

18 MODAIS DE TRANSPORTE, CABOTAGEM E A TRANSNACIONALIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Sabine Mara Müller Souto¹
Oswaldo Agripino de Castro Júnior²

RESUMO

O artigo tem por objetivo discorrer sobre os modais de transportes usados no Brasil, com ênfase na cabotagem e na transnacionalização do transporte marítimo. Trata-se de tema essencial para o desenvolvimento do país, pois são os transportes que levam os produtos e insumos a serem comercializados para todos os estados e municípios. O artigo tem três capítulos. O Capítulo 1 trata dos modais de transportes e o Capítulo 2 discorre sobre a cabotagem. O Capítulo 3 aborda o tema da transnacionalização do transporte marítimo. No final é feita a conclusão.

Palavras-chave: Modais de transporte; Cabotagem; Transnacionalização do transporte marítimo.

INTRODUÇÃO

Considerando a necessidade de transportar cargas de produtos e insumos entre cidades, Estados e até países, surgem os modais de transporte, os quais poderão ser realizados via terrestre, aéreo ou pelo mar ou rios, e com o crescimento da tecnologia e informação, a questão da logística desponta cada vez mais, razão pela qual vale o estudo através do presente artigo, que utiliza o método indutivo³, quanto a metodologia empregada.

O tema sobre os modais disponíveis contíguos as localidades de produção, são de extremo valor e a análise da melhor maneira de transportar, causa considerável impacto nos custos das mercadorias transportadas. Assim, podemos verificar que o transporte é uma das bases da economia de um país,

¹ Professora do Curso de Graduação em Direito Empresarial e Direito Marítimo e Portuário da Universidade do Vale do Itajaí. Mestranda em Direito Ambiental, Transnacionalidade, e Sustentabilidade com dupla titulação pela IUACA – Universidade de Alicante.

² Professor do Programa de Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí, Pós-Doutoramento em Regulação de Transportes e Portos pelo *Center Mos-savar Rahmani of Business and Government – Kennedy School of Government - Harvard University*, Advogado, sócio do Agripino & Ferreira..

³ PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica:** teoria e prática. Florianópolis: Conceito, 2008, p. 114.

constituindo um componente essencial para o desenvolvimento da capacidade produtiva de uma nação.

A cabotagem é um importante meio de transporte de mercadorias por meio fluvial no Brasil, considerando uma extensão costeira de aproximadamente 8.000 quilômetros, sem contar as vias fluviais internas que se fazem presentes em diversos estados da Federação. Todas essas características territoriais são favoráveis para uma modalidade de escoamento das mercadorias ainda pouco utilizada e que é caracterizada pela navegação entre portos marítimos de uma mesma nação.

O tema é relevante e possui assento no art. 178, parágrafo único da Constituição Federal, *in verbis*:

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

Por fim, quanto à questão da transnacionalidade do transporte marítimo, justifica-se a importância deste particular, tendo em vista que a maioria da tonelagem de porte bruto dos navios está registrada em bandeiras de conveniência, e no fato de que os países em desenvolvimento têm considerável participação no transporte marítimo de mercadoria internacional, ou seja, para importação e exportação.

1. MODAIS DE TRANSPORTE

Os modais de transporte no Brasil são classificados de acordo com sua modalidade, as quais são divididas em três: a aquática, a aérea e a terrestre e estes, por sua vez, se dividem em cinco, sendo eles o rodoviário, o ferroviário, o aquaviário, o aéreo e, por último, o duto viário.

Rodoviário

Sem dúvida o modal de transporte rodoviário é o mais usado no Brasil, e teve investimentos desde os anos 1930, recebendo ainda mais recursos na década de 1950, com a montagem das originárias montadoras transnacionais de automóveis.

Segundo Dias⁴, o sistema rodoviário responde pelo transporte da maior parte das cargas movimentadas no Brasil. É o transporte mais empregado e com a maior capilaridade dos modais existentes no país e com elevado custo, sobretudo por funcionário. Prossegue o autor, que essa realidade não se modificará sensivelmente tão cedo, mesmo que se tenha investimentos do governo federal no intuito de mudar esse cenário, alterando a matriz de transporte.

Mesmo que soframos com a falta de pavimentação das estradas, com altos custos de frete e grande probabilidade de extravio e maior tempo despendido para se entregar as cargas ao seu destino final, o transporte rodoviário oferece benefícios muito relevantes que validam a sua procura, e as maiores prerrogativas são a acessibilidade e ganho de tempo em distâncias curtas e a flexibilidade da rota.

De acordo com Novaes⁵ e Jacobs e Chase⁶, a principal vantagem do transporte rodoviário é o fato deste poder chegar em qualquer localidade do território nacional, salvo nos locais muito longínquos e que por sua própria natureza, não comportam o acesso rodoviário ou porque carecem de condições econômicas para demandar esse tipo de prestação de serviço.

Aéreo

O transporte aéreo, por ser realizado por aeronaves é sugerido especialmente para a transporte de produtos frágeis e também para eletrônicos em geral. Normalmente estes produtos são de alto valor e demandam prazos curtos de entrega.

Trata-se de modalidade com baixa adesão dos interessados, em virtude dos limites de transporte relacionados ao volume, tamanho e peso das cargas admitidas e com preços e tarifas bastante elevados.

Entretanto, o transporte aéreo tem muitos benefícios que podem atender necessidades peculiares de clientes específicos, como a maior

⁴ DIAS, Marco Aurélio E. **Administração de materiais: uma abordagem logística**. São Paulo: Atlas, 1993,

⁵ NOVAES, Antônio Galvão - **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007, p. 51.

⁶ JACOBS, F. Robert e CHASE, Richard. B. **Administração de operações e da cadeia de suprimentos**. Porto Alegre: AMGH, 2012, p. 49.

agilidade e para grandes distâncias, prazos curtos para entrega e poucos riscos para a carga.

Segundo Novaes⁷,

além de transportar carga com velocidades muito superiores as demais modalidades, o transporte aéreo apresenta níveis de avarias e extravios mais baixos, resultando em maior segurança e confiabilidade. Por essa razão, não somente produtos de alto valor agregado, tais como eletrônicos e aparelhos de precisão, são transportados por avião, como também uma série de produtos sensíveis a ação do tempo, como alimentos perecíveis, flores, encomendas, correspondência etc.

Há alguns anos, o transporte aéreo de cargas era mais restrito às empresas que precisavam enviar suas mercadorias com urgência. Hoje, devido à praticidade e rapidez, pode-se perceber que também aumentaram os envios de objetos pessoais, sendo esta crescente devido às vantagens que ele proporciona.

Ferroviário

O transporte ferroviário é tido como o de menor custo quando considerado para atender a extensas distâncias e ideal para cargas de mercadorias tais como minério de ferro, café, soja, entre outros.

De acordo com a ANTF⁸,

Para se ter uma ideia da capacidade de transporte das ferrovias, um vagão graneleiro é capaz de carregar a mesma quantidade de soja que 2,5 caminhões bitrens. Além disso, para transportar a mesma carga, consome 70% menos combustível do que seu equivalente rodoviário. Ambos os fatores contribuem para um transporte 52% mais barato (R\$ 89,18 vs R\$187,46 para granel sólido agrícola, por mil TKU) e 66% menos poluente. Além dos fatores econômico e ambiental, o modal destaca-se por uma expressiva vantagem no quesito segurança.

Muito embora tenha sido considerado o modal de transporte mais importante e utilizado no Brasil até os idos da década de 1930, perdeu cada vez mais espaço para o transporte rodoviário, uma vez não ter a mesma

⁷ NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007, p. 51.

⁸ ANTF - Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários na matéria Ferrovias e cargas e o futuro do Brasil com propostas para o novo governo federal 2019/2022. Disponível em: < <https://www.antf.org.br/wp-content/uploads/2018/09/Folder-presidencial4-v2-spread.pdf>>. Acesso em: 11 jul. 2020.

flexibilidade de rota que o segundo, e diante da falta de planejamento e investimentos do governo na construção das ferrovias.

De acordo com Caxito⁹, o transporte ferroviário tem custo baixo, porém não tem muita flexibilidade e os prazos de entrega são longos e variáveis, além de haver necessidade em alguns casos, de baldeação para troca de trem, pois existem ferrovias que possuem bitola estreita, enquanto outras possuem bitola larga.

Considerando ser transportador de cargas e também de passageiros, Ballou¹⁰ faz referência no sentido de que é importante registrar que a empresa ferroviária tem custos fixos elevados e custos variáveis relativamente baixos, e que o aumento do volume por trem e seus efeitos na redução dos custos de terminais podem produzir substanciais economias de escala, ou seja, custos unitários reduzidos para cargas de maior volume.

Para Novaes¹¹, depois da privatização das ferrovias no Brasil houve um avanço nos serviços de transporte ferroviário e que mesmo que a rede ferroviária consista em ser relativamente pequena, considerando o território nacional, tem considerável potencial junto aos grandes centros produtores e consumidores.

Jacobs e Chase¹² afirmam que o transporte ferroviário é o modal mais utilizado em produtos de grandes volumes e longas distâncias, que não tenham pressa na sua entrega, pois é um tipo de modal lento e com tempo de entrega bem maior e que, também não se pode alterar a rota de entrega dos produtos.

Aquaviário

O modal aquaviário é feito por mar, rios ou lagos, sendo transportadas cargas ou pessoas. É indicado para o transporte de mercadorias de baixo valor agregado, sendo possível transportar itens de diversas espécies, tais como minérios de ferro, petróleo, contêineres, soja, milho, bauxita, adubos, açúcar

⁹ CAXITO, Fabiano. **Logística: Um enfoque prático**. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 271.

¹⁰ BALLOU, Ronald. Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial. São Paulo: Atlas, 2006, p. 52.

¹¹ NOVAES, Antônio Galvão - **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007, p. 51.

¹² JACOBS, F. Robert e CHASE, Richard B. **Administração de operações e da cadeia de suprimentos**. Porto Alegre: AMGH, 2012, p. 49.

(granel), carvão mineral, etc. É capaz de atender a demandas de longas distâncias, porém o tempo de entrega é mais demorado.

A utilização de vias aquáticas faz com que não haja a disputa de espaço com outros modais, no entanto, o seguro das mercadorias pode significar um alto custo para a empresa contratante.

Outra característica marcante desse modal é a viabilidade para o transporte de grandes quantidades de mercadorias, tendo um custo por metro quadrado e peso dos produtos muito menor, o que o torna atrativo ao contratante que dispõe de uma programação com possibilidade de maior "*transit time*", bem como desembarços aduaneiros e portuários.

Segundo Ballou¹³, o maior investimento que o transportador hidroviário necessita fazer condiz àqueles pertinentes aos equipamentos de transportes e em instalações de terminais. As hidrovias e os portos são, via de regra, de propriedade e operações públicas, logo, pouco desses custos, especialmente no caso de operações nacionais, é cobrado dos transportadores.

Para Chopra e Meindl¹⁴, a principal prerrogativa do transporte hidroviário é o custo, considerando que os operacionais são realmente baixos, pois os navios têm grande capacidade, então os custos fixos podem ser absorvidos pelos grandes volumes. Além disso, muitos navios realizam viagens programadas em baixa velocidade (o que se verifica na programação de tempo de trânsito no momento da contratação do serviço), o que reduz consideravelmente o consumo de combustíveis, tendo como consequência natural a menor emissão de poluentes, bem como custos menores na locomoção.

Segundo a CNT¹⁵,

o transporte hidroviário possui grande capacidade de movimentação de carga, baixo custo da tonelada transportada e reduzidas emissões de poluentes que, entre outros, fazem dele um modal muito adequado à movimentação de grandes

¹³ BALLOU, Ronald. Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial. São Paulo: Atlas, 2006, p. 52.

¹⁴ CHOPRA, Sunil e MEINDL, Peter. Gestão da cadeia de suprimentos: estratégia, planejamento e operações. São Paulo: Pearson, 2011, p. 32.

¹⁵ CNT - Confederação Nacional de Transportes – Aspectos gerais da navegação no interior do Brasil, 02/10/2019. Disponível em: <<https://cnt.org.br/aspectos-gerais-navegacao-brasil>>. Acesso em: 11 jun. 2020.

volumes de mercadorias de baixo valor agregado (*commodities*) por grandes distâncias. Apesar dessas vantagens e de o Brasil possuir uma ampla rede hidrográfica, com 63 mil km de rios, são utilizados, comercialmente, pela navegação interior apenas cerca de 30,9% dessa rede; e somente 5% da movimentação de cargas no território nacional é realizada por esse modo de transporte. Em termos de densidade, o Brasil dispõe de apenas 2,3 km de hidrovias economicamente utilizáveis para cada 1.000 km² de área, enquanto países de dimensões semelhantes, tais como a China e os Estados Unidos, possuem, respectivamente, 11,5 km e 4,2 km de hidrovias por 1.000 km² de área. A baixa utilização do modal é consequência de entraves de infraestrutura, de operação, de gestão e burocráticos que dificultam ou impossibilitam a navegação. A existência desses entraves está relacionada, entre outros aspectos, a pouca atenção dada ao segmento nas políticas de Estado, à baixa efetividade dos planos e programas que contemplam o setor e aos reduzidos volumes de recursos destinados pelo Poder Público à melhoria das vias interiores.

Verifica-se que, se por um lado, o bom emprego do modal hidroviário é baixo devido à existência desses problemas acima descritos, por outro viés, observa-se que as chances de desenvolvimento se mostram promissoras, considerando as projeções no longo prazo de aumento da produção e das exportações de produtos potencialmente “transportáveis” pela navegação interior, em especial *commodities* agrícolas e minerais, bem como diante da elevação da demanda pela movimentação de mercadorias com “espaço” de crescimento dentro do modal, a exemplo das cargas containerizadas.

Duto viário

Esse modal de transporte é feito por meio de dutos que podem ser aparentes, submarinos ou subterrâneos e com a ajuda do controle da pressão inserida nesses tubos. Esse tipo de modal vem se mostrando como uma das maneiras mais econômicas de se transportar grandes volumes, especialmente em se tratando de óleo, gás natural e derivados, sobretudo quando confrontados com os modais rodoviário e ferroviário.

O uso mais notório é para o transporte de petróleo e, neste exemplo, os dutos são chamados oleodutos, mas também este modal é empregado para o carregamento de gases, fluídos líquidos e sólidos granulares.

O transporte duto viário atravessa longas distâncias e tolera a transferência de grandes volumes de maneira constante. Entretanto, tem um alto custo de investimento inicial, mas é considerado uma alternativa

econômica viável para abastecimento contínuo de matriz energética, pois permite rapidez na comunicação entre os pontos de entrega e segurança no transporte.

De acordo com Agência Nacional do Petróleo, Gás natural e Biocombustível ANP¹⁶, sobre a movimentação de produtos líquidos, a logística da movimentação dos produtos líquidos por ela regulados, depende da infraestrutura de transferência e de transporte disponível no território nacional, composta pelos oleodutos e terminais de combustíveis líquidos e atuam neste mercado diversos tipos de empresas e consórcios de empresas que operam as instalações e oferecem serviços variados a exemplo do transporte duto viário, bem como armazenamento de produtos para terceiros, transporte multimodal e, ainda, diferentes tipos de serviços de carga e descarga de produtos, visando mudança de modal de transporte.

2. CABOTAGEM

A cabotagem é um importante meio de transporte de cargas e pessoas por meio fluvial, considerando que realiza o transporte de produtos dentro da área costeira do próprio país, o que se mostra como importante meio de escoamento de mercadorias da produção de qualquer Estado que tenha ou não em sua área territorial, contato com o mar.

Conforme já anunciado neste artigo, é notório perceber que o escoamento das mercadorias no Brasil se realiza principalmente pelo transporte rodoviário, basta uma breve leitura a respeito do assunto em diversos tipos de notícias e periódicos para se notar que é consideravelmente grande o fluxo de caminhões que trafegam nas rodovias do país.

Em contrapartida, o Brasil tem uma extensão costeira¹⁷ de mais de 8.000 km de litoral, sem contar as vias fluviais internas que se fazem presentes em diversos Estados da Federação, sendo essas características

¹⁶ BRASIL. Agência Nacional do Petróleo, Gás natural e Biocombustível. Anp. Disponível em <<http://www.anp.gov.br/armazenamento-e-movimentacao-de-produtos-liquidos>>. Acesso em: 11 jul. 2020.

¹⁷BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Zona Costeira e Marinha. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/biodiversidade/biodiversidade-aquatica/zona-costeira-e-marinha.html>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

territoriais absolutamente favoráveis para uma modalidade de escoamento de mercadorias pouco explorada no país, que é a Cabotagem.

Esse modelo de transporte fluvial caracteriza-se pela navegação entre portos marítimos, sem perder a costa de vista, diferentemente da navegação de longa distância, que por sua vez, atravessa oceanos e faz a ligação entre países com o transporte de mercadorias ou pessoas.

A Cabotagem está definida na Lei n. 9.432/1997, que regulamenta o art. 178 da Constituição Federal, em seu art. 2º, inciso IX, que assevera:

Art. 2º Para efeito desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições: [...]

IX – navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis¹⁸.

Segundo o Acórdão nº 1.388/2019¹⁹, em que foram relatados e discutidos os autos de relatório de auditoria operacional (Antaq), com o objetivo de avaliar obstáculos ao desenvolvimento da navegação de cabotagem e de incrementar a participação do setor na matriz de transportes no Brasil, este o conceito legal de cabotagem:

51. De acordo com a Lei 9.432/1997, em seu art. 2º, inciso IX, navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

52. Nos termos da Constituição Federal de 1988, art. 178, parágrafo único c/c com a Lei 9.432/1997, o transporte de mercadorias na cabotagem é prioritariamente realizado por embarcações brasileiras, sendo permitido o uso de embarcações estrangeiras somente por meio de afretamentos autorizados pela Antaq, para Empresa Brasileira de Navegação (EBN). Tal medida se constitui em verdadeira reserva de mercado, de modo a incrementar a marinha mercante brasileira e a indústria naval. Segundo estudo da agência da ONU Unctad (2018), esta não é característica somente do mercado nacional, uma vez que 91 países, totalizando 80% das li-

¹⁸ BRASIL. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm> Acesso em: 11 jun. 2020.

¹⁹ BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão n.º 1388/2019. Relator Min Bruno Dantas. Julgamento 12/06/2019. Disponível em:

https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A1383%2520ANOACORDAO%253A2019/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0/%2520?uuid=74a42f30-6aea-11ea-897e-0f22d3e93d5d>. Acesso em: 12 jul. 2020.

nhas costeiras mundiais, têm regras de proteção às embarcações de suas bandeiras nacionais.

53. Quando se estuda o setor de cabotagem, outros tipos de navegação são analisados, por estarem relacionados e não possuem precisão em seus conceitos nos atos normativos em vigor. No jargão do setor, encontra-se: a) o transporte ao longo da costa brasileira entre dois portos brasileiros de produtos estrangeiros ainda não nacionalizados (ou seja, ainda sob controle aduaneiro) , oriundos de navios de longo curso e que foram transbordados para navios menores de cabotagem (transporte '*feeder*') ; b) o transporte de produtos nacionais em navios estrangeiros, entre dois portos brasileiros, aproveitando-se de escalas já programadas e de espaço disponível em navios de longo curso navegando na costa brasileira e que deve receber autorização da Antaq para ser realizado (transporte '*waiver*') ; e, ainda, c) o transporte realizado entre portos de países vizinhos com acordo de isenção de tarifas, a exemplo dos integrantes do Mercosul ('grande cabotagem' ou 'cabotagem internacional') .

54. Nas estatísticas divulgadas pela Antaq, a carga do tipo *feeder* é considerada como sendo carga de cabotagem, assim como a carga transportada por meio do *waiver*. A carga transportada por meio de acordos internacionais (a de grande cabotagem) é considerada longo curso.

A Cabotagem proporciona muitos benefícios como a alta eficiência energética, maior capacidade de transportar diferentes tipos de cargas, maior capacidade de circulação de grandes quantidade de cargas por longas distâncias, menor número de acidentes, menor emissão de poluentes, menor congestionamento de tráfego, menor custo de infraestrutura, menor nível de avaria, menor custo operacional e menor impacto ambiental²⁰.

O estudo da Antaq, descrito no relatório de auditoria operacional efetuado pelo Tribunal de Contas da União, proporcionou aspectos proeminentes a respeito da cabotagem, apresentando estudo de diferentes definições em diversos países²¹:

União Europeia - Regulamento do Conselho (EEC) Nº 3577/1992, artigo 2º: "1. Serviços de transporte marítimo dentro de um Estado Membro (cabotagem marítima) significará serviços normalmente prestados por remuneração e incluirá em particular: (a) cabotagem continental: o carrega-

²⁰ BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Relatório de auditoria operacional: cabotagem**. TC 023.297/2018-2. Apenso: TC 003.329/2019-4. Acórdão n. 1383/2019. Relator Min. Bruno Dantas. Julg.12/06/19. Disponível em.: <www.tcu.gov.br>. Acesso em: 12 jul. 2020.

²¹ ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviário Estudo da Cabotagem. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

mento de passageiros ou bens por mar entre portos situados no continente ou o principal território de um e o mesmo estado membro sem escala em ilhas; (b) serviços de suprimento costeiros (offshore): o carregamento de passageiros ou bens por mar entre qualquer porto em um estado membro e instalações ou estruturas situadas na plataforma continental daquele estado membro; (c) cabotagem insular: o carregamento de passageiros ou bens por mar entre: portos situados no continente e em uma ou mais das ilhas de um estado membro e o mesmo estado membro, ou portos situados nas ilhas de um estado membro e o mesmo estado membro". (grifo nosso)

Glossário OMC: "Em transporte marítimo, cabotagem significa operação de navios entre portos do mesmo país, usualmente ao longo da costa"(grifo nosso).

UNCTAD - Revisão 2017 do Transporte Marítimo: "Cabotagem é definida como transporte de passageiros, bens e materiais entre dois portos localizados no mesmo país, independente do país em que a embarcação está registrada. A cabotagem abrange operações domésticas de navios mercantes; essas incluem tráfego doméstico, bem como operações relativas a transbordos. A cabotagem pode envolver a operação de linhas regulares ou de viagens isoladas, e uma variedade de técnicas de manuseio de cargas".

Glossário da OCDE de termos estatísticos: "Transporte marítimo entre dois portos (um porto de carregamento/ embarque e um porto de descarregamento/desembarque) situados no mesmo país independentemente do país em que a embarcação marítima está registrada. A cabotagem (contexto marítimo) pode ser efetuada por uma embarcação marítima registrada no país de notificação ou em outro país. Transporte dentro de um porto é incluído".

Como pode se perceber pela leitura do trecho acima é bastante ampla a definição internacional sobre a cabotagem marítima, de modo que não existe uma única definição adotada por todos os países que a utilizam como meio de transporte para circulação das mercadorias, produtos e insumos.

A Antaq apresentou estudo com esboço que faz alusão aos países membros das Nações Unidas que utilizam a Cabotagem como forma de escoamento e possuem legislação que regulamenta a atividade. O resultado da análise restou evidenciado no quadro apresentado abaixo²²:

²² ANTAQ. Estudo da Cabotagem. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

PAÍSES SEM LEIS DE CABOTAGEM (por razões geográficas ou legais)	PAÍSES COM LEIS DE CABOTAGEM
Afganistão, Andorra, Armênia, Áustria, Azerbaijão, Bahamas, Barbados, Bielorrússia, Bélgica, Belize, Butão, Bolívia, Bósnia e Herzegovina, Botswana, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Camboja, Rep. Centro-Africana, Chade, Camarões, Chipre, Rep. Tcheca, Rep. Democrática da Coreia, Dinamarca, Djibuti, Dominica, El Salvador, Eritreia, Suazilândia, Etiópia, Gâmbia, Guatemala, Guiné, Hungria, Islândia, Irã, Iraque, Irlanda, Kiribati, Quirguistão, Laos, Letônia, Lesoto, Libéria, Líbia, Liechtenstein, Luxemburgo, Malawi, Maldivas, Mali, Malta, Ilhas Marshall, Micronésia, Mônaco, Mongólia, Mianmar, Namíbia, Nauru, Nepal, Holanda, Nova Zelândia, Níger, Noruega, Omã, Paquistão, Palau, Panamá, Paraguai, Moldávia, Romênia, Ruanda, São Cristóvão e Neves, San Marino, São Tomé e Príncipe, Arábia Saudita, Senegal, Sérvia, Seychelles, Serra Leoa, Singapura, Eslováquia, Somália, África do Sul, Sudão, Suriname, Suíça, Tajiquistão, Macedônia, Timor Leste, Togo, Tonga, Trinidad e Tobago, Turcomenistão, Tuvalu, Uganda, Reino Unido, Uzbequistão, Vanuatu, Zâmbia, e Zimbábue.	Albânia, Alemanha, Argélia, Angola, Argentina, Austrália, Bahrein, Bangladesh, Benin, Brasil , Bulgária, Catar, Cabo Verde, Camarões, Canadá, China, Chile, Colômbia, Congo, Coreia, Costa Rica, Costa do Marfim, Croácia, Cuba, Emirados Árabes Unidos, Equador, Egito, Eslovênia, Estados Unidos, Guiné Equatorial, Estônia, Fiji, Finlândia, França, Gabão, Geórgia, Gana, Grécia, Granada, Guiné Bissau, Guiana, Haiti, Honduras, Iêmen, Índia, Indonésia, Israel, Itália, Jamaica, Japão, Jordânia, Cazaquistão, Quênia, Kuwait, Líbano, Lituânia, Madagascar, Malásia, Maurítânia, Maurício, México, Montenegro, Marrocos, Moçambique, Nicarágua, Nigéria, Papua Nova, Guiné, Peru, Filipinas, Polónia, Portugal, Rep. Democr. do Congo, Rep. Dominicana, Rússia, Santa Lúcia, São Vicente e Granadinas, Samoa, Ilhas Salomão, Espanha, Sri Lanka, Suécia, Síria, Tailândia, Tanzânia, Tunísia, Turquia, Ucrânia, Uruguai, Venezuela, Vietnam

Logo, denota-se que o Brasil oferece as características adequadas quanto à forma de escoamento para a efetiva atividade da cabotagem, bem como traz legislação relacionada à matéria. Contudo, existem aspectos relevantes à atividade e às políticas aplicadas no Brasil que merecem abordagem em especial.

A análise da Antaq exibiu subsídios importantíssimos no que refere a dessemelhantes políticas praticadas, tanto quanto ao protecionismo ou liberalismo relacionado a atividade de cabotagem nos países apontados no referido estudo.

Observa-se que cada Estado procura concretizar uma política de modo a atender seus interesses, consoante foi orientado através do estudo da Agência Reguladora, a qual assinalou subsídios extraídos da *Seafarers' Rights International* (SRI).

Por meio do estudo foi possível verificar as diferenças existentes nas políticas aplicadas em cada Estado, e que se referem à definição, tipo de reservas e restrições aplicadas, tipos de embarcações abrangidas, tipos de tráfego, serviços e atividades cobertas, zonas marítimas e áreas de cobertura da cabotagem²³.

O Brasil reconhece uma política de proteção controlada à cabotagem, ou seja, constitui na existência de uma proteção à indústria de cabotagem

²³BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Antaq. Estudo da Cabotagem. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

marítima, mas concomitantemente, permitido a entrada de armadores estrangeiros sob condições controladas por meio de concessão de permissões ou licenças²⁴, vejamos o quadro abaixo:

Tipo de Política	Definição	Países
Políticas de proteção integral da cabotagem	Políticas que protegem totalmente a indústria marítima de cabotagem e que não permitem armadores estrangeiros. Quando permitem, o fazem sob condições estritas e por curtos períodos de tempo.	Japão, Estados Unidos e Peru
Políticas de proteção controlada da cabotagem	Políticas que protegem a indústria de cabotagem marítima, mas que permitem a entrada de armadores estrangeiros sob condições controladas por meio de concessão de permissões ou licenças.	França, Alemanha, Itália, Grécia, Portugal, Espanha, Finlândia, Suécia, Letônia, Eslovênia, Bulgária, Romênia, Croácia, Angola, Marrocos, Líbia, Tanzânia, Quênia, Turquia, Rússia, Jordânia, Índia, Coreia do Sul, Mianmar, Tailândia, Vietnã, Taiwan, Canadá, México, Cuba, Honduras, Nicarágua, Costa Rica, Panamá, Venezuela, Colômbia, Brasil, Equador, Uruguai, Argentina, Chile, Filipinas, Nova Zelândia.
Políticas de proteção parcial da cabotagem	Políticas que protegem a indústria de cabotagem marítima, mas que adotaram medidas liberalistas em certos segmentos do mercado de cabotagem	Moçambique, Malásia, Indonésia, China, Egito
Políticas de liberalização controlada da cabotagem	Políticas que permitem a entrada de armadores estrangeiros na indústria de cabotagem marítima sob um sistema de licenciamento.	Austrália
Políticas de liberalização integral da cabotagem	Políticas que permitem a entrada de armadores estrangeiros no comércio marítimo sem qualquer limitação.	Bélgica, Holanda, Dinamarca, Irlanda, Reino Unido, Noruega, Islândia, Malta, Chipre, Estônia, Lituânia, Polônia, Nigéria, África do Sul, Namíbia, Emirados Árabes, Líbano, Brunei, Camboja, Singapura.

Observando o quadro acima, podemos concluir que as políticas de protecionismo ou de liberalismo em relação à Cabotagem, acompanham ideologias distintas em diferentes países, ficando, pois a critério de cada nação estipulá-las conforme os interesses de cada um.

Destaca-se que as políticas protecionistas se relacionam intimamente com o interesse do Estado em realizar um fomento da sua economia local, geralmente usa-se como justificativa a manutenção de uma frota nacional no intuito de contribuir para reduzir o impacto adverso das despesas com fretes na balança de pagamentos, bem como apresenta a intenção de contribuir para assegurar o crescimento econômico e o bem-estar social, desenvolvendo a

²⁴BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Antaq. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

capacidade local em vários segmentos da cadeia de valor do transporte marítimo, particularmente na construção e reparo de navios, propriedade de navios, registro, operação e marítimos²⁵.

3. TRANSNACIONALIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

O comércio entre os Estados é de extrema importância para o crescimento e desenvolvimento dos países, considerando que é através dele que se compra aquilo que não se produz e que se vende seus excedentes, sendo que toda essa movimentação de bens e serviços, faz com que a economia dos Estados não fique estagnada, e com isso sejam estabelecidas disposições e procedimentos econômicos nacionais, internacionais e transnacionais, bem como se implemente as balanças comerciais de cada nação.

Staffen²⁶, manifesta que “Notadamente os processos de globalização de maneira crescente criaram um mercado mundial, uma nova ordem supra e transnacional que permite a livre circulação de capitais, mercadorias, bens e serviços.”

Grande parte dessas mercadorias que circulam pelo planeta através da importação e exportação, utilizam-se do modal de transporte marítimo, sendo que os portos, embarcações e instalações portuárias são verdadeiros centros em que circulam mercadorias originárias ou destinadas a diferentes países, existindo assim uma conexão entre a cabotagem, que se caracteriza pela navegação entre portos marítimos de um mesmo país, e a navegação de longo percurso ou distância que, por sua vez, atravessa oceanos e faz a ligação entre países com o transporte das mercadorias de todo o tipo que se pode imaginar.

Para Castro Júnior²⁷,

²⁵ BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Antaq. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>>. Acesso em: 13 maio 2020.

²⁶ STAFFEN, Márcio Ricardo. COVID-19 e a pretensão jurídica transnacional por transparência. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.15, n.1, 1º quadrimestre de 2020, p. 133. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

²⁷ CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de; STELZER, Joana; PAGNUSSATTO, Débora Alberti. Da Transnacionalização do Comércio mundial ao desenvolvimento local e social – Gestão e

Todos os acontecimentos, sejam históricos, econômicos, políticos e religiosos, afetam de forma direta ou indireta o desenvolvimento das relações internacionais em qualquer parte do mundo, mesmo que esses não sejam relevantes para determinados Estados. O eixo global não possui limitações e vai além das fronteiras que a humanidade impõe.

Beck²⁸, explica que a globalização significa, antes de mais nada, a desnacionalização, a erosão e a possível transformação do Estado nacional em transnacional, sendo que Stelzer²⁹, na mesma linha, menciona que “a globalização não se trata de um movimento isolado por fronteiras nacionais ou continentais, mas sim possui dimensões globais”.

Para Piffer e Cruz³⁰, “Ora, a sociedade mundial designa diversidade e diferença pelo simples fato de ser um emaranhado de relações cada vez mais interconectadas e influenciadas pela globalização”.

E sobre o comércio mundial e a economia globalizada, que aqui guarda relação com este capítulo do artigo proposto, que é a respeito da transnacionalização do transporte marítimo, vale trazer os ensinamentos do festejado autor Ulrich Becker,

O globalíssimo entoava a bela canção do livre comércio mundial. Acredita-se que a economia globalizada seja a mais adequada para oferecer o bem-estar por todo o mundo e desta maneira eliminar desigualdades sociais. Mesmo no que diz respeito a proteção ambiental, afirma-se, grandes avanços são conquistados com o livre comércio, pois a pressão da concorrência contribui para a proteção de fontes de matéria-prima e torna obrigatória uma convivência saudável com a natureza³¹.

Portanto, o transporte marítimo nacional e internacional, considerando todas as suas peculiaridades, é fundamental para garantir os intercâmbios comerciais em um mundo globalizado, existindo uma afinidade direta entre o

Função no Porto de Itajaí. **In:** CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). **Direito, regulação e logística**. Belo Horizonte: Fórum, 2013, p. 319.

²⁸ BECK, Ulrich. O que é globalização? Equívocos do globalismo. Respostas a globalização. São Paulo: Paz e Terra, 1999, p. 36.

²⁹ STELZER, Joana. Relações internacionais e corporações transacionais: um estudo de interdependência à luz da globalização. **In:** OLIVEIRA, Odete Maria de (Coord.) **Relações internacionais e globalização: grandes desafios**, p. 101.

³⁰ PIFFER, Carla; CRUZ, Paulo Márcio. O direito transnacional e a consolidação de um pluralismo jurídico transnacional. **In:** GARCIA, Heloíse Siqueira; CRUZ, Paulo Márcio. **Interfaces entre Direito e Transnacionalidade**. Itajaí: UNIVALI, 2020, p. 30.

³¹ BECK, Ulrich. O que é globalização? Equívocos do globalismo. Respostas a globalização. São Paulo: Paz e Terra, 1999, p. 206.

crescimento econômico das nações, o bem-estar mundial e a demanda por transporte marítimo de forma globalizada.

Importante registrar que todo esse intercâmbio comercial e transnacional acaba criando certa variação na oferta do serviço de transporte marítimo, e acrescidos a questão da falta de regras internacionais que normatize as questões relacionadas a concorrência neste mercado, fazem com que os países mais desenvolvidos, desenvolvam políticas de fomento ao transporte marítimo, e os países menos desenvolvidos ficam a sua mercê.

Entre as políticas, nota-se as questões estratégicas pertinentes ao transporte marítimo por meio das medidas que estabelecem tratamento diferenciado ao transporte marítimo, em especial a navegação de cabotagem, que no Brasil tem baixa participação do modal na matriz de transporte, se comparado ao rodoviário, por exemplo, conforme mencionado em capítulo anterior.

Segundo a ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, em matéria sobre a necessidade de desenvolver um modal estratégico³², a importância das regras nacionais para a navegação está comprovada pelo comportamento das alianças mundiais das empresas de navegação, mitigados na navegação de cabotagem, considerando haver regras concorrenciais nacionais, limitados aos acordos de compartilhamento de espaço dos navios.

Esclarece ainda, que entre as operações de transporte que unificam a navegação cabotagem, tem o serviço denominado *feeder* (serviço alimentador), efetivado entre concentradores e portos com alguma restrição, sejam por motivos de menor circulação de cargas, limitações para atracação de navios maiores ou por outras questões legais.

Portanto, em virtude da existência de preceitos para a navegação de cabotagem, grande parte do fluxo de carga originadas ou destinadas ao exterior, são movimentadas pelos serviços *feeder*, especialmente as cargas containerizadas, sendo que as políticas de cabotagem alteram-se de país para

³² ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, A necessidade para desenvolver um modal estratégico, disponível em <<http://www.abac-br.org.br/a-necessidade-para-desenvolver-um-modal-estrategico/>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

país e em diferentes perspectivas, e estão fortemente adequadas às circunstâncias nacionais com distintos sistemas políticos, econômicos e legais.

De acordo com a ABAC³³, as normas relacionadas à navegação de cabotagem, normalmente são instituídos nas legislações da navegação, todavia podem ser também estabelecidos em legislação relacionadas a “registro de navios, imigração, emprego, tributação, alfândega, empresas, licenciamento, subsídios para a operação e construção de embarcações e investimento estrangeiro direto”. Prossegue no sentido de que estas disposições jurídicas e a inter-relação dentre as regras, acarretam certos problemas para a avaliação das políticas para a navegação de cabotagem em diversos países.

Em 2018 foi realizado um estudo pela UNCTAD – Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento³⁴, denominado como *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity*, em português “Repensando a cabotagem marítima para melhorar a conectividade”, que apresentou estudo sobre as políticas de cabotagem de diversos países, registrando que “Muitos países em desenvolvimento enfrentam vários desafios logísticos e de transporte que comprometem o nível de sua conectividade de transporte e sua capacidade de se conectar aos mercados globais”, e prossegue no sentido de que,

Um fator-chave que está surgindo cada vez mais como potencialmente importante para a conectividade marítima é o impacto das restrições à cabotagem marítima. Ao criar obstáculos e gargalos que podem prejudicar a entrega tranquila de serviços de transporte marítimo e aumentar os custos operacionais, as restrições de cabotagem marítima podem ser um impedimento para uma melhor conectividade de transporte marítimo³⁵.

³³ ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, A necessidade para desenvolver um modal estratégico, disponível em <<http://www.abac-br.org.br/a-necessidade-para-desenvolver-um-modal-estrategico/>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

³⁴ UNCTAD, 2018. ***Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity.*** Disponível em: <<https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1965>> Acesso em: 14 jul. 2020.

³⁵ UNCTAD, 2018. ***Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity.*** Disponível em: <<https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1965>> Acesso em: 14 jul. de 2020.

De acordo com a ABAC³⁶, a publicação da UNCTAD apresenta várias considerações de grande relevância para a avaliação das políticas de cabotagem, sendo as principais:

Uma análise dos compromissos específicos dos países em matéria de serviços de transporte marítimo no âmbito do Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços (*General Agreement on Trade in Services* – GATS) demonstra que a cabotagem marítima é geralmente excluída do âmbito do acordo e não está aberta à liberalização.

Uma análise dos regimes aplicados à cabotagem marítima mostra que este setor é geralmente reservado aos navios de bandeira nacional ou aos transportadores nacionais. Em certas situações, as embarcações estrangeiras podem fornecer serviços de cabotagem através de uma licença de cabotagem temporária (*waiver*), desde que a empresa cumpra com vários requisitos.

De acordo com a metodologia e o conjunto de dados da OCDE, as restrições de cabotagem referem-se principalmente a dois tipos de medidas que afetam a entrada estrangeira: (i) se os navios de bandeiras estrangeiras são totalmente excluídos da cabotagem, sem exceção, ou (ii) se estão parcialmente excluídos da cabotagem.

Relação dos países que os navios de bandeira estrangeiras são totalmente excluídos da navegação de cabotagem, sem qualquer exceção, estão: Bélgica, Estônia, Grécia, Itália, Polônia, Suécia, Turquia, Estados Unidos, China, Colômbia, Indonésia, Lituânia;

Relação dos países que os navios de bandeira estrangeiras são parcialmente excluídos da navegação de cabotagem: Austrália, Canadá, Coreia, Chile, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Israel, Japão, Coreia, Letônia, México, Portugal, Eslovênia, Espanha, Suécia, Reino Unido, Brasil, Costa Rica, Índia, Rússia, África do Sul.

No caso do Brasil, denota-se que a avaliação indicou que as restrições de cabotagem podem ter induzido um desenvolvimento nas estruturas de serviços que levam as transportadoras globais a converterem linhas de navegação nacional em operadores *feeder*, *serviço alimentador*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando o conteúdo abordado, a fim de colaborar para a discussão sobre modais de transporte, cabotagem e a transnacionalização do transporte

³⁶ ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, A necessidade para desenvolver um modal estratégico, disponível em: <<http://www.abac-br.org.br/a-necessidade-para-desenvolver-um-modal-estrategico/>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

marítimo, no sentido de que tudo que é transportado gera receita e quanto melhor for o sistema de transporte, mais barato ficará o processo de deslocamento, pois reflete no custo final do produto, são feitas algumas conclusões que abaixo seguem.

Conectividade é a possibilidade de pessoas, empresas e países se vincularem. No setor comercial, a conectividade física possibilita a entrega de bens e serviços aos mercados locais, regionais e globais, sendo a transnacionalização do transporte marítimo, neste particular, um processo pelo qual se ultrapassa as fronteiras nacionais realizada pela cabotagem, englobando mais do que um país e se tornando transnacional.

A conectividade do transporte marítimo define até onde os países, comércios, fornecedores, negociantes, importadores, exportadores, fabricantes e consumidores são atendidos pelos serviços de transporte marítimo. No setor de transporte marítimo, a conectividade do transporte marítimo de linha com relação ao comércio em contêineres é de particular relevância.

Diversos países em desenvolvimento confrontam-se com desafios logísticos e de transporte que comprometem o nível de sua conectividade de transporte e sua capacidade de se vincular aos mercados globais, considerando ser economias menores que enfrentam problemas em se beneficiar de oportunidades comerciais.

Neste contexto, um fator relevante é o impacto das restrições à cabotagem marítima. Ao criar barreiras e gargalos que podem prejudicar a entrega efetiva de serviços de transporte marítimo e majorar os custos operacionais, as restrições de cabotagem marítima podem ser um empecilho para uma melhor conectividade de transporte marítimo.

Diante dos dados proporcionados ao longo deste artigo, fica demonstrado que o transporte marítimo, e nomeadamente a navegação de cabotagem, é tratada de forma estratégica pelo motivo de ser o principal meio de transporte para viabilizar as relações comerciais. Neste escopo, é forçoso a entendimento de que as questões concorrenciais relacionadas ao serviço de transporte marítimo somente podem ser ponderadas em relação à legislação dos países em que estão sediadas as empresas de navegação, em razão da falta de regramento internacionais para o setor.

Os inúmeros instrumentos apontados para promoção da navegação, praticados por diversos países, confirmam a importância da atuação do Estado para o desenvolvimento do modal da cabotagem, objetivando garantir a previsibilidade do suprimento do serviço de transporte marítimo, para acolher as demandas dos respectivos comércios nacional e, posteriormente, transnacional.

Contudo, os estudos realizados de modo recente sobre a cabotagem no Brasil, assinalam que as principais barreiras para o progresso do modal são a ineficiência portuária, demasiada burocracia e infraestrutura imprópria, e são pontos que não estão relacionados à navegação.

REFERÊNCIA DAS FONTES CITADAS

ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, A necessidade para desenvolver um modal estratégico. Disponível em: <<http://www.abac-br.org.br/a-necessidade-para-desenvolver-um-modal-estrategico/>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

ANTF - Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários na matéria Ferrovias e cargas e o futuro do Brasil com propostas para o novo governo federal 2019/2022. Disponível em: < <https://www.antf.org.br/wp-content/uploads/2018/09/Folder-presidencial4-v2-spread.pdf>>. Acesso em: 11 jul. 2020.

BALLOU, Ronald. Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial. São Paulo: Atlas, 2006.

BECK, Ulrich. O que é globalização? Equívocos do globalismo. Respostas a globalização. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Antaq. Disponível em: < <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>>. Acesso em: 13 maio 2020.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Antaq. Estudo da Cabotagem. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

BRASIL. Agência Nacional do Petróleo, Gás natural e Biocombustível. Anp. Disponível em <<http://www.anp.gov.br/armazenamento-e-movimentacao-de-produtos-liquidos>>. Acesso em: 11 jul. 2020.

BRASIL. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm>. Acesso em: 11 jun. 2020.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Zona Costeira e Marinha. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/biodiversidade/biodiversidade-aquatica/zona-costeira-e-marinha.html>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão n.º 1388/2019. Relator Min Bruno Dantas. Julgamento 12/06/2019. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A1383%2520ANOACORDAO%253A2019/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0/%2520?uuid=74a42f30-6aea-11ea-897e-0f22d3e93d5d>. Acesso em: 12 jul. 2020.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Relatório de auditoria operacional: cabotagem**. TC 023.297/2018-2. Apenso: TC 003.329/2019-4. Acórdão n. 1383/2019. Relator Min. Bruno Dantas. Julg.12/06/19. Disponível em.: <www.tcu.gov.br>. Acesso em: 12 jul. 2020.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de; STELZER, Joana; PAGNUSSATTO, Débora Alberti. Da Transnacionalização do Comércio mundial ao desenvolvimento local e social – Gestão e Função no Porto de Itajaí. **In:** CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). **Direito, regulação e logística**. Belo Horizonte: Fórum, 2013.

CAXITO, Fabiano. **Logística: Um enfoque prático**. São Paulo: Saraiva, 2011.

CHOPRA, Sunil e MEINDL, Peter. Gestão da cadeia de suprimentos: estratégia, planejamento e operações. São Paulo: Pearson, 2011.

CNT - Confederação Nacional de Transportes – Aspectos gerais da navegação no interior do Brasil, 02/10/2019. Disponível em: <<https://cnt.org.br/aspectos-gerais-navegacao-brasil>>. Acesso em: 11 jun. 2020.

DIAS, Marco Aurélio E. Administração de materiais: uma abordagem logística. São Paulo: Atlas, 1993.

JACOBS, F. Robert e CHASE, Richard. B. **Administração de operações e da cadeia de suprimentos**. Porto Alegre: AMGH, 2012.

PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica**: teoria e prática. Florianópolis: Conceito, 2008.

PIFFER, Carla; CRUZ, Paulo Márcio. O direito transnacional e a consolidação de um pluralismo jurídico transnacional. **In:** GARCIA, Heloise Siqueira; CRUZ, Paulo Márcio. **Interfaces entre Direito e Transnacionalidade**. Itajaí: UNIVALI, 2020.

STAFFEN, Márcio Ricardo. COVID-19 e a pretensão jurídica transnacional por transparência. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.15, n.1, 1º quadrimestre de 2020, p. 133. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

STELZER, Joana. Relações internacionais e corporações transacionais: um estudo de interdependência à luz da globalização. **In:** OLIVEIRA, Odete Ma-

ria de (Coord.) **Relações internacionais e globalização: grandes desafios,**

UNCTAD, 2018. ***Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity.*** Disponível em:

< <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1965> > Acesso em: 14 jul. 2020.