

**O PAPEL DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NA LOGÍSTICA NACIONAL:
ASPECTOS INSTITUCIONAIS**

**THE INFLUENCE OF CABOTAGE NAVIGATION AT INTERNATIONAL LOGISTIC
– INSTITUTIONAL ASPECTS**

PROF^a ESP. GISELE PEREIRA DE SOUZA¹

RESUMO

O presente estudo versa sobre o transporte marítimo de cabotagem. Procura oferecer uma contribuição para identificação dos fatores que possam melhorar a eficiência do transporte marítimo. As informações foram obtidas por meio de pesquisa bibliográfica sobre a viabilidade do setor. Tem como objetivo apresentar as principais características e a importância que o transporte de cabotagem possui no comércio de importação e exportação, assim como a necessidade de investir no setor. O estudo também analisa o uso do contêiner na cabotagem em cargas de valor agregado e as questões institucionais da cabotagem como a relativa ao preço do combustível, ao registro de bandeira Registro Especial Brasileiro – REB, à mão-de-obra e ao financiamento do Banco Nacional do Desenvolvimento – BNDES para construção naval. Indiscutivelmente, para o Brasil é fundamental dispor de um transporte marítimo de cabotagem eficiente e econômico; para tanto, é indispensável a adoção de planejamento estratégico e políticas públicas com medidas objetivas, que corrijam as distorções existentes e que priorizem o Transporte Marítimo de Cabotagem. Pode-se concluir que a Cabotagem é uma alternativa viável para compor a cadeia de suprimentos de diversos setores, contribuindo de maneira significativa na preservação ambiental, transferindo a demanda de transporte de cargas terrestres para o marítimo, ajudando a reduzir os níveis de poluição no planeta.

Palavras-chave: Comércio exterior; Transporte marítimo; Transporte de cabotagem.

ABSTRACT

The present study deals with the Short Sea Shipping, it seeks to offer a contribution to identifying factors that can improve efficiency shipping. Information was obtained through literature research on the viability of the sector, aims to present the main characteristics and the importance that coastal shipping has the import and export trade, as well as the need to invest in the sector. The study also examines the use of container in coastal loads of added value and institutional issues such as cabotage on the price of fuel, the registration flag Special Brazilian Registry – REB, the manpower and funding of the Bank national Development – BNDES for shipbuilding. Arguably, for Brazil is essential to have a maritime cabotage efficient and economical

¹ MBA em Logística Nacional e Internacional UNIMONTE - Professora da UNIBR
E-mail: gisele.souza@aliança.com.br

to do so, it is essential to the adoption of strategic planning and public policy with objective measures to correct existing distortions that prioritize Shipping Cabotage. It can be concluded that the Cabotage is a viable alternative to make up the supply chain of many industries, contributing significantly in environmental preservation, transferring the demand for cargo transportation by sea to the land, helping to reduce levels of pollution on the planet.

Keywords: Foreign Trade; Shipping; Short Sea Shipping.

1 INTRODUÇÃO

No Brasil, segundo CNT (2006), a navegação de cabotagem é a navegação doméstica, de porto a porto ou porto marítimo e um fluvial, em uma mesma costa. Ono (2001), ao mencionar que a costa brasileira com mais de 7.500 km de extensão, com portos relativamente em estado adequado de operação, com as principais cidades, polos industriais e centros consumidores localizados a 500 km do litoral afirma que essa condição torna a navegação de cabotagem uma alternativa para o transporte de cargas.

Ao longo dos anos, principalmente, depois da Segunda Guerra Mundial, grande parte das cargas típicas para o transporte de cabotagem foi transferida para o modal rodoviário, que apresenta uma infraestrutura desenvolvida e grande oferta de prestadores de serviços.

O Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) aponta que em 2007, o modal rodoviário respondia por 58% da produção nacional de transporte de cargas medida em tkmu. (BRASIL, 2007b).

Carvalho (2009) menciona que com a Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8630/93) e a estabilização monetária brasileira a partir de 1999 configuraram um cenário mais propício para as empresas de navegação investirem novamente no setor de cabotagem marítima.

O objetivo desse artigo é abordar o transporte de cabotagem, identificando sua participação e evolução no serviço de transporte de contêineres na movimentação entre centros e capitais e, mais especificamente as condições institucionais, fiscais e de regulamentação. Dessa forma, analisa-se o desenvolvimento e o papel da cabotagem na movimentação de mercadorias no transporte doméstico do Brasil.

O estudo analisa as questões institucionais da cabotagem como a relativa ao preço do combustível, ao registro de bandeira Registro Especial Brasileiro – REB e à mão-de-obra na cabotagem.

Dessa forma, identificam-se seus impactos no desenvolvimento e investimento na cabotagem que enfrenta concorrência feroz e agressiva do modal rodoviário, apresentando-se, ainda as perspectivas futuras da cabotagem Brasileira considerando-se o PNLT.

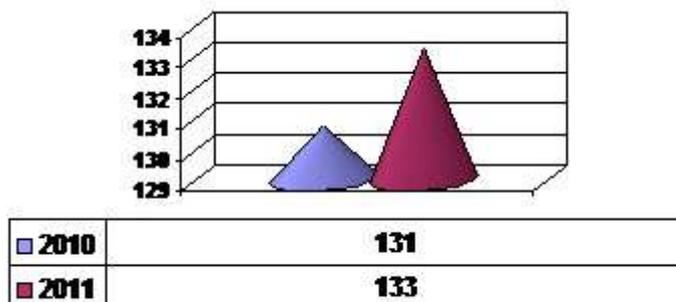
2 CABOTAGEM NO BRASIL

Para Robles (2008), o transporte é vital para a economia, pois impacta diretamente no custo do produto, citando como exemplo, o rodízio de caminhões implantado na cidade de São Paulo, em julho de 2008, que levou a uma quebra da integração logística, como consequência, o comércio teve que estocar um volume maior de mercadorias, acarretando custos de estocagem de materiais, que automaticamente foi repassado ao valor final do produto.

Carvalho (2009) aponta que no início do Século XX, com a malha ferroviária mais concentrada no Sudeste e transporte por estradas de rodagem praticamente inexistente, o Brasil chegou a ter um importante sistema de navegação de cabotagem, ligando Santos e o Rio de Janeiro aos portos do Nordeste e do Norte do País. Com o passar do tempo, porém, os caminhões absorveram quase todo o movimento de cargas interurbanas.

Segundo Rodrigo (2012) há 225 embarcações de cabotagem no país, operadas por 65 empresas e com capacidade para transportar mais de três milhões de toneladas de cargas. A maior parte das embarcações é de propriedade das próprias empresas (185), e 18% são afretadas de outra companhia. Boa parte delas trabalha para si.

Gráfico 1 – Cargas Transportadas por Cabotagem (milhões de toneladas)

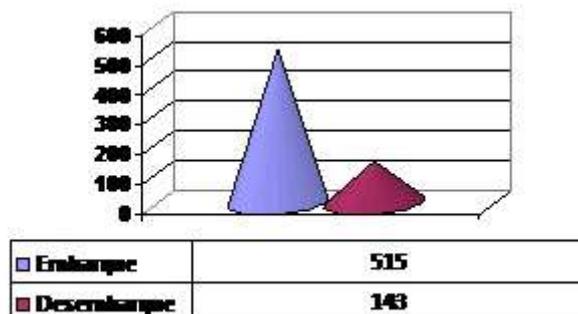


Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – Antaq 2011.

Nos dois últimos dois anos, o aumento do volume de cargas transportadas por cabotagem representa um aumento de 1,96% em relação as movimentações nesse modal em 2010.

Nota-se um aumento de 1,96% em relação às 130,708 milhões de toneladas trafegadas em 2010. Dos números de 2011, 76,74% referem-se a combustíveis e óleos minerais (102,270 milhões de toneladas), seguidas da bauxita (14,813 milhões de toneladas). (Anuário Estatístico Aquaviário – Antaq 2011)

Gráfico 2 – Cargas Movimentadas por Navegação de Longo Curso (milhões de toneladas)



Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – Antaq 2011.

Em 2011, foram embarcadas (exportação) no Brasil 514.740 mil toneladas de mercadorias com destino ao exterior, 5,1% a mais que no ano anterior. Já o desembarque (importação) de mercadorias de longo curso foi de 143.347 mil toneladas, o que representou um crescimento de 13% em relação a 2010.

Já a análise das importações indica uma distribuição mais uniforme entre os tipos de cargas desembarcadas no Brasil. No comparativo 2010x2011, ocorreu um crescimento da tonelagem de granéis sólidos (21,7%), de carga geral containerizada (16,7%) e de granéis líquidos (7,6%) provenientes de outros países. Houve

decréscimo no desembarque de carga geral solta (- 32%). (Anuário Estatístico Aquaviário – Antaq 2011)

Percebe-se, portanto, a existência de uma estrutura para o desenvolvimento da cabotagem, que poderia ter um crescimento bem mais expressivo ao se atentar para o potencial da navegação como fator de redução de custos e aumento da competitividade dos produtos, principalmente no transporte de contêineres.

3 BARREIRAS AO DESENVOLVIMENTO DA CABOTAGEM

Dias (2009) afirma que os estaleiros nacionais, não são capazes de atenderem, no curto prazo, as encomendas provenientes da cabotagem, devido ao elevado índice de ocupação com a demanda do setor do petróleo, do offshore e do apoio marítimo, Em relação aos efeitos dessa restrição da oferta da construção naval no Brasil ao setor de navegação de cabotagem, resulta em:

- Dificuldades impostas à aquisição e afretamento de navios no estrangeiro, gerando uma blindagem à competição e ao acesso à atividade;
- Medidas ineficazes de proteção e incentivo às empresas de navegação, como o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), pois o imediato aumento da oferta de transporte de cabotagem não depende de financiamento público, depende muito mais de acesso a navios no exterior com preços convidativos;
- Desequilíbrio entre os benefícios outorgados pela reserva de bandeira e a obrigação de atendimento às necessidades de transporte dos usuários.

As normas reguladoras chegam a ser mais restritivas do que o texto da lei, e prejudicam simultaneamente tanto as empresas de navegação quanto os embarcadores, sem maior contribuição para o fortalecimento da construção naval. (DIAS, 2009. p 10)

Lacerda (2004) aponta como desvantagens da cabotagem: falta de política governamental para o desenvolvimento do sistema hidroviário brasileiro; longas distâncias dos portos aos centros de produção; menor flexibilidade; menor velocidade de transporte; restrições de acesso marítimo e terrestre (rodoviário e ferroviário); e restrições aos calados de navios.

Pierdomenico (2009) também pondera que o desenvolvimento da cabotagem, apresenta como barreiras:

- Facilidades da utilização do transporte rodoviário de cargas.
- Complicações tributárias no uso do transporte intermodal.
- Falta de reconhecimento da redução de riscos que poderia refletir na redução dos custos de seguro.
- Processos burocráticos, inclusive aduaneiros para a cabotagem.

Para Lanchmann e Castro Jr. (2009), apud Carvalho (2009), a sobrecarga nos tributos e a burocracia são os principais impeditivos ao desenvolvimento da cabotagem, principalmente ao se comparar outros países, como Japão e Estados Unidos, onde há isenção dos impostos sobre: o frete (PIS 20, COFINS 21 e ICMS 22): no Brasil é aplicado 14,48% sobre o valor do frete com destinos a regiões do Norte, Nordeste, Centro-Oeste e Espírito Santo. E nos demais destinos 19,84%;

Segundo Carvalho (2010), outra questão importante refere-se a folha de pagamento dos marítimos: no Brasil os valores de INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) e FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço) representam 39,7% sobre a folha de pagamento. Além disso, aponta a autora, outro grande entrave é a questão do combustível, ou seja, no Brasil sobre o óleo diesel marítimo (MGO – Marine Gasoil) há incidência de ICMS e CIDE23, e sobre o IFO – Intermediate Fuel Oil há a incidência de ICMS, o que totaliza em média 40% a 50% de tributos sobre os combustíveis.

A seguir, se apresenta esses itens de restrição que compõem o objeto deste estudo: as questões relativas ao combustível, registro de bandeira, mão-de-obra marítima e o financiamento do BNDES para construção, consideradas entraves ao desenvolvimento deste importante modal.

3.1 A Complexa Questão Do Combustível Na Cabotagem

Carvalho (2010) considera a questão do combustível na cabotagem como merecedora de discussão mais ampla, pois, no Brasil sobre o óleo diesel marítimo (MGO – Marine Gasoil) há incidência de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e

Serviços (ICMS) e Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico (CIDE) e sobre o IFO – Intermediate Fuel Oil há a incidência de ICMS, o que totaliza em média 40% a 50% de tributos sobre os combustíveis.

O Diretor Executivo da Hamburg Süd, Julian Thomas, considera que a Cabotagem tem muito a crescer no país, mas esbarra nos preços dos combustíveis. “O que mais pesa no custo operacional é realmente o combustível, cerca de 60%. Para navegação o preço de referência é cotado em Roterdã e uma tonelada de bunker chega a US\$ 690, o maior da história”, e recorda que, em 2009, no auge da crise econômica mundial, o combustível era cotado a US\$ 450/t. (MACHADO, 2012)

Além disso, aponta o executivo, “no caminho inverso, o caminhão tem o diesel subsidiado pelo Governo Federal” e acrescenta “Hoje, o preço do combustível é de cerca de R\$ 2/l .” (CINTRA. 2012).

Para Fernando Real, presidente da Maestra

O principal entrave é o bunker, o combustível de navegação. Armadores estrangeiros abastecem no Brasil sem pagar imposto. De acordo com ele, as empresas brasileiras pagam PIS/Cofins de 9,25 % e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) dos Estados. “O setor quer isonomia no longo curso”, (MARCONDES, 2012. p 4)

Roberto Rodrigues, executivo da Mercosul Line, aponta que o preço do bunker, fornecido pela Petrobras, segue os padrões internacionais.

Isso é um desafio, porque o combustível representa de 20 a 30% do nosso custo operacional. (MARCONDES, 2012. p 4)

O preço do combustível e o tratamento relativo ao combustível nacional configuram-se como fatores que oneram a operação de cabotagem, comprometendo o crescimento do setor e suas condições de competição relativamente aos caminhões, cujo custo do combustível é mais barato.

A seguir, apresentam-se alguns exemplos das práticas de proteção a navegação de cabotagem.

3.2 Registro De Propriedade Dos Navios

No alto-mar nenhum Estado exerce soberania, por esta razão foi criada a nacionalidade dos navios, com o objetivo de proteção, assim o Estado que a concede, torna-se responsável pela proteção das embarcações, as quais por sua vez, ficam sujeitas às leis desse Estado.

Raphael (2003) aponta que o registro da propriedade determina sua nacionalidade, habilitando-os a hastear a bandeira do Estado de Registro, além de ter a proteção no alto-mar.

O navio navegará sob a bandeira de somente um Estado e, salvo em casos expressamente previstos em Tratados Internacionais ou em Convenções estará sujeito à sua exclusiva jurisdição quando em alto-mar. Um navio não pode mudar sua bandeira durante a viagem ou quando num porto de escala, salvo no caso de uma real transferência de propriedade ou mudança de registro. (RAPHAEL, 2003. p. 42).

Isso quer dizer que um navio que navega sob bandeira de dois ou mais Estados, não pode alegar qualquer das nacionalidades podendo até mesmo ser considerado sem nacionalidade ou ser confundido com um navio pirata.

É qualidade essencial para o navio poder gozar de proteção em alto-mar e das vantagens inerente à nacionalidade. A prova da nacionalidade é o direito do navio de navegar arvorando a bandeira do país que a concedeu. Recebendo a nacionalidade, o navio passa a ser considerado um domínio do país que a concedeu. (RAPHAEL, 2003 p. 40).

Moura (2009) menciona que os registros das embarcações podem ser classificados em Registros Nacionais e Registros Abertos. Nos registros nacionais é o Estado que concede a bandeira. Importante salientar que o navio é uma extensão do território de um Estado, significando que mesmo se encontrando no território de outro Estado, as pessoas a bordo estão sujeitas às leis do país cuja bandeira o navio está hasteando, mesmo que este esteja atracado. Isso vale para eventos como: nascimentos, mortes e casamentos.

3.2.1. Registro Abertos de Bandeira de Conveniência – BDC

Martins (2005) cita que os registros abertos de conveniência são caracterizados pela facilidade em se realizar o registro, pelos incentivos fiscais, pela não imposição de vínculo entre o Estado de registro e o navio, pela flexibilidade na fiscalização das embarcações neles registradas, pela legislação menos severa no que diz respeito à segurança e equipamento a bordo, não sendo necessário vínculo entre o Estado de Registro e o Navio. Os registros abertos podem ser classificados em: segundo registro e em bandeira de conveniência.

3.2.2. Registro Especial Brasileiro – REB

O Brasil, atento às tendências internacionais quanto à necessidade de urgência nos trâmites burocráticos do registro elaborou uma espécie de registro especial que possui por objetivo expandir o seu poderio econômico no que se refere ao comércio internacional pelo modal marítimo. O REB (Registro Especial Brasileiro) instituído em 1997 pela Lei 9.432/97 e regulamentado pelo Decreto N. 2.256/97. Com esse ato, o país colabora para o combate às bandeiras de conveniência.

No Brasil, para a embarcação adquirir a nacionalidade brasileira, o proprietário, se pessoa física, deverá ser residente e domiciliado no Brasil, além de dois terços da tripulação ter de ser brasileiros. Dentre os direitos e privilégios da nacionalidade brasileira estão: a navegação de cabotagem; auxílio financeiro junto ao BNDES e reserva de carga (no caso de cargas especiais que devem ser carregadas por navios brasileiros).

A seguir, apresentam-se as particularidades da relação de emprego dos trabalhadores marítimos.

3.3 Relações Empregatícias nas Embarcações de Transporte Marítimo

Carvalho (2010) aponta que o trabalho marítimo é realizado, exclusivamente, a bordo, na execução de serviços afetos à navegação e à manutenção das

embarcações que, de acordo com o porte, tipo de navegação, potência das máquinas etc. devem ter uma quantidade mínima obrigatória de tripulantes habilitados em cada função para serem conduzidas com segurança, segundo as normas da autoridade marítima, que é exercida pela Marinha do Brasil por meio da Diretoria de Portos e Costa.

Os trabalhadores marítimos mereceram atenção especial, desde a fundação da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a ponto de terem sido contemplados com uma das primeiras convenções formuladas por esse organismo – a Convenção Nº 7 de 1920, ao estabelecer a idade mínima para o trabalho no mar. Com o decorrer dos anos, outras convenções passaram a disciplinar vários direitos para os marítimos ou “a gente do mar”, como a OIT os denomina. São exemplos, entre outras:

- Convenção 146 (férias).
- Convenção 163 (bem-estar no mar e no porto).
- Convenção 164 (proteção à saúde e assistência médica).
- Convenção 166 (repatriamento).
- Convenção 147 (Normas mínimas da marinha mercante).
- Convenção 178 (trata da inspeção das condições de vida e de trabalho a bordo). (CARVALHO, 2008 p. 1).

A Convenção nº 186 em 2006 unificou todos os padrões necessários para garantir condições mínimas aos marítimos. A “Declaração de Direitos” ou Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC) trouxe como pontos principais:

- Garantias decentes de trabalho a bordo e condições de vida devendo ser assinada por ambos os marítimos e armador, ou um representante do armador.
- Um salário mensal, pago em plena conformidade com o acordo de trabalho ou qualquer outro contrato de trabalho coletivo aplicável. Sendo 14 horas limite de trabalho no período de 24 horas e 72 horas no período de sete dias.
- Os proprietários devem pagar as despesas de repatriamento dos marítimos em caso de doença, acidente, naufrágio de insolvência, a venda do navio, etc. (CARVALHO, 2008. p 3).

Os requisitos específicos da infraestrutura de alojamento e áreas de lazer e,

especificamente, um tamanho mínimo das cabines e um sistema de aquecimento, ventilação e satisfatórias de saneamento, iluminação e infraestrutura médica e Acesso rápido aos cuidados médicos a bordo e nos portos (CARVALHO, 2008 p. 5)

Em síntese: a relação dos trabalhadores marítimos com o armador é de emprego, como preconizado pelo Artigo 3º da Consolidação das Leis Trabalho CLT – Decreto Lei nº 5.452 de 01 de Maio de 1943

Art. 3º – Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário. Parágrafo único – Não haverá distinções relativas à espécie de emprego e à condição de trabalhador, nem entre o trabalho intelectual, técnico e manual. (CARVALHO, 2008 p. 5)

Ou seja, ele põe sua força de trabalho à disposição, de forma não-eventual, mediante remuneração e subordinação. Assim, não há margem para outra forma de contratação de marítimos que não seja a regida pela CLT, principal diploma legal a reger as relações de emprego no Brasil e que define no Artigo nº 442, o contrato de trabalho como o acordo tácito ou expreso correspondente à relação de emprego.

Quando embarcado em navios estrangeiros, o contrato de trabalho (engajamento) do marítimo, normalmente, é regido pelas leis do país da bandeira da embarcação (CARVALHO.2010. p 1)

A questão da contratação da mão-de-obra da navegação não constitui um impeditivo à evolução da cabotagem, pois, contratação dos marítimos é regida pela CLT que rege a convenção trabalhistas de todas as categorias caracterizando a relação normal de emprego entre armador e categoria.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É unanimidade entre os empresários do setor naval que o transporte de cabotagem tem grande potencial de crescimento. O transporte rodoviário, apesar de suas vantagens, se ressentem das condições precárias das rodovias nacionais; acidentes, roubos e avarias de cargas e poluição induzem a que muitas empresas

considerem o modal.

Em declaração à Revista Multilogística (2007) José Balau sintetiza:

se fosse investido mais em cabotagem, ganhariam todos os envolvidos no processo: o cliente, que teria ganhos em relação a avarias e roubos de mercadorias, os armadores, que estariam gerando mais receitas e o Brasil que, além de crescimento econômico, teria condições de tirar milhares de caminhões das estradas. (Revista Multilogística. 2007. Editorial)

O PNLT – Plano Nacional de Logística Portuária projetada para 2025 a Matriz de Transporte Brasileira, com 33% Rodoviário, 32% Ferroviário, 29% Aquaviário, 1% Aéreo e 5% Dutoviário.

O atendimento a essas metas, todavia, dependerá, conforme apontam executivos do setor, dos seguintes fatores:

- Suspensão temporária do imposto de importação para navios novos construídos em estaleiros estrangeiros.
- Revisão das normas reguladoras do afretamento de navios para a navegação de Cabotagem, corrigindo alguns pontos críticos.
- Reavaliação da política de tratamento fiscal diferenciado das empresas de navegação e os subsídios à construção de navios.

Segundo Carvalho (2010), no Brasil se apresenta um modelo multimodal de transporte que permite, uma vez funcionando plenamente, reduzir custos, agilizar o envio dos produtos e reduzir o nível de risco de algumas cargas, entre outros benefícios. Mudanças na matriz de transporte vêm ocorrendo e alguns setores de atividade econômica já utilizam diversos modais.

A fabricação de novos navios e sua utilização no transporte de Cabotagem, assim como o aumento da frequência de rotas atendidas, tendem a reduzir os empecilhos que hoje existem na utilização deste modal via costa brasileira.

Por sua vez, o crescimento do comércio internacional brasileiro traz consigo perspectivas de implantação de portos concentradores, os quais intensificariam o uso de operações de transbordo. Poucos portos nacionais se especializariam nas operações de exportação e importação, e com isso a distribuição desses produtos ao

longo da costa brasileira ficaria sob a responsabilidade do sistema de Cabotagem.

Apesar do setor demonstrar tendência de crescimento, ainda se faz necessário transpor as inúmeras barreiras que se mostram de difícil resolução, principalmente no curto prazo, tais como: baixa produtividade de alguns portos; elevados percentuais de encargos sociais; burocracia pública; carência de navios e de contêineres para a Cabotagem; a complexa questão do combustível e as questões de navios REB, conforme mencionado anteriormente.

Quanto mais empresas passarem a utilizar a Cabotagem, maior a necessidade de linhas de transporte e, conseqüentemente, maior a regularidade e a confiabilidade do serviço. Além disso, a Cabotagem é menos poluente do que o modal rodoviário, o que em tempos de conscientização ambiental é, certamente, uma alternativa ecologicamente correta.

Para que o transporte de cabotagem possa crescer e se sustentar, é preciso criar e colocar em prática leis que garantam maior agilidade e eficiência nos portos e que incentivem a maior utilização do transporte aquaviário na costa brasileira, sendo fundamental a atuação do Governo, juntamente com as empresas de navegação e usuários do sistema, para melhoria de infraestrutura necessária, assim como, para remoção ou equacionamento dos entraves institucionais identificados.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO – ANTAQ. **Anuário estatístico portuário**. 2008. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2008/Index.htm>. Acesso: fev. 2012.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO – ANTAQ. **Distância entre os principais portos brasileiros**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2004/Tabelas/DistanciaEntrePortos.pdf>. Acesso: fev. 2012

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE – ANTT. **Transporte multimodal**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Acesso: fev. 2012.

ALIANÇA . Dados do sítio. Disponível em: http://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/productsservices/ecommerce_3/ecommerce_9.jsp. Acesso: abr. 2012.

AMORES, Érica. **Porto de Santos trabalha para intensificar a cabotagem.** Disponível em: <http://www.santosmodal.com.br/pdf05/arq/mat-cabotagem-web.pdf>. Acesso: abr. 2012.

BALAU, Jose A.C. **A importância do porto brasileiro no desenvolvimento da cabotagem – container.** In: 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem Brasileira. Brasília, DF, Aliança, Agosto/2009. Disponível em: www.antaq.gov.br. Acesso em: fev. 2012.

CABOTAGEM os desafios do setor, Disponível em: <http://www.logweb.com.br/novo/conteudo/artigo/28603/cabotagem-os-desafios-do-setor/>. Acesso: Abr. 2012.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho Portuário Avulso.** Antes e depois da Lei de Modernização dos Portos. 1. ed. São Paulo: Ltr, 2005

CARVALHO, Francisco Edivar. **Só carteira de trabalho garante direitos de marítimos.** Disponível em: http://www.conjur.com.br/2008-jul-17/carteira_trabalho_garante_direitos_maritimos. Acesso: mai. 2012.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho marítimo à luz do Direito do Trabalho.** Disponível em: http://www.conjur.com.br/2008-jul-17/carteira_trabalho_garante_direitos_maritimos. Acesso: mai. 2012.

CARVALHO, Renata Oliveira de. **Logística Integrada na prestação de serviços de cabotagem:** de porto-a-porto a porta-a-porta. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Strictu Sensu em Gestão de Negócios da Universidade Católica de Santos – Unisantos. 2009.

CINTRA, Rodrigo. **Porto de Paranaguá é ignorado no Plano de Incentivo à Cabotagem.** Disponível em: <http://portalmaritimo.com/2012/03/05/porto-de-paranagua-e-ignorado-no-plano-de-incentivo-a-cabotagem/#more-21341>. Acesso: mar. 2012.

CINTRA, Rodrigo. **Diesel subsidiado para caminhões prejudica a Cabotagem.** Disponível em <http://portalmaritimo.com/2012/05/15/diesel-subsidiado-para-caminhoes-prejudica-a-cabotagem/> . Acesso: mai. 2012.

DIAS, Mauro. **O Desenvolvimento do Transporte de Contêineres na Cabotagem Brasileira.** In: 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da LLNavegação de Cabotagem Brasileira. Brasília, DF: Log-In, agosto/2009. Disponível em: www.antaq.gov.br. Acesso: Mai. 2012.

GOVERNO Federal propõe incentivos para a ampliação da cabotagem. Brazil Modal, São Paulo, 27 dez. 2009. Disponível em:

<http://www.brazilmodal.com.br/2010/frame.asp?pag=detalhe&sec=high&id=5107>. Acesso: fev. 2012.

ESPECIALISTAS analisam quadro atual da cabotagem brasileira. Logweb, São Paulo, 27 dez. 2009. Disponível em:

<http://www.syndarma.org.br/materia.php?id=7>. Acesso: fev. 2012

FIESP – **Federação das Indústrias do Estado de São Paulo** – Disponível em <http://www.fiesp.com.br/infraestrutura/pdf/modais-transporte.pdf> (Copyright 2009 – FIESP) – Acesso em 20 abr. 2012.

LACERDA, S. M. **Navegação de cabotagem:** regulação ou política industrial? BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 19, p. 49-66, 2004.

LANCHMANN, Marianne Von; CASTRO JR., Osvaldo A. **A navegação de cabotagem na visão dos transportadores:** o valor da cabotagem brasileira. In: 1º Seminário sobre o Desenvolvimento da Navegação de Cabotagem Brasileira. Brasília, DF: Lanchmann, Agosto/2009. Disponível em: www.antaq.gov.br. Acesso: abr. 2012

LOG-IN Logística Intermodal S.A. Dados do sítio. Disponível em: <http://www.loginlogistica.com.br>. Acesso: abr. 2012.

MACHADO, A.P. **Diesel subsidiado no Brasil emperra a cabotagem.** Jornal Econômico. Logística. 14 de Maio de 2012.

MAESTRA navegação e Logística. Dados do sítio. Disponível em www.maestralogistica.com. Acesso: mai. 2012.

MARCONDES, C. **Cabotagem vira opção em transporte de longo curso no país.** Revista Porto&Navios. Navegação. nº 615.

MERCOSUL Line **Navegação e Logística** Ltda. Dados do sítio. Disponível em: <http://www.mercosul-line.com.br>. Acesso: mai. 2012;

MOURA, Danieli Velela **Bandeira do navio define legislação a ser seguida.** Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2009-jul-18/tripulantes-sujeitos-leis-pais-cuja-bandeira-navio-arvora>. Acesso: Abr. 2012.

NAZÁRIO, Paulo. Administração do Transporte. In: FLEURY, P.F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K.(Orgs.) **Logística Empresarial: a Perspectiva Brasileira.** São Paulo: Atlas, 2000.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo**, v. 1.2a. ed. Barueri: Manole, 2005.

ONO, Ricardo T. **Estudo de viabilidade do transporte marítimo de contêineres por cabotagem na costa brasileira.** 2001, 151 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Escola Politécnica/Universidade de São Paulo. 2001.

PIERDOMENICO, Fabrício – Subsecretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário – Brasília, Agosto de 2009 – **A importância do Porto Brasileiro no desenvolvimento da cabotagem** – Disponível em www.syndarma.org.br/images/1seminario/Palestra. Acesso: mai. 2012

RAPHAEL, Leandro. **Direito Marítimo.** São Paulo: Aduaneiras: 2003

ROBLES, Léo Tadeu. **Anotações de aula da disciplina Porto e Meio Ambiente do curso de Mestrado em Gestão de Negócios.** Universidade Católica de Santos: Santos, 2008.

RODRIGO, C. **Porto de Paranaguá é ignorado no Plano de Incentivo à Cabotagem.** Disponível em: <http://portalmaritimo.com/2012/03/05/porto-de-paranagua-e-ignorado-no-plano-de-incentivo-a-cabotagem/#more-21341>. Acesso: fev. 2012