período de 36 meses, ainda que a construção no País tenha sido concluída antes do término do prazo.

3. Substituição de embarcação em construção no exterior

A EBN que demandar a construção de embarcação no exterior terá o direito de afretamento de embarcação estrangeira, a tempo, na proporção de até 100% da tonelagem da embarcação em construção.

Qual é o tempo de operação?

A embarcação estrangeira pode operar, em substituição, **pelo período de 6 meses, prorrogáveis até 36 meses.** A embarcação estrangeira deverá ser devolvida quando concluída a construção no exterior.

Para esta opção de afretamento deverá ser realizado depósito de caução (garantia), no valor de R\$ 10 milhões, convertendo-se em multa, caso a embarcação construída no exterior não seja trazida ao Brasil no prazo estabelecido, conforme processo de fiscalização da ANTAQ.

4. Contrato de longo prazo

A EBN que pretender assinar contrato de longo prazo para prestação exclusiva, contínua, ininterrupta e regular de serviço de transporte de cargas pela cabotagem com o embarcador da carga, poderá afretar embarcação estrangeira, por tempo, com prazo mínimo de 5 anos de contrato.

Preciso ter frota brasileira para pedir esse afretamento?

Neste caso, a EBN não precisa ter frota própria brasileira para que o afretamento seja autorizado. Novos investidores na cabotagem podem se tornar uma EBN-CON por meio desse afretamento.

Outros critérios e cláusulas

A embarcação deverá ser enquadrada como embarcação sustentável, conforme critérios e diretrizes estabelecidos em portaria do MPOR.



As cláusulas essenciais dos contratos de longo prazo serão estabelecidas por portaria do MPOR.

5. Operação Especial de cabotagem

A EBN que pretender realizar operação de transporte de cargas pela cabotagem de forma regular, para um **novo tipo de carga, nova rota, ou novo mercado** (ainda não existentes ou consolidados com embarcações brasileiras), poderá afretar embarcações estrangeiras, a tempo, para realizar esse teste de mercado.

Qual é o prazo que essa embarcação estrangeira poderá operar para a operação especial?

O prazo do afretamento será de até 36 meses, prorrogável por mais 12 (doze) meses, totalizando até 48 meses de teste de mercado.

Após esse período, a EBN terá que usar outras opções de afretamento ou de investimento em frota nacional para continuar operando na cabotagem, ou seja, os afretamentos previstos na Lei nº 9.432, de 1997 ou na lei nº 14.301, de 2022.

Novos investidores na cabotagem podem se tornar uma EBN-CON por meio desse afretamento.

Compromisso com o desenvolvimento sustentável

O Desenvolvimento sustentável é uma das diretrizes do Programa BR do Mar, prevista no inciso XI do art. 2º da Lei nº 14.301, de 2022.

A agenda de sustentabilidade social e ambiental está impactando todos os setores econômicos, no mundo todo.

Compromissos com a redução da emissão dos Gases de Efeito Estufa - GEE, com aspectos ambientais diversos e aspectos sociais são cada vez mais cobrados em toda a cadeia produtiva.

Por esta razão, o BR do Mar trouxe incentivos ao transportador de carga para que ele possa ofertar ao embarcador da carga **embarcações sustentáveis**, nacionais ou estrangeiras, que possam contribuir com a agenda de sustentabilidade na logística nacional.

Essas medidas permitirão que a cabotagem passe por uma transição energética justa, atendendo as expectativas e responsabilidades ambiental e social, almejadas pelo setor produtivo e pela sociedade em geral.

Em quais situações existe o incentivo para o afretamento de embarcações sustentáveis?

1. Para empresa habilitada no BR do Mar:

- a. Para ampliação de tonelagem de frota própria da EBN;
 - b. No contrato de longo prazo;
2. No afretamento a casco nu sem lastro em embarcação própria da EBN, na hipótese prevista nos parágrafos 1º a 4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997, para atender as **regras de segurança ambiental e social** definidas em decreto.

Regras Básicas para habilitação ao Programa BR do Mar

Para uma empresa se habilitar ao Programa BR do Mar deverá cumprir os seguintes requisitos:

1. estar autorizada a operar como EBN ou EBN-CON no transporte de cargas por cabotagem;
2. comprovar situação regular em relação aos tributos federais;
3. apresentar o pedido para habilitação, via gov.br, com os documentos indicados na Portaria nº 976/2022;
4. apresentar, semestralmente, a partir da habilitação no BR do Mar, as informações previstas na Portaria nº 976/2022, relativas à sua operação no Brasil.

Procedimentos para a habilitação ao BR do Mar:

O procedimento para habilitação da empresa no Programa BR do Mar está disciplinado na Portaria nº 976, de 27 de julho de 2022.

O pedido deverá ser realizado por meio do gov.br, conforme os passos descritos a seguir:

Acesse o portal
gov.br aqui:



Passo a passo para fazer o pedido de habilitação:

1. Clicar no botão 'iniciar' para começar o processo de habilitação.

gov.br

Órgãos do Governo Acesso à Informação Legislação Acessibilidade PT PT PT PT PT Entrar com gov.br

☰ Serviços e Informações do Brasil O que você procura? 🔍

Home > Serviços > Obter Habilitação no Programa de estímulo ao transporte por cabotagem

A
Infraestrutura, Trânsito e Transportes
Transporte Aquaviário > Transporte

Iniciar 

Novo

Obter Habilitação no Programa de estímulo ao transporte por cabotagem (BR do Mar)

"BR do Mar", "MPOR"

2. Faça login com CPF e Senha do representante da empresa.



Identifique-se no gov.br com:

Número do CPF
Digite seu CPF para **criar** ou **acessar** sua conta gov.br

CPF

Continuar 

Outras opções de identificação:

- Login com seu banco  [Sua conta digital](#)
- Login com QR code 
- Seu certificado digital 
- Seu certificado digital em nuvem 

Está com dúvidas e precisa de ajuda?

[Termo de Uso](#) | [Aviso de Privacidade](#)

3. Leia a informação e clique em “fechar” a caixa de informação.

Obter Habilitação no Programa BR do Mar

Protocolo

Dados do Solicitante

CPF do Solicitante Nome do Solicitante

E-mail do Solicitante

ATENÇÃO

Este protocolo de solicitação de habilitação ao Programa BR do Mar ficará vinculado ao login GOV.BR do solicitante, sendo que somente esse poderá acompanhar o processamento da referida demanda.

Para evitar que sua solicitação seja recusada, verifique as informações sobre formulários e documentos obrigatórios. Essas informações estão disponíveis na página do serviço ([clique aqui para acessar](#)).

CNPJ *

Razão Social *

CEP *

Bairro *

Cidade *

UF *

Selecionar

FECHAR

4. Preencher as informações da ‘Empresa no Brasil’ e prossiga para a ‘Próxima Etapa’.

gov.br

Minhas solicitações Meus compromissos Meu cadastro Dúvidas? Clique Aqui

Ola, [User] O que você procura?

Portal da Sociedade

Dados da Empresa no Brasil

Para evitar que sua solicitação seja recusada, verifique as informações sobre formulários e documentos obrigatórios. Essas informações estão disponíveis na página do serviço ([clique aqui para acessar](#)).

CNPJ *

Nome da Empresa *

Razão Social *

CEP *

Logradouro *

Número *

Complemento

Bairro *

Cidade *

UF *

Número da Outorga

RESOLUÇÃO N° 221-ANTAO, DE 12 DE MAIO DE 2024

Número * Dia * Mês * Ano *

PRÓXIMA ETAPA

CANCELAR

5. Preencher as informações da ‘Empresa no Exterior’ e ‘Adicionar os Dados na Tabela’.

gov.br

Portal da Sociedade

Dados da(s) Empresa(s) Subsidiária(s) no Exterior

Para evitar que sua solicitação seja recusada, verifique as informações sobre formulários e documentos obrigatórios. Essas informações estão disponíveis na página do serviço ([clique aqui para acessar](#)).

Nº da Inscrição local	Nome da subsidiária	Nº da autorização local
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Endereço completo no exterior <input type="text"/>		
País	Telefone de contato	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Sítio da Internet <input type="text"/>		
ADICIONAR DADOS NA TABELA + 		
Nº da Inscrição local	Nome da subsidiária	Nº da autorização local
Endereço completo no exterior	País	Telefone de contato
Sítio da Internet	Ações	
Nenhum dado adicionado		
20 ▾ 1 - 0 de 0		

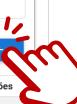
6. Informações adicionadas serão anexadas abaixo:

gov.br

Portal da Sociedade

Dados da(s) Empresa(s) Subsidiária(s) no Exterior

Para evitar que sua solicitação seja recusada, verifique as informações sobre formulários e documentos obrigatórios. Essas informações estão disponíveis na página do serviço ([clique aqui para acessar](#)).

Nº da Inscrição local	Nome da subsidiária	Nº da autorização local
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Endereço completo no exterior <input type="text"/>		
País	Telefone de contato	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Sítio da Internet <input type="text"/>		
ADICIONAR DADOS NA TABELA + 		
Nº da Inscrição local	Nome da subsidiária	Nº da autorização local
Endereço completo no exterior	País	Telefone de contato
Sítio da Internet	Ações	
20 ▾ 1 - 1 de 1		

[VOLTAR PARA ETAPA ANTERIOR](#)  [PRÓXIMA ETAPA](#) 

7. Leia as instruções e anexe os ‘Documentos’ solicitados.

gov.br

Portal da Sociedade

Comprovação dos Requisitos Obrigatórios

Para evitar que sua solicitação seja recusada, verifique as informações sobre formulários e documentos obrigatórios. Essas informações estão disponíveis na página do serviço ([clique aqui para acessar](#)).

Procuração *	Comprovação de situação regular *
3. Procuração ou instrumento com poderes gerais.docx	4. Comprovante de inscrição e situação regular no Cadastro Nacio
Autorização para Operação *	Parâmetros de Monitoramento *
Autorização para operação.docx	6. Relatório detalhado com informações relativas operação da EBT

CLIQUE PARA LER AS INSTRUÇÕES



Anexo D
Termo de Autorização de Uso de Dados

Pelo presente Termo de Autorização de Uso de Dados venho por meio deste, MANIFESTAR AUTORIZAÇÃO e CONSENTIMENTO para o Ministério de Portos e Aeroportos, por intermédio do Departamento de Navegação e Fomento, da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação possa realizar o

TRATAMENTO, UTILIZAÇÃO E PUBLICIDADE

dos dados disponibilizados pela empresa na oportunidade da sua habilitação no BR do Mar e dos dados que serão enviados periodicamente pela empresa, a cada 06 (seis) meses, para a manutenção da empresa habilitada no programa,

com a finalidade de viabilizar ao órgão competente o monitoramento da política pública e a divulgação de relatórios periódicos, cujo objetivo seja a demonstração do desempenho da cabotagem brasileira.

O Departamento de Navegação e Fomento se responsabiliza por manter medidas de segurança, técnicas e administrativas suficientes para proteger os dados pessoais e empresariais da empresa resguardados por sigilo, respeitados os princípios da boa-fé, finalidade, adequação, necessidade, livre acesso, qualidade dos dados, transparência, segurança, prevenção, responsabilização e de prestação de contas.

8. Leia e concorde com o Anexo D, anexe os ‘Documentos complementares’ e ‘Adicione os dados na tabela’.

gov.br

Portal da Sociedade

Documentos Complementares

Lei, li e concordo com o Anexo D *

ADICIONAR DADOS NA TABELA



Anexo	Descrição	Ações
Documentos Complementares.docx	Documentos	+
Nenhum dado adicionado		

Declaração de Responsabilidade

Declaro para os devidos fins, sob pena de responsabilidade administrativa, nos termos da legislação vigente, que fico responsável pelas informações até o momento apresentadas.

Declaro. *

9. Documentos anexados aparecerão descritos abaixo. Selecione o ícone de “Declaração de Responsabilidade Administrativa”.

gov.br

Minhas solicitações Meus compromissos Meu cadastro Dúvidas? Clique Aqui Olá, [Nome] O que você procura

Portal da Sociedade

Declaro que li e concordo com o Anexo D *

Documentos Complementares

Anexo *	Descrição *	Ações
Documentos Complementares.docx	Documentos	

ADICIONAR DADOS NA TABELA +

Declaro de Responsabilidade
Declaro para os devidos fins, sob pena de responsabilidade administrativa, nos termos da legislação vigente, que fico responsável pelas informações até o momento apresentadas.

VOLTAR PARA ETAPA ANTERIOR **ENVIAR SOLICITAÇÃO**

10. Solicitação Finalizada. Aperte em “Ok” e aguarde a análise.

gov.br

Minhas solicitações Meus compromissos Meu cadastro Dúvidas? Clique Aqui Olá, [Nome] O que você procura

Portal da Sociedade

[MPOR] Obter Habilitação ao Programa BR do Mar

Fases do atendimento

1. Solicitação → 2. Análise → 3. Decisões → 4. Finalização

Responder Formulário **Ok** Dados enviados com sucesso!

Finalização

A **Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação – SNHN** fará a análise da documentação apresentada e emitirá parecer sobre a regularidade do pleito.

Caso seja necessária a complementação das informações, a empresa será notificada para cumprir as exigências.

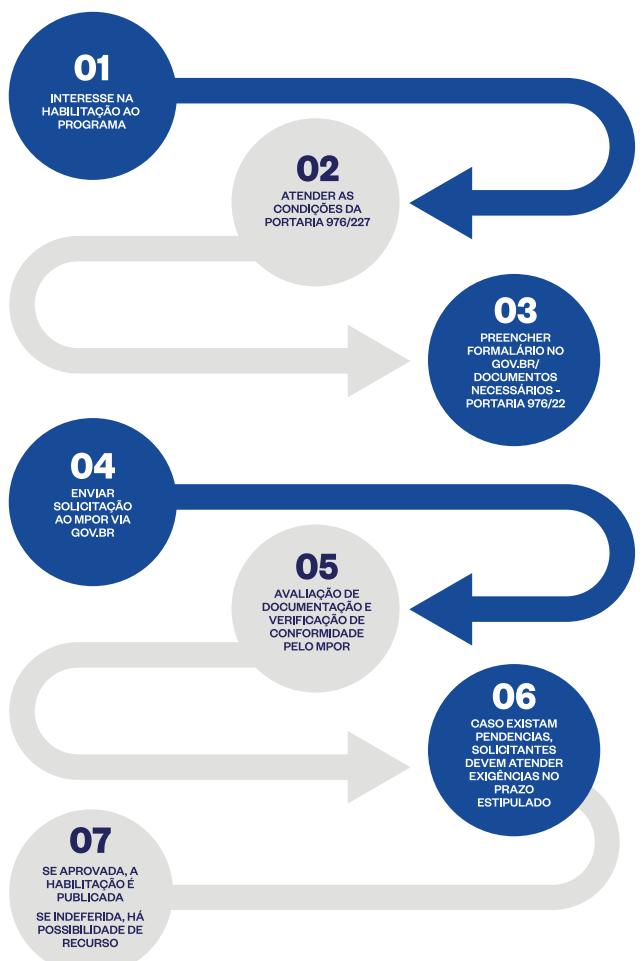
Após finalizado o processo de análise do pedido de habilitação ao BR do Mar, e estando conforme, a habilitação da empresa ao Programa BR do Mar será publicada no **Diário Oficial da União - DOU**.

Observe o fluxograma resumido do pedido de habilitação:

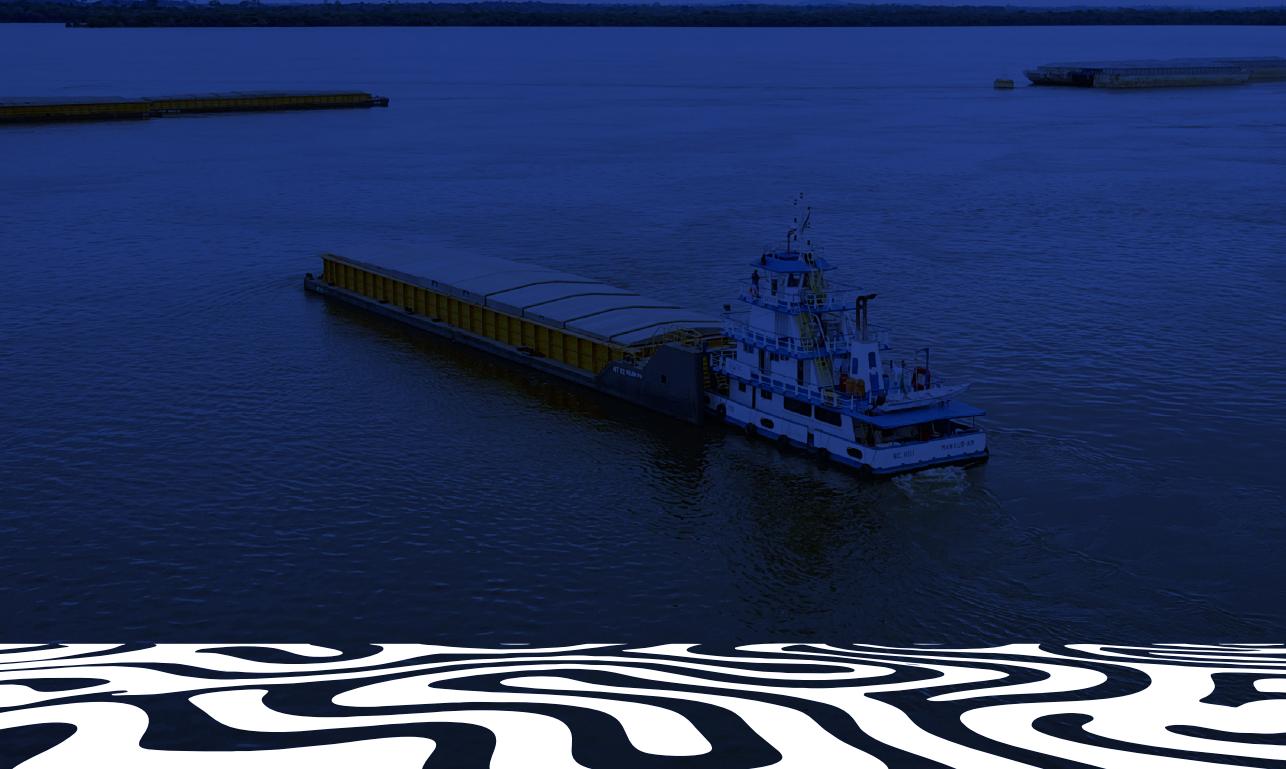
Obter Habilitação para o programa

BR DO MAR

- Procedimentos referentes ao Requerente
- Procedimentos referentes ao MPOR



IMPORTÂNCIA DA CABOTAGEM E DO BR DO MAR PARA A LOGÍSTICA NACIONAL

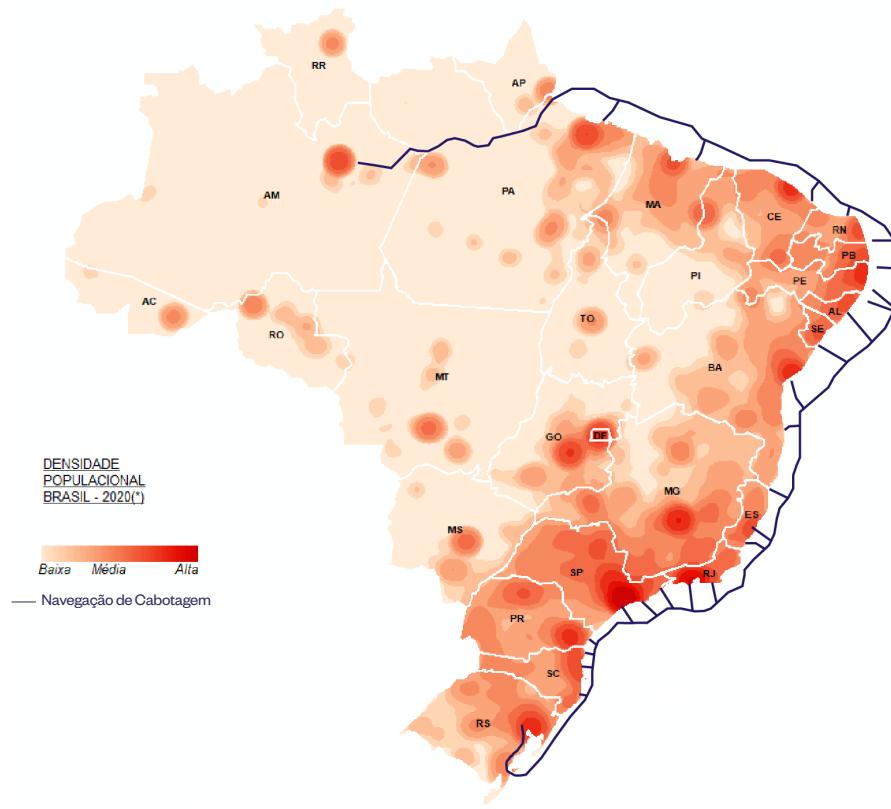


Diversos países implementam políticas públicas para o desenvolvimento da matriz de transportes, visando atingir objetivos estratégicos de alto nível, como a promoção da sustentabilidade ambiental, melhor conectividade, redução dos custos logísticos, maior segurança e integração socioeconômica regional (ITF, 2022).

Nesse contexto, identificam-se diferentes iniciativas de fomento ao modal aquaviário em diversas economias, uma vez que este é caracterizado por baixas emissões de gases de efeito estufa, baixa geração de ruídos, reduzida geração de congestionamento e de acidentes.

Essas características são de extrema relevância para um país como o Brasil, que possui extensa linha costeira com 8.859 km e vias interiores de navegação que possibilitam a extensão das operações dos navios de cabotagem em mais 2.148 km, totalizando 11.007 quilômetros, atendendo diretamente 17 estados (EPL, 2021).

O modal de transporte tem papel estratégico para o Brasil, com cerca de 80% da população localizada na faixa situada até 200 km do litoral, concentrando 90% do PIB e 93% da produção industrial, conforme ilustrado no mapa apresentado a seguir (Brasil, 2020).



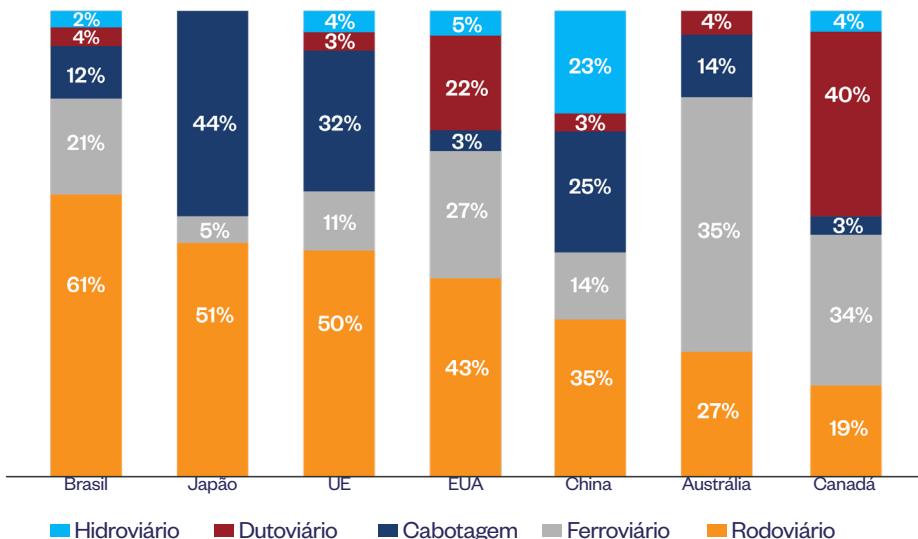
O transporte marítimo na cabotagem possui grande relevância na agenda de sustentabilidade, em razão do modal possuir menor nível de emissões de CO que os principais modais utilizados para o transporte de carga, segundo os dados apresentados pelo International Council on Clean Transportation (ICCT), apresentados a seguir.

Modal de Transporte	Emissões (gCO ₂ /t.km)
Rodoviário	101,2
Ferroviário	23,3
Cabotagem	13,8

Fonte: FREIGHT IN BRAZIL (ICCT, 2021)

Mesmo com os diferenciais proporcionados pelo transporte marítimo ao longo da costa e das características geográficas brasileiras adequadas para sua utilização, a cabotagem brasileira registra 12% de participação na matriz de transporte brasileira.

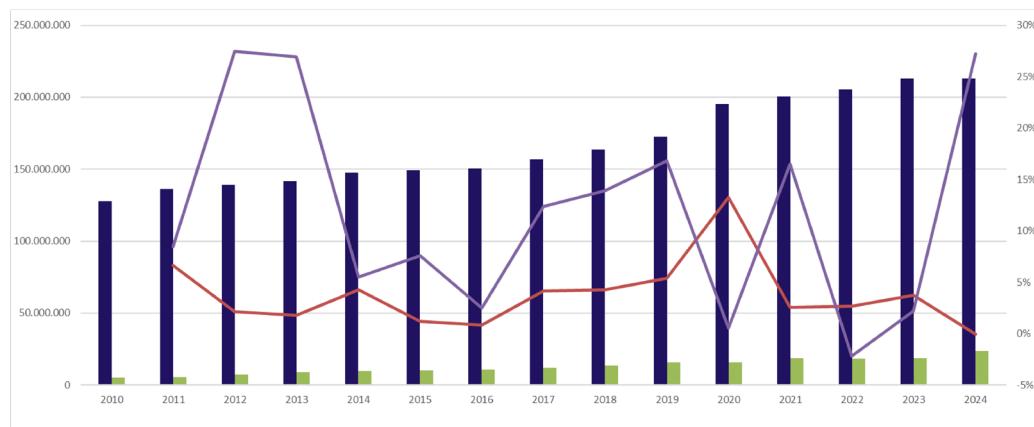
Em comparação com outras economias, notadamente com grandes dimensões geográficas, a exemplo da China, ou mesmo a Austrália, entre outras, o desempenho da cabotagem brasileira é considerado aquém do seu real potencial, conforme ilustrado no gráfico a seguir.



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

Entretanto, a cabotagem vem registrando 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. Em 2024, o volume de carga transportado na cabotagem se manteve próximo da estabilidade em relação ao ano anterior, mas com crescimento de 27% no segmento de contêineres, conforme os dados apresentados no gráfico a seguir.

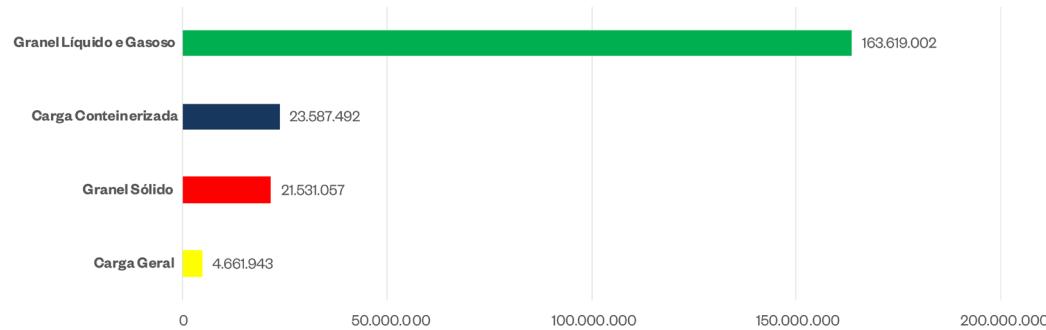
Transporte Marítimo de Cabotagem (em ton.)



Fonte: Elaborado com dados da ANTAQ

A diferença de desempenho do segmento de contêiner e da cabotagem em geral se deve ao grande volume de granel líquido transportado pelo modal, seguido de granéis sólidos e carga geral. Os dados dos perfis de carga transportados na cabotagem em 2024, estão apresentados a seguir.

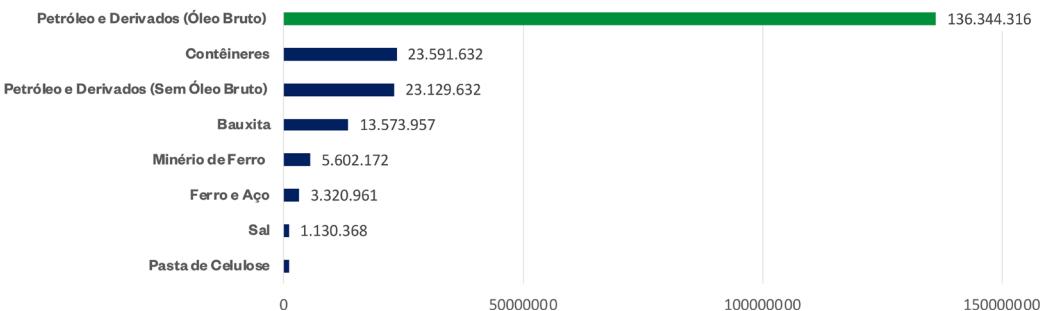
Perfil de Cargas em toneladas (t) (2024: jan - dez)



Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ

Em relação ao grupo de mercadorias, em 2024, a cabotagem transportou, em toneladas, principalmente óleo bruto de petróleo, seguido de cargas em contêineres, derivados de petróleo (sem óleo bruto), bauxita e minério de ferro, conforme demonstrado abaixo:

Grupo de Mercadoria em toneladas (t) (2024: jan - dez)

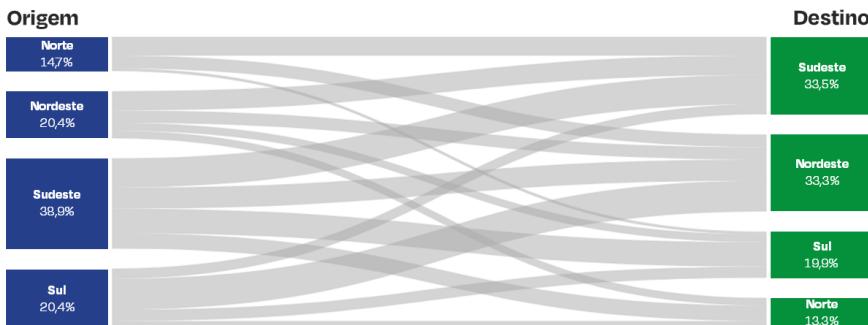


Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ

É importante ponderar que os navios possuem capacidade de transporte de grandes volumes de carga. Entretanto, a utilização do contêiner, ou mesmo uma parcela, possibilita que pequenos e médios embarcadores possam migrar para a cabotagem.

Outra característica do transporte marítimo de contêiner é a grande diversidade de produtos que podem ser transportados, podendo atender a imensa maioria dos demandantes de serviços de transporte de carga. Os contêineres também são responsáveis por transportar cargas de maior valor agregado, estimados em US\$ 54 mil/TEU, segundo dados apresentados pela Port Economics, Management and Policy em 2022.

A principal rota da carga conteinerizada na cabotagem brasileira é de Manaus para Santos, representando 7,5% do total de 2,2 milhões de contêineres transportados em 2024. Apesar desse destaque, a região sudeste aparece como a principal origem de fluxos de carga conteinerizada e as regiões sudeste e nordeste equilibradas como principais destinos, conforme ilustrado a seguir.



Fonte: Anuário estatístico - ANTAQ

Os fluxos de carga conteinerizada transportada na cabotagem expressam a relevância do modal para a integração econômica do país.

PROJEÇÕES

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 perceberam manutenção ou redução dos custos logísticos.

Estimativas da EPL (atual Infra S.A) apontam que a cabotagem custa em média 60% menos que o modo rodoviário e 40% menos que o ferroviário.

O impacto dessa redução foi simulado em Cenário específico no PNL 2017-2035 e segue abaixo descrito:

1. um fluxo de contêiner de Manaus para Santos, por cabotagem, custa hoje [à época do estudo, em 2021, em média, R\$0,0423/tku para percorrer 6.112km. A implementação do BR do Mar tem o potencial de reduzir esse valor para R\$0,0360/tku.
2. Outra rota avaliada foi a roda de Santos para Suape (2.332 km), por cabotagem, que custa hoje à época do estudo, em 2021, em média, R\$0,0423/tku e tem um potencial de reduzir para R\$ 0,0364/tku.

Como conclusão, a EPL (Atual Infra S.A) indicou que

“...isso altera não somente as rotas específicas, com toda a distribuição de cargas pelo território, levando a alterações dos custos e tempos médios de todo o cenário logístico.

Ademais, o aumento do uso da cabotagem trará vantagens socioambientais importantes, como a geração de empregos, fortalecimento da indústria naval nacional, redução de emissões de poluentes, do número de acidentes e congestionamentos nas rodovias, entre outros.”

Outra estimativa feita pela EPL (atual Infra S.A) mostra que um aumento de 60% no volume de contêineres transportados por cabotagem, **gerará uma redução de mais de 530 mil toneladas de CO₂ equivalente por ano**, quando comparado com o modo de transporte rodoviário.

Em média, o modo rodoviário emite 6 vezes mais poluentes que a cabotagem, ao se avaliar o volume transportado e a extensão.

E tem mais, conforme destacado pela EPL (Infra S.A):

... a cabotagem não é um meio que conecta diretamente produtores e consumidores, de porta a porta. Por sua vantagem ser verificada nas rotas de grandes distâncias, não compete diretamente com o mercado mais aderente ao modo de transporte rodoviário.

O transporte rodoviário continuará atendendo a demanda, agora de forma complementar à cabotagem, levando a mercadoria do porto ao consumidor final ou, ainda, das zonas produtoras ao porto, porém, realizando rotas mais curtas e atendendo um maior volume de carga em menor tempo.

Com a desburocratização promovida pelo PL do BR do Mar, estima-se que o setor experimente, nos próximos anos, um aumento da oferta de navios de cabotagem, além da melhoria da infraestrutura de portos e da redução do custo de combustível. Também passará a ser permitido que empresas estrangeiras atuem no transporte de cabotagem, com potenciais ganhos concorrenciais para o setor. Somados, acredita-se que esses fatores contribuirão diretamente para um incremento dos fluxos de mercadorias.



TRAZENDO **MAIS ECONOMIA,**
MAIS EFICIÊNCIA LOGÍSTICA E
MAIS QUALIDADE DE VIDA
PARA A SOCIEDADE BRASILEIRA

BENEFÍCIOS DA CABOTAGEM E DO BR DO MAR DO PONTO DE VISTA DO CONSUMIDOR E DA SOCIEDADE



Além do papel da cabotagem marítima como um potencial facilitador para o crescimento comercial e empresarial, esse tipo de tráfego e transporte envolve alguns benefícios de sustentabilidade, dados os esforços que visam promover o transporte sustentável. De fato, ao se afastar de modos de transporte mais intensivos em energia e carbono, como o transporte rodoviário, o transporte marítimo do comércio doméstico pode levar a externalidades menos negativas para a sociedade, incluindo congestionamento rodoviário e emissões de CO₂. (**UNCTAD, 2017**)

Os mercados de cabotagem marítima representam um potencial considerável de negócios e comércio, particularmente em países com linhas costeiras mais longas e arquipélagos. Da perspectiva da eficiência da cadeia de suprimentos, a cabotagem marítima pode ser de interesse para melhorar os serviços porta a porta, pois pode aumentar a eficiência na cadeia de suprimentos logísticos, promover o transporte de maiores volumes de carga a custos mais baixos e garantir a continuidade do serviço. (**UNCTAD, 2017**)

Cabotagem marítima é um meio de fornecer diferentes serviços, como serviços de transporte marítimo doméstico e intrarregional, bem como transbordo. Fornecer esses serviços requer diferentes tipos de embarcações (incluindo pequenos navios porta-contêineres, balsas como operadores ro-ro e ro-pax e barcaças), que servem como embarcações alimentadoras e rebocadores. As embarcações alimentadoras tendem a operar a partir de um centro de transbordo e seu padrão de serviço é construído em torno das necessidades dos navios que operam no transporte internacional, enquanto os serviços regionais tendem a operar de ponta a ponta, com seu padrão de serviço derivado das necessidades dos clientes.

(**UNCTAD, 2017**)

O transporte marítimo de cabotagem atende a uma grande variedade de regiões, proporcionando conexão com os portos concentradores de carga (hub port). No caso de ilhas e regiões isoladas, a cabotagem é indispensável para o acesso aos mercados globais e aos bens, serviços e comodidades locais que o continente fornece. **(ITF-OCDE/2023)**

A cabotagem pode ser um motor do desenvolvimento econômico regional. Portos com boas conexões marítimas podem ajudar as empresas regionais a desenvolver suas importações e exportações. O transporte costeiro – assim como o transporte transoceânico – pode ser um motor dessas oportunidades de desenvolvimento econômico. **(ITF-OCDE/2023)**

“Os países poderiam utilizar suas regulamentações de cabotagem marítima para implementar estratégias ambiciosas de desenvolvimento econômico. Talvez mais importante, eles também poderiam usar regulamentações existentes para acelerar a descarbonização da navegação costeira. Por exemplo, isenções de restrições de cabotagem poderiam ser concedidas apenas a navios de emissão zero, ou outras medidas poderiam ser consideradas que usem a regulamentação de cabotagem marítima para descarbonizar frotas de navegação. **(ITF-OCDE/2023)**

“Quase 40% das trocas de carga entre os Estados-Membros da UE são conduzidas por mar. O mercado interno para a prestação de serviços de transporte marítimo é de fundamental importância para o desempenho da economia europeia como um todo e para a qualidade de vida e prosperidade das regiões marítimas. (**European Commission/2025**)”

“A BR do Mar é um programa do governo para estimular e desenvolver a cabotagem no País com a redução dos fretes e o aumento da oferta de transporte nesse tipo de navegação (entre portos do mesmo país).
(Confederação Nacional da Agricultura – CNA / Luiz Fayet)”

“A cabotagem também é vantajosa para o setor agropecuário, pois permite uma logística de armazenamento e estoque flutuante mais segura, uma vez que as cargas ficam armazenadas em contêineres em área portuária ou navegando a bordo de navios dentro da rota prevista até o destino final.

O transporte aquaviário também propicia a redução do número de acidentes nas estradas, e menor impacto ambiental, com menos emissão de CO2 em toda a cadeia e redução na necessidade de investimentos para manutenção de vias e estradas. (**summitagro – Estadão**)”

Em busca de soluções logísticas que garantam a entrega de seus produtos de forma cada vez mais eficiente e sustentável, a Seara registrou crescimento relevante no transporte via cabotagem no mês de outubro. Foram 485 contêineres refrigerados embarcados, número cerca de 80% superior ao mesmo mês de 2019, posicionando a Seara como líder nacional no segmento. (Mecoagro.com.br)

Só na região Sul, são 3,5 mil contêineres transportados por mês pela navegação de cabotagem, sendo que 60% desse volume é de arroz para o Norte e Nordeste, informa Carlos Bacchieri Duarte, vice-presidente de infraestrutura da Federação de Entidades Empresariais do Rio Grande do Sul. ([Federasul](#)).

A ArcelorMittal, uma das maiores produtoras de aços do país, acaba de inaugurar um modal de transporte por barcaça, para viabilizar a ligação entre a planta de Vega, em Santa Catarina, e o Nordeste, com o transporte de bobinas laminadas a frio e revestidas. O ciclo se inicia na unidade de Pecém (antiga Companhia Siderúrgica do Pecém), em Fortaleza (CE), adquirida pela ArcelorMittal em 2022, produtora de placas, que envia coque e placas a serem laminadas a quente pela unidade de Tubarão, no Espírito Santo.

([Associação Brasileira de Operadores Logísticos – ABOL/2024](#))

A Mondelēz Brasil, dona de marcas como BIS, Oreo, Trident e Tang, anunciou mais um passo rumo à inovação de sua cadeia logística, reequilibrando sua matriz de transportes e aderindo à estratégia intermodal, com a implementação da cabotagem para transportar suas cargas entre as regiões brasileiras, em longos percursos em 2025. Com negociações iniciadas em 2023, a empresa foca na transição de sua carga do puro rodoviário no transporte de matérias, aderindo ao modelo de cabotagem integrado aos demais meios para o transporte de insumos e também dos produtos acabados. Por ser um modal mais seguro e com capacidade de movimentar grandes volumes de carga, aumentando a eficiência do transporte e reduzindo as emissões de CO₂ e por tonelada-quilômetro, a cabotagem entra em operação alinhada às políticas ambientais da Mondelēz Brasil. **(Safras&Mercados/2025)**

A cabotagem é uma opção interessante para o escoamento de mercadorias, devido ao tamanho da costa brasileira. Com a BR do Mar, o custo da cabotagem irá reduzir. Como consequência, podemos diminuir a demanda por caminhões para fluxos mais longos para diversos setores da economia. Com a maior oferta de transporte rodoviário, certamente teremos um menor custo para fretes de curtas distâncias.

(ESALQ/2020)

A cabotagem é identificada como solução estratégica para o transporte de cargas, combinando eficiência logística, sustentabilidade, integração regional e desenvolvimento econômico por diferentes países e organizações internacionais. Essas vantagens são reconhecidas e destacadas por diversos setores econômicos brasileiros.

Com uma extensa costa navegável e vias interiores que conectam grande parte do território nacional, esse modal de transporte possui o potencial de oferecer vantagens transformadoras para o Brasil.

A solução multimodal, que utiliza a cabotagem para vencer grandes distâncias e a flexibilidade do transporte rodoviário para a distribuição no início e no fim da cadeia logística, apresenta-se como a alternativa mais eficiente. A combinação entre o frete de curta distância, mais bem remunerado, e os menores custos da cabotagem para longos trajetos confere diferenciais competitivos tanto para transportadores quanto para embarcadores.

Além das vantagens econômicas, a redução das emissões de GEE- Gases de Efeito Estufa, proporcionada por esse modal é um fator de fundamental relevância para a agenda ambiental, representando importante instrumento para o cumprimento dos compromissos climáticos do país.

A cabotagem também gera benefícios amplos para a sociedade, entre os quais, a integração socioeconómica de diferentes regiões do país, o menor índice de acidentes, menor índice de sinistros e otimização do transporte de carga nas rodovias.

Esses benefícios diretos e indiretos demonstram que o desenvolvimento do transporte aquaviário contribui significativamente para a promoção da sustentabilidade e da resiliência logística nacional.

O crescimento consistente do volume de carga transportada por cabotagem, particularmente no segmento de contêineres - que movimenta grande diversidade de produtos para embarcadores de todos os portes - evidencia que os usuários estão reconhecendo os diferenciais dessa solução logística.

O aumento da disponibilidade de frota para atender às demandas ao longo da costa brasileira e o aprimoramento do ambiente concorrencial na oferta de serviços de cabotagem, potencializando os benefícios do modal, constituem o foco do Programa BR do Mar e refletem demandas da sociedade.

A regulamentação do Programa BR do Mar representa a efetivação de medidas instituídas pela Lei nº 14.301, de 2022, promovendo o aprimoramento do mercado de transporte marítimo de cabotagem e fomentando o desenvolvimento sustentável do setor.

(Coordenação-Geral de Navegação Marítima – DNAF/SNHN/MPOR)

REFERÊNCIAS

Associação Brasileira de Operadores Logísticos - ABOL, (2022). PERFIL DOS OPERADORES LOGÍSTICOS. Disponível em:

- <https://abolbrasil.org.br>

Associação Brasileira de Operadores Logísticos - ABOL, (2024). PERFIL DOS OPERADORES LOGÍSTICOS. Disponível em:

- <https://abolbrasil.org.br>

Associação Brasileira de Operadores Logísticos - ABOL, (2024). Cabotagem retoma ritmo com custos menores, segurança e sustentabilidade.

- <https://abolbrasil.org.br/noticias/noticias-do-setor/cabotagem-retoma-ritmo-com-custos-menores-seguranca-e-sustentabilidade>

BRASIL, Decreto nº 10.544, de 16 de novembro de 2020. Aprova o X Plano Setorial para os Recursos do Mar. Disponível em:

- <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-10.544-de-16-de-novembro-de-2020-288552390>

SUMMITAGRO - Cabotagem pode baratear custos de transporte do agronegócio.

- <https://summitagro.estadao.com.br/noticias/do-campo/cabotagem-pode-baratear-custos-de-transporte-do-agronegocio/>

CNA debate estímulo à cabotagem no Brasil.

- <https://www.sistemafaerj.com.br/2019/10/02/cna-debate-estimulo-cabotagem-no-brasil/>

ESALQ-LOG - Dados sobre cabotagem são destaque no “Canal Rural”.

- <https://esalqlog.esalq.usp.br/dados-do-esalq-log-sobre-cabotagem-sao-destaque-no-canal-rural>

European Commission.

- https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/internal-market_en

International Council on Clean Transportation – ICCT, (2021). FREIGHT IN BRAZIL - An assessment and outlook for improving environmental performance. Disponível em:

- <https://theicct.org/publication/freight-in-brazil-an-assessment-and-outlook-for-improving-environmental-performance/>

REFERÊNCIAS

International Transport Forum – ITF, (2022). Mode Choice in Freight Transport, ITF Research Reports, OECD Publishing, Paris. Disponível em:

- https://www.oecd.org/en/publications/mode-choice-in-freight-transport_3e69ebc4-en.html

International Transport Forum – ITF/OCDE, (2023). Decarbonisation, Coastal Shipping and Multimodal Transport Summary and Conclusions.

- https://www.oecd.org/en/publications/decarbonisation-coastal-shipping-and-multimodal-transport_be56aec1-en.html

MERCOAGRO - Seara vira líder em transporte de carga via cabotagem.

- <https://mercoagro.com.br/noticia/1260/seara-vira-lider-em-transporte-de-carga-via-cabotagem>

Mondelēz adere à cabotagem e prevê redução de 20% nos custos logísticos.

- <https://safras.com.br/mondelez-adere-a-cabotagem-e-preve-reducao-de-20-nos-custos-logisticos/>

Port Economics, Management and Policy, (2022). Value of Containerized Trade.

- <https://porteconomicsmanagement.org/value-of-containerized-trade-new/>

Rethinking Maritime Cabotage For Improved Connectivity.

- https://unctad.org/system/files/official-document/dtl1lb2017d1_en.pdf

Revista Brasileira de Transportes/FGV.

- <https://eaesp.fgv.br/producao-intelectual/criacao-valor-utilizacao-cabotagem-brasil-artigo-3>



ficha técnica

Luiz Inácio Lula da Silva

Presidente da República

Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho

Vice Presidente da República

Silvio Serafim Costa Filho

Ministro de Estados de Portos e Aeroportos

Mariana Pescatori

Secretaria Executiva

Dino Antunes Dias Batista

Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação

Otto Luiz Burlier da Silveira Filho

Diretor de Navegação e Fomento

Bruna Roncel de Oliveira

Coordenadora-Geral de Navegação Marítima

Cleber Martinez

Analista de Infraestrutura - Assistente

Ezequiel Lopes de Sousa

Assistente Administrativo

Projeto Gráfico e Edição:

Iverson Pereira e Thamyllis Guimarães

Direção de Arte

GUIA

**DE UTILIZAÇÃO
DA CABOTAGEM
E DE HABILITAÇÃO
AO BR DO MAR**





MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS



@mporoficial