

Presidência da República
Casa Civil
Secretaria Especial para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 12.555, DE 16 DE JULHO DE 2025

Dispõe sobre as regras, os critérios e os procedimentos a serem observados pelas pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, para a implementação, a habilitação, a execução e o monitoramento do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, de que trata a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, e regulamenta disposições da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, e da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, *caput*, incisos IV e VI, alínea “a”, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, na Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e na Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022,

DECRETA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre as regras, os critérios e os procedimentos a serem observados pelas pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, para a implementação, a habilitação, a execução e o monitoramento do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, de que trata a [Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#), e regulamenta as disposições da [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), e da [Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#).

Art. 2º Compete ao Ministério de Portos e Aeroportos:

- I - monitorar e avaliar o Programa BR do Mar;
- II - elaborar e publicar relatórios periódicos que demonstrem o desempenho do Programa BR do Mar;
- III - estabelecer os critérios a serem observados para o monitoramento e a avaliação do Programa BR do Mar;
- IV - conceder habilitação à empresa brasileira de navegação no Programa BR do Mar e, quando for o caso, declarar a perda da habilitação ou o impedimento de nova habilitação, na forma e nos prazos a serem estabelecidos em ato do Ministério de Portos e Aeroportos, observados os requisitos previstos no [art. 3º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#);

V - estabelecer, ouvida a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo para as embarcações afretadas na forma prevista no [art. 5º, § 1º, inciso IV, da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#);

VI - estabelecer, ouvido o Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, as diretrizes e os critérios para o afretamento de embarcações sustentáveis; e

VII - obter e tratar os dados e as informações disponíveis em sistemas geridos pelo Poder Público, com a finalidade específica de monitorar e avaliar o Programa BR do Mar, e divulgar relatórios consolidados que demonstrem o desempenho do Programa e do setor de transporte aquaviário nacional.

Parágrafo único. Para fins do disposto no inciso VI do *caput*, será considerada como sustentável a embarcação cujos uso e operação observem as dimensões ambiental e social, priorizem o uso de fontes de energia menos poluentes e ambientalmente eficientes e que observem o trabalho digno e não discriminatório.

Art. 3º Compete à Autoridade Marítima estabelecer as condições necessárias para a permissão de entrada e de permanência no País de embarcação autorizada a operar na cabotagem conforme as regras do Programa BR do Mar e mediante contrato de afretamento a casco nu, com e sem lastro.

Parágrafo único. A segurança, os procedimentos, os critérios e os prazos a serem observados para a realização das inspeções e das vistorias necessárias, conforme as normas da Autoridade Marítima, são as condições a que se refere o *caput*.

Art. 4º Compete à ANTAQ, no âmbito do Programa BR do Mar, como órgão fiscalizador e regulador do setor de transporte aquaviário, e observadas as disposições constantes na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), e na [Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#);

I - conceder outorga condicionada à empresa interessada em obter a habilitação no Programa BR do Mar com amparo nas hipóteses de afretamento previstas no [art. 5º, § 1º, incisos IV e V, da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#), na forma estabelecida pelas normas da ANTAQ;

II - autorizar empresa brasileira de navegação a operar embarcação estrangeira afretada conforme as regras do Programa BR do Mar;

III - aprovar, em caráter excepcional, a substituição de embarcação afretada por tempo, antes de esgotado o período informado, se comprovada a inviabilidade de sua operação;

IV - observar as diretrizes e os critérios estabelecidos para o afretamento de embarcações sustentáveis no âmbito do Programa BR do Mar;

V - obter e tratar os dados e as informações disponíveis em sistemas geridos pelo Poder Público, com a finalidade específica de executar a fiscalização e a regulação do setor de transporte aquaviário; e

VI - decidir a respeito da caracterização de operação especial de cabotagem.

§ 1º A empresa brasileira de navegação que obtiver outorga condicionada nos termos do disposto no inciso I do *caput* não poderá realizar outro transporte de carga por cabotagem que não seja aquele exclusivamente destinado ao atendimento do contrato de longo prazo, ou da operação especial de cabotagem, pelo qual foi habilitada no Programa BR do Mar.

§ 2º A ANTAQ acompanhará o cumprimento dos critérios exigidos e a execução dos compromissos assumidos pela empresa para obtenção da outorga a que se refere o inciso I do *caput*, na forma estabelecida pelas normas da ANTAQ.

§ 3º A outorga condicionada será extinta quando for declarada perda da habilitação no Programa BR do Mar pelo Ministério de Portos e Aeroportos, ou na hipótese de verificação do descumprimento dos critérios exigidos ou dos compromissos assumidos pela empresa para a sua obtenção, nos termos estabelecidos em normas da ANTAQ.

Art. 5º Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego, na qualidade de órgão responsável pela fiscalização do cumprimento das normas de proteção ao trabalho, saúde e segurança no trabalho, no âmbito das relações de trabalho e de emprego:

I - promover a fiscalização das condições de trabalho, segurança, saúde no trabalho e das condições de vida a bordo de embarcações comerciais, nacionais e estrangeiras, utilizadas na navegação de cabotagem realizada em águas jurisdicionais brasileiras;

II - assegurar o cumprimento das disposições infralegais e legais relacionadas ao trabalho aquaviário, inclusive os acordos, os tratados e as convenções internacionais ratificados pela República Federativa do Brasil, quando aplicável a embarcações que operem na navegação de cabotagem, nos termos do disposto no [art. 12 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#); e

III - fiscalizar o cumprimento das exigências quanto à admissão de tripulantes brasileiros em embarcações de bandeira brasileira, inscritas ou não no Registro Especial Brasileiro – REB, e em embarcações de bandeira estrangeira que operem na navegação de cabotagem, nas funções e nas proporções previstas na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), na [Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#), e em resoluções normativas aprovadas pelo Conselho Nacional de Imigração.

Parágrafo único. O Ministério do Trabalho e Emprego informará ao Ministério de Portos e Aeroportos e à ANTAQ as eventuais infrações aos dispositivos legais e regulamentares relativos ao trabalho aquaviário.

Art. 6º O acesso aos dados e às informações disponíveis nos sistemas geridos pelo Poder Público a que se referem o art. 2º, *caput*, inciso VII, e o art. 4º, *caput*, inciso V, deste Decreto ocorrerá mediante o uso compartilhado de dados pessoais, nos termos do disposto no [art. 26 da Lei nº 13.709, de 14 de agosto 2018](#), e caberá ao Ministério de Portos e Aeroportos realizar o tratamento necessário para garantir a proteção de dados e de informações, na forma estabelecida em lei.

Parágrafo único. Ficam excluídos do disposto no *caput* os dados protegidos por sigilo fiscal sob gestão da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

CAPÍTULO II

DA HABILITAÇÃO NO PROGRAMA DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE POR CABOTAGEM – BR DO MAR

Art. 7º A habilitação no Programa BR do Mar será concedida por ato do Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, a pedido da empresa interessada, mediante apresentação de requerimento, na forma e nos prazos a serem estabelecidos em ato do Ministério de Portos e Aeroportos.

Art. 8º A empresa interessada em obter a sua habilitação no Programa BR do Mar deverá atender aos seguintes requisitos:

I - estar autorizada pela ANTAQ a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem, ou possuir outorga condicionada, na forma estabelecida neste Decreto;

II - estar em situação regular em relação aos tributos federais; e

III - apresentar, na forma e na periodicidade a ser indicada em ato do Ministério de Portos e Aeroportos, as informações relativas à sua operação no País, de acordo com os parâmetros de monitoramento indicados no art. 3º, [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm"caput](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm) [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm), inciso III, da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022.

Art. 9º O descumprimento dos requisitos estabelecidos no art. 8º acarretará a perda da habilitação da empresa no Programa BR do Mar, observados os princípios do contraditório e da ampla defesa, conforme procedimento a ser estabelecido em ato do Ministério de Portos e Aeroportos.

Parágrafo único. A empresa que perder a sua habilitação nos termos do disposto no *caput* não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de dois anos, contado da data de publicação da portaria de desabilitação editada pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

CAPÍTULO III

DA EXECUÇÃO DO PROGRAMA DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE POR CABOTAGEM E DAS MEDIDAS DE ESTÍMULO À CABOTAGEM

Seção I

Das regras gerais

Art. 10. A execução do Programa BR do Mar está estruturada e será monitorada a partir das seguintes hipóteses de afretamento por tempo de embarcações estrangeiras trazidas com fundamento na [Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm), observado o disposto no art. 5º, [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm"caput](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm) [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14301.htm), incisos I e II, da referida Lei:

I - ampliação da tonelage de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico ao qual pertence a empresa afretadora, de acordo com a proporção estabelecida no art. 15 deste Decreto;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelage de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses, contado de forma ininterrupta;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da tonelage de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses, contado de forma ininterrupta;

IV - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto neste Decreto; e

V - prestação exclusiva de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de até trinta e seis meses, prorrogável por até doze meses, nos termos do disposto no art. 19, § 4º, deste Decreto.

Parágrafo único. A empresa habilitada no Programa BR do Mar somente poderá afretar por tempo, nas hipóteses previstas nos incisos I a V do *caput*, embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação para operar em navegação de cabotagem, desde que, durante todo o período de afretamento, conforme comprovação aceita pela ANTAQ, tais embarcações estejam em sua:

I - propriedade; ou

II - posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

Art. 11. A entrada e a permanência no País das embarcações estrangeiras afretadas pelo Programa BR do Mar em águas sob jurisdição nacional está condicionada à realização das inspeções periódicas exigidas pela Autoridade Marítima, com vistas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por embarcações, conforme exigido em normas da Autoridade Marítima e de acordo com as convenções internacionais das quais a República Federativa do Brasil é signatária.

§ 1º A Autoridade Marítima informará ao Ministério de Portos e Aeroportos e à ANTAQ as eventuais irregularidades que houver constatado nas inspeções de que trata o *caput*.

§ 2º Após o recebimento da informação de irregularidade de que trata o § 1º, o Ministério de Portos e Aeroportos notificará a empresa brasileira de navegação e estabelecerá prazo para que regularize a situação sob pena de desabilitação no Programa BR do Mar e de perda do direito de permanência no País pela embarcação estrangeira, sem prejuízo de outras sanções previstas na legislação.

§ 3º No caso de perda do direito de permanência no País pela embarcação estrangeira na forma prevista no § 2º, o Ministério de Portos e Aeroportos informará o fato à ANTAQ para que cancele a autorização de afretamento da embarcação.

§ 4º Normas da Autoridade Marítima poderão estabelecer regras para a garantia da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e da prevenção da poluição ambiental por embarcações.

Art. 12. As embarcações afretadas com base no Programa BR do Mar ficam obrigadas a ter comandante e chefe de máquinas brasileiros e devem observar as resoluções normativas do Conselho Nacional de Imigração.

Parágrafo único. Os mestres de cabotagem e os condutores de máquinas embarcados, constantes na lista de tripulantes, deverão ser brasileiros, independentemente de constarem ou não no Cartão de Tripulação de Segurança, observadas as resoluções normativas do Conselho Nacional de Imigração.

Art. 13. A entrada e a permanência no País das embarcações afretadas com base no Programa BR do Mar estarão condicionadas à cobertura de seguro e resseguro de cascos e máquinas e responsabilidade civil, observadas as seguintes coberturas mínimas:

I - cascos, máquinas, carga e materiais de bordo, remoção e demolição de destroços e de embarcação;

II - indenizações por acidentes e fatos da navegação que gerem prejuízo a terceiros, inclusive decorrentes de prejuízos à navegação e à operação portuária;

III - indenizações por danos ambientais;

IV - garantia de pagamento de verbas salariais, outras indenizações de natureza trabalhista e promoção de repatriação de tripulante estrangeiro, quando cabível; e

V - garantia de reparação por doenças, lesões e acidentes relacionados ao trabalho, e sequelas deles decorrentes, inclusive perda de salários, custos médicos, invalidez e morte.

Parágrafo único. Os seguros e os resseguros de que trata o *caput* poderão ser contratados no País ou no exterior.

Art. 14. No momento da solicitação da autorização de afretamento por tempo com as devidas comprovações de atendimento aos requisitos estabelecidos no âmbito do Programa BR do Mar, que serão exigidas para a análise e decisão da ANTAQ, a empresa brasileira de navegação indicará a embarcação a ser utilizada no transporte pretendido.

Parágrafo único. A autorização para afretamento por tempo estará vinculada à embarcação indicada durante todo o período informado, e eventual substituição de embarcação somente poderá ser realizada em decorrência de situações que inviabilizem a sua operação, observado o disposto no [art. 9º, § 4º, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#).

Seção II

Das hipóteses de afretamento

Subseção I

Do afretamento por tempo para ampliação de frota

Art. 15. Os afretamentos de embarcações para a ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias, registradas em nome do grupo econômico ao qual pertence a empresa afretadora, estão limitados ao triplo da soma da tonelagem de porte bruto de embarcações brasileiras efetivamente operantes na cabotagem brasileira de propriedade do grupo econômico, na forma estabelecida pela ANTAQ, observadas as seguintes regras:

I - 50% (cinquenta por cento) da tonelagem de porte bruto de embarcações próprias não sustentáveis para o afretamento de embarcações não sustentáveis;

II - 100% (cem por cento) da tonelagem de porte bruto de embarcações próprias não sustentáveis para o afretamento de embarcações sustentáveis;

III - 200% (duzentos por cento) da tonelagem de porte bruto de embarcações próprias sustentáveis para o afretamento de embarcações não sustentáveis; e

IV - 300% (trezentos por cento) da tonelagem de porte bruto de embarcações próprias sustentáveis para o afretamento de embarcações sustentáveis.

§ 1º Para fins de definição do limite de que trata o *caput*, as embarcações próprias fretadas a casco nu por empresa brasileira de navegação para outras empresas brasileiras de navegação serão mantidas no cômputo de embarcações próprias da empresa fretadora, e não serão computadas como tonelagem da empresa afretadora, desde que estejam efetivamente operantes na cabotagem brasileira.

§ 2º Deixará de integrar a base de tonelagem própria do grupo econômico a embarcação própria que estiver inoperante, na forma estabelecida pela ANTAQ.

§ 3º Os contratos de fretamento a casco nu de embarcações brasileiras que tenham vigência igual ou superior a trinta e seis meses poderão conter cláusula de cessão do direito de tonelagem, hipótese em que a embarcação será considerada como embarcação própria da empresa afretadora para fins de definição do limite de que trata o *caput*.

§ 4º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* não serão consideradas para fins do disposto no art. 9º, [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm) *caput* [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm), inciso I, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Subseção II

Do afretamento por tempo em substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País

Art. 16. Os afretamentos de embarcações para substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País observarão o limite de até 200% (duzentos por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, garantido, no mínimo, o afretamento de uma embarcação de porte equivalente, conforme regulamento da ANTAQ.

§ 1º A autorização de afretamento de que trata o *caput* observará o limite de prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite máximo de trinta e seis meses, contado de forma ininterrupta.

§ 2º As prorrogações de que trata o § 1º ficarão condicionadas à comprovação de que o contrato de construção da embarcação está eficaz e que foram atendidos os parâmetros de evolução e de eficácia de construção de embarcação para fins de afretamento estabelecidos pela ANTAQ em regulamento.

§ 3º A embarcação estrangeira afretada poderá permanecer no País, em operação, por todo o período de trinta e seis meses, ainda que a conclusão da construção, comprovada pela entrega da embarcação brasileira pelo estaleiro à empresa demandante, ocorra em menor prazo.

§ 4º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* não serão consideradas para fins do disposto no art. 9º, [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm) *caput* [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm), inciso I, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

§ 5º Embarcação de tipo semelhante é aquela na qual é possível o transporte do mesmo perfil de carga, com acondicionamentos e características equivalentes à embarcação encomendada a estaleiro brasileiro ou estrangeiro, conforme análise técnica da ANTAQ.

§ 6º Embarcação de porte equivalente é aquela com características análogas à da embarcação do afretador, observado o limite máximo de tolerância, conforme regulamento da ANTAQ.

Subseção III

Do afretamento por tempo em substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior

Art. 17. Os afretamentos de embarcações para substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior observarão o limite de até 100% (cem por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, garantido, no mínimo, o afretamento de uma embarcação de porte equivalente, conforme regulamento da ANTAQ.

§ 1º A autorização de afretamento de que trata o *caput* observará o limite de prazo de seis meses, contado do pagamento inicial da embarcação em construção ao estaleiro construtor, prorrogável por igual período, até o limite máximo de trinta e seis meses, contado de forma ininterrupta.

§ 2º As prorrogações de que trata o § 1º ficarão condicionadas à comprovação de que o contrato de construção da embarcação está eficaz e de que foram atendidos os parâmetros de evolução e de eficácia de construção de embarcação para fins de afretamento estabelecidos pela ANTAQ em regulamento.

§ 3º Para fazer jus ao afretamento de embarcação estrangeira em substituição à construção de embarcação no exterior, a empresa brasileira apresentará à ANTAQ cópia do contrato de construção, com tradução juramentada, firmado com o estaleiro estrangeiro, acompanhado das informações que atestem:

I - que a construção demandada objetiva atender às operações da cabotagem brasileira;

II - a evolução física e financeira da obra, com comprovação de realização de, no mínimo, 10% (dez por cento) do cronograma previsto em contrato, atestada por uma sociedade classificadora reconhecida pela Marinha do Brasil;

III - a data de previsão de entrega da embarcação pelo estaleiro construtor e do seu ingresso no País; e

IV - o depósito de caução de até 100% (cem por cento) do valor total da embarcação, na forma e nas condições estabelecidas em normas da ANTAQ.

§ 4º Além dos documentos e informações previstos no § 3º, a ANTAQ poderá exigir a apresentação de outras informações ou documentos atestados por sociedade classificadora reconhecida pela Marinha do Brasil para fins de acompanhamento da execução da construção da embarcação no exterior.

§ 5º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* não serão consideradas para fins do disposto no art. 9º. [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm) *caput* [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm), inciso I, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

§ 6º O não ingresso da embarcação construída no exterior no prazo limite de trinta e seis meses, contado a partir do pagamento inicial ao estaleiro construtor, implicará a abertura de processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, de que trata a [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), incluída a possibilidade de propor a perda da habilitação da empresa no Programa BR do Mar.

§ 7º O valor do depósito de caução a que se refere o inciso IV do § 3º será limitado a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), nos termos do disposto no [art. 78-F da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

§ 8º Para fins do disposto neste artigo, deverão ser observadas as definições de embarcação de tipo semelhante e de embarcação de porte equivalente previstas no art. 16, § 5º e § 6º.

Subseção IV

Do afretamento por tempo para atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo

Art. 18. Os afretamentos de embarcações estrangeiras por tempo para atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo no âmbito do Programa BR do Mar somente serão autorizados com embarcações sustentáveis e dependerão da comprovação de contrato entre a empresa brasileira de navegação e o embarcador da carga com vigência de, no mínimo, cinco anos para fins de prestação exclusiva, contínua, ininterrupta e regular de serviço de transporte de cargas por cabotagem no País.

§ 1º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* não serão consideradas para comprovar a existência ou a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira, nos termos do disposto no [art. 9º](#), [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm" caput HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm", inciso I, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), e deverão permanecer em operação exclusivamente para o atendimento do contrato de transporte firmado entre as partes.

§ 2º A empresa brasileira que ainda não possua outorga da ANTAQ para operar na cabotagem brasileira e que pretenda realizar prestação exclusiva de serviços por contrato de transporte de longo prazo solicitará à ANTAQ a concessão de outorga condicionada à habilitação no Programa BR do Mar e comprovará, no ato da solicitação, a intenção contratual entre as partes para a prestação do serviço de transporte de longo prazo, conforme ato a ser editado pelo Ministro de Estado de Portos e Aeroportos e demais normas da ANTAQ.

§ 3º O afretamento de embarcação para atendimento de contrato de longo prazo não será autorizado para substituir afretamento realizado para a prestação exclusiva de operações especiais de cabotagem de que trata o [art. 5º, § 1º, inciso V, da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#), enquanto estiver em vigor a operação especial autorizada.

Subseção V

Do afretamento por tempo para prestação exclusiva de operações especiais de cabotagem

Art. 19. As autorizações para afretamentos de embarcações estrangeiras por tempo para prestação exclusiva de operações especiais de cabotagem observarão o prazo de até trinta e seis meses, prorrogável por mais doze meses.

§ 1º O requerimento de autorização de afretamento de que trata o *caput* deverá ser fundamentado e apresentado à ANTAQ.

§ 2º O requerimento de que trata o § 1º estará acompanhado de estudo de mercado específico que demonstre que a operação pretendida tem as características de operação especial de cabotagem, nos termos do disposto no [art. 5º, § 2º, inciso II, da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#).

§ 3º A análise de mercado a que se refere o § 2º considerará a disponibilidade de embarcações de tipo, porte e padrões técnicos e de segurança adequados às especificidades da carga e aos padrões de segurança do afretador, conforme regulamento da ANTAQ.

§ 4º A prorrogação da autorização de que trata o *caput* dependerá da apresentação de requerimento da empresa interessada que demonstre que a operação mantém as características de operação especial de cabotagem.

Art. 20. Para fins de autorização de afretamento por tempo no âmbito do Programa BR do Mar, serão consideradas operações especiais de cabotagem aquelas operações consideradas regulares que envolvam tipo de carga, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado, com embarcações brasileiras, na cabotagem brasileira.

§ 1º Compete à ANTAQ decidir, de forma fundamentada, a respeito da caracterização de uma operação especial de cabotagem para fins do disposto no *caput*.

§ 2º Em sua decisão, a ANTAQ considerará:

I - a descrição da carga e demais especificações suficientes para caracterizar seu transporte e manuseio, e a sua aptidão para inovar o transporte por cabotagem;

II - a forma de acondicionamento da carga e a sua aptidão para inovar o mercado de transporte por cabotagem, considerado o tipo de navegação utilizado para o transporte;

III - a localização das áreas ou das instalações portuárias de destino ou de origem e a sua aptidão para inovar as rotas do transporte de cabotagem; ou

IV - outros critérios estabelecidos em normas da ANTAQ.

§ 3º Não será considerada inovação de rota a utilização de área ou terminal portuário diferente localizado em sua mesma área de influência.

§ 4º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* não serão consideradas para fins do disposto no art. 9º. [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm) *caput* [HYPERLINK "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm), inciso I, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, e devem ser mantidas em operação exclusivamente para o atendimento da operação especial de cabotagem para a qual foi autorizada.

Art. 21. A capacidade e o porte da embarcação afretada por tempo para atender operação especial de cabotagem deverão ser proporcionais à demanda da operação especial de cabotagem autorizada.

CAPÍTULO IV

DO ACOMPANHAMENTO DO PROGRAMA DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE POR CABOTAGEM – BR DO MAR

Art. 22. Para o acompanhamento do Programa BR do Mar, da medição das metas, e para a fiscalização e eventual revisão do Programa BR do Mar, o Ministério de Portos e Aeroportos e a ANTAQ obterão, junto à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, perfil de acesso a dados e informações constantes em sistemas de informação administrados por aquela Secretaria.

Parágrafo único. O perfil de acesso a que se refere o *caput* permitirá o acesso aos dados obtidos pela operação da cabotagem brasileira, ressalvados aqueles protegidos por sigilo fiscal, as informações garantidas por sigilo e o tratamento de dados pessoais na forma prevista na [Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011](#), na [Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018](#), no [Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012](#), e no [Decreto nº 10.046, de 9 de outubro de 2019](#), e a sua utilização ficará restrita à formulação de políticas públicas, à fiscalização e à regulação do setor de transporte aquaviário.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 23. As condições de segurança para o afretamento a casco nu de que trata o [art. 10, § 3º, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), se referem a segurança:

I - da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção à poluição ambiental por embarcações; e

II - ambiental e social.

§ 1º Para o atendimento dos critérios de segurança da navegação, de salvaguarda da vida humana no mar e de prevenção à poluição ambiental por embarcações, deverão ser observadas as condições de segurança estabelecidas em norma da Autoridade Marítima.

§ 2º Para o atendimento dos critérios de segurança ambiental e social, as embarcações afretadas a casco nu de que trata o [art. 10, § 1º a § 4º, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), deverão atender aos requisitos de embarcação sustentável.

§ 3º A embarcação afretada a casco nu que deixar de ser sustentável durante o período de afretamento terá o seu REB cancelado.

§ 4º Caberá à ANTAQ informar ao Tribunal Marítimo a perda da condição de segurança ambiental e social da embarcação, para fins de cancelamento do registro da embarcação no REB.

Art. 24. É obrigatória a disponibilização de vagas para estágio embarcado a alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo em operação no País.

§ 1º As vagas para estágio embarcado de que trata o *caput* serão destinadas exclusivamente para estágio embarcado estabelecido no sistema de ensino profissional marítimo e compreende a complementação obrigatória ao ensino teórico, por meio da prática embarcada supervisionada, dos alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo, conforme o disposto em legislação específica, em normas da Autoridade Marítima e, no que couber, nas convenções ou atos internacionais sobre a matéria.

§ 2º Compete à Autoridade Marítima dispor sobre os quantitativos mínimos de vagas de estágio destinadas a praticantes para cada tipo de embarcação e de operação, observadas a capacidade de acomodação e as limitações operacionais de cada embarcação.

Art. 25. Serão aplicáveis às empresas brasileiras de investimento na navegação as mesmas regras relativas à tonelagem de porte bruto, tipo semelhante, prazos e condições de construção de embarcações aplicáveis às empresas brasileiras de navegação, conforme regulamento da ANTAQ e os dispositivos legais pertinentes.

Art. 26. O direito de afretamento de embarcação estrangeira a tempo por empresa brasileira de investimento na navegação, de que trata o [art. 10-A da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), poderá ser transferido por ela para outra empresa brasileira de navegação por contrato de fretamento oneroso, sendo obrigatória a existência de outorga de autorização concedida pela ANTAQ, neste caso, apenas para a empresa afretadora.

Parágrafo único. A autorização de afretamento de que trata o *caput* será realizada e fiscalizada pela ANTAQ, de acordo com as regras por ela estabelecidas.

Art. 27. As embarcações que operem nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional estão isentas de apresentar Certificado de Livre Prática – CLP, em todos os portos e instalações portuárias nacionais, e apenas comunicarão a sua chegada à autoridade sanitária do porto de destino, por ato declaratório, sem a necessidade de anuência da autoridade sanitária, conforme regulamentação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

Art. 28. A ocorrência a bordo de eventos de saúde ou de situações de risco sanitário será notificada imediatamente pela embarcação à autoridade sanitária do porto de destino pelo meio de comunicação mais rápido disponível.

Art. 29. O cálculo da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de propriedade da empresa brasileira de navegação, para fins de atesto de tonelagem para afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu com suspensão de bandeira, nos termos do disposto no , será realizado pela ANTAQ e deverá manter equivalência e semelhança com a soma da tonelagem de porte bruto das embarcações da frota da empresa brasileira de navegação que comprovarem estar em operação na navegação pretendida, na forma estabelecida em regulamento da ANTAQ.

Art. 30. Para o estabelecimento de descontos nas alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, de que trata o [art. 6º, § 4º, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#), é necessária a prévia análise do fluxo de caixa do Fundo da Marinha Mercante e a prévia aprovação dos descontos pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante – CDFMM.

Art. 31. O [Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

[“Art. 2º](#) Poderão ser registradas no REB, nos termos da [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#):

I - as embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação;

II - as embarcações afretadas a casco nu com suspensão de bandeira, operadas por empresas brasileiras de navegação;

III - as embarcações brasileiras que componham a frota de empresa brasileira de investimento na navegação; e

IV - as embarcações brasileiras que tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio firmado com empresa brasileira de navegação.

Parágrafo único.

.....

b) para a navegação de cabotagem, na forma prevista no [art. 10, **HYPERLINK** "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"caput](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm) **HYPERLINK** "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm", inciso III, e nos § 1º a § 3º, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e

c) para a navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, na forma prevista no [art. 10, **HYPERLINK** "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"caput](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm) **HYPERLINK** "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm", inciso III, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997." (NR)

“Art. 3º

.....

V - PRÉ-REGISTRO NO REB: registro provisório de embarcação em construção em estaleiro brasileiro, no território nacional, com vistas ao benefício dos incentivos do REB;

.....

VIII- EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO: pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto na legislação brasileira, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário e está autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas; e

IX - EMPRESA BRASILEIRA DE INVESTIMENTO NA NAVEGAÇÃO: aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação.” (NR)

“Art. 4º O pré-registro e o registro no REB, e suas renovações, suas averbações, seus cancelamentos e suas reativações serão efetuados pelo Tribunal Marítimo.

§ 1º O pré-registro no REB será feito em atendimento a requerimento formulado pela empresa brasileira de navegação ou pela empresa brasileira de investimento na navegação ou pelo estaleiro brasileiro, ao qual serão anexados os seguintes documentos:

.....

b) contrato de construção da embarcação com estaleiro nacional, quando couber, devidamente registrado por qualquer tabelião de notas ou tabelião de contratos marítimos, na forma da lei;

.....

§ 2º O registro no REB será feito em atendimento a requerimento formulado pela empresa brasileira de navegação proprietária ou afretadora da embarcação brasileira, ou pela empresa brasileira de investimento na navegação, ao qual serão anexados os seguintes documentos:

a) para embarcação pré-registrada, o ato de registro dominial no Registro de Propriedade de Embarcação no Tribunal Marítimo ou, no caso de embarcação dispensada desse Registro, a inscrição perante a Autoridade Marítima;

b) para embarcação sem pré-registro, pela comprovação do registro dominial no Tribunal Marítimo ou da inscrição perante a Autoridade Marítima;

c) cópia do instrumento público ou particular do contrato de afretamento, quando a empresa não for a proprietária da embarcação; e

d) Certidão Negativa de Débitos Relativos aos Tributos Federais e à Dívida Ativa da União e Certificado de Regularidade do FGTS.

§ 3º Para embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, com suspensão provisória de bandeira, o registro no REB estará condicionado à apresentação no Tribunal Marítimo, pela empresa brasileira de navegação, ou pela empresa brasileira de investimento na navegação, dos seguintes documentos:

.....

b) cópia do instrumento público ou particular do contrato de afretamento;

.....

e) certificado de segurança da navegação expedido pela Autoridade Marítima;

f) relatório favorável de vistoria de condições nas situações estabelecidas pela Autoridade Marítima Brasileira e realizado por sociedade classificadora reconhecida para atuar em nome do Governo brasileiro;

.....

i) registro atualizado de classificação expedido por sociedade classificadora reconhecida para atuar em nome do Governo brasileiro;

j) atestado de tonelagem emitido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ de enquadramento da embarcação nas condições do art. 2º, parágrafo único, alíneas “a” a “c”; e

k) atestado de disponibilidade emitido pela ANTAQ de enquadramento da embarcação nas condições do art. 2º, parágrafo único, alínea “b”.

.....

§ 6º

a)

1. por solicitação da empresa brasileira de navegação, da empresa brasileira de investimento na navegação ou do estaleiro brasileiro;

.....

b)

1. por solicitação da empresa brasileira de navegação ou da empresa brasileira de investimento na navegação;

.....
3. por afretamento a casco nu a empresa brasileira ou a empresa estrangeira de navegação;

.....
7. por perda da condição de segurança ambiental e social da embarcação afretada a casco nu de que trata o [art. 10, § 1º a § 4º, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), durante o período de afretamento.

.....
§ 8º Caberá à ANTAQ informar ao Tribunal Marítimo as empresas brasileiras de navegação que, por força de alienação ou cancelamento de construção de embarcação própria ou afretada com cessão onerosa de tonelagem, estejam excedendo sua capacidade de inscrição no REB de embarcações afretadas a casco nu com suspensão provisória de bandeira, para fins de cancelamento do registro no REB.” (NR)

“Art. 5º É assegurada às empresas brasileiras de navegação e às empresas brasileiras de investimento na navegação a contratação, no mercado internacional, de cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil, inclusive para a remoção de destroços, para suas embarcações, próprias ou afretadas, registradas ou não no REB.

.....” (NR)

“Art. 11. As embarcações construídas no País e transferidas por matriz de empresa brasileira de navegação para subsidiária integral no exterior poderão retornar ao registro brasileiro, como de propriedade da mesma empresa nacional de origem, desde que aprovadas em vistoria de condição pela Autoridade Marítima.

Parágrafo único. Após o retorno ao registro brasileiro, a embarcação poderá ser registrada no REB, observado o estabelecido no art. 4º, § 2º.” (NR)

“Art. 11-A. O Tribunal Marítimo, mediante ato normativo, estabelecerá os procedimentos necessários ao cumprimento de suas atribuições com relação ao pré-registro e ao registro no REB, e às suas renovações, suas averbações, seus cancelamentos e suas reativações.” (NR)

Art. 32. O [Decreto nº 5.269, de 10 de novembro de 2004](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

.....
XVII - pronunciar-se sobre as contas do FMM, antes do seu encaminhamento aos órgãos de controle interno para os fins legais;

XVIII - analisar o fluxo de caixa do FMM e pronunciar-se sobre o estabelecimento de descontos nas alíquotas do AFRMM, de que trata o [art. 6º, § 4º, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#); e

XIX - exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Ministro de Estado de Portos e Aeroportos.

.....” (NR)

Art. 33. O [Decreto nº 5.543, de 20 de setembro de 2005](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º Para a fruição dos direitos previstos no [art. 17, § 4º, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#), e no [art. 11 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#), a empresa brasileira de navegação apresentará a seguinte documentação:

I - autorização de afretamento emitida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, atendendo ao disposto no [art. 9º, HYPERLINK](#) ["http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm) HYPERLINK ["http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm"](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm), inciso III, da [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), e no [art. 5º, § 1º, incisos II e III, da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#);

.....” (NR)

“Art. 24.

.....

VIII - aplicar os recursos de que trata o *caput* do [art. 20 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#), em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional.

Parágrafo único. As competências previstas nos incisos VII e VIII do *caput* deste artigo e no art. 12, *caput*, serão exclusivas do agente financeiro Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES até a regulamentação da matéria e a efetiva habilitação de novos agentes financeiros por ato do CDFMM.” (NR)

Art. 34. O [Decreto nº 8.257, de 29 de maio de 2014](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

.....

II - transportadas por meio fluvial e lacustre, exceto quando se tratar de cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, nos termos do disposto no [art. 4º, § 2º, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#);

.....

IV - cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, na navegação de cabotagem, quando o descarregamento tiver início até 8 de janeiro de 2027, em cumprimento ao disposto no [art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), e no [art. 24 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#).

Parágrafo único. Sobre as cargas excetuadas no inciso II não haverá incidência do AFRMM caso o descarregamento tenha início até 8 de janeiro de 2027, em cumprimento ao disposto no [art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), e no [art. 24 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#).” (NR)

“Art. 6º

I- 8% (oito por cento) na navegação de longo curso;

II- 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem;

III- 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste; e

IV- 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis sólidos e outras cargas nas Regiões Norte e Nordeste.

.....

§ 4º Poderão ser estabelecidos descontos nas alíquotas de que trata este artigo, de acordo com o previsto no [art. 6º, § 4º, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#), desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga e com os tipos de navegação, considerado apenas o fluxo de caixa do FMM.” (NR)

“Art. 11.

.....

§ 3º

.....

II- isenta do pagamento do AFRMM, conforme previsto no [art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#), ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do [art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), e do [art. 24 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022](#); e

.....

§ 4º Nos casos de suspensão e não incidência do AFRMM, a TUM será recolhida isoladamente, por meio do Sistema Mercante, ressalvada as hipóteses previstas na parte final dos incisos II e III do § 3º.

.....” (NR)

“Art. 20.

.....

§ 4º O Ministério de Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ terão acesso às informações registradas no Sistema Mercante e nos sistemas mencionados no § 2º com a finalidade específica de subsidiar a implementação, o monitoramento e a avaliação de políticas

públicas e a fiscalização e a regulação das atividades econômicas, e serão responsáveis pelo tratamento necessário para resguardar o sigilo fiscal e garantir a proteção de dados e informações, na forma da lei.” (NR)

Art. 35. Ato conjunto do Ministério de Portos e Aeroportos e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços disporá sobre os critérios e as diretrizes para o afretamento de embarcação sustentável, no âmbito de suas competências.

Art. 36. Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I - do Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997:

a) os [§ 1º](#) e [§ 2º do art. 5º](#); e

b) os [art. 6º](#) e [art. 7º](#);

II - os [art. 22](#) e [art. 23 do Decreto nº 5.543, de 20 de setembro de 2005](#);

III - o [art. 2º do Decreto nº 8.036, de 28 de junho de 2013](#), na parte em que altera os seguintes dispositivos do art. 24 do Decreto nº 5.543, de 20 de setembro de 2005:

a) o [inciso VIII do *HYPERLINK* "http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2011-2014/2013/Decreto/D8036.htm"caput](#); e

b) o [parágrafo único](#); e

IV - o [inciso III do caput do art. 4º do Decreto nº 8.257, de 29 de maio de 2014](#).

Art. 37. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de julho de 2025; 204º da Independência e 137º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

José Múcio Monteiro Filho

Fernando Haddad

Silvio Serafim Costa Filho

Luiz Marinho

Este texto não substitui o publicado no DOU de 17.7.2025.

*

