



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 209/2025/GRN/SRG

Assunto: **Análise de revisão de medida cautelar.**

1. INTRODUÇÃO

1. Em atendimento ao Despacho SRG (SEI nº 2730549), trata-se de manifestação técnica sobre as impugnações apresentadas à Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) abaixo relacionadas:

- a) Petição Pedido de Suspensão da **Associação Brasileira dos Armadores -ABAC** e do **Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNTT ("Centronave")** (SEI nº 2727251 e anexos);
- b) Petição Pedido de Reconsideração da **Associação Brasileira dos Armadores - ABAC** (SEI nº 2725214 e anexos);
- c) Impugnação à pet. reconsideração-suspensão ABAC da **Associação Comercial do Amazonas - ACA** (SEI nº 2729963);
- d) Petição Antaq Pedido de Reconsideração da **Norcoast Logística S.A. - Norcoast** (SEI nº 2731372 e anexos);
- e) Embargos de Declaração da **Log-In Logística Intermodal S/A -Log-In** (SEI nº 2729953);
- f) Contrarrazões aos Embargos de Declaração da Log-In da **Associação Comercial do Amazonas - ACA** (SEI nº 2731414); e
- g) Petição Manifestação - NT da **Associação Brasileira dos Armadores -ABAC** e do **Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNTT ("Centronave")** (SEI nº 2731450 e anexos).

2. As peças versam sobre a suspensão cautelar da cobrança da denominada *Low Water Surcharge* - LWS nas operações de transporte marítimo de contêineres com origem ou destino Manaus/AM, em razão de suposta estiagem severa na região amazônica.

3. O objetivo da presente Nota é avaliar os argumentos apresentados e verificar se há elementos técnicos ou jurídicos capazes de alterar as conclusões constantes da Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (SEI nº 2701849), que subsidiou a decisão recorrida.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

4. A manifestação jurídica apresentada pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC e pelo Centro Nacional de Navegação Transatlântica ("Centronave") (SEI nº 2727251 e anexos):

- a) Questiona a suspensão da cobrança da "taxa da seca" aplicada por armadores durante períodos de estiagem no rio Negro;
- b) Sustenta que a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) foi baseada em critérios técnicos equivocados;
- c) Afirma que o Ofício nº 20-472/CFAOC-MB (SEI nº 2727254), de 30/10/2025, da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental - CFAOC, configuraria "fato novo" por reconhecer restrições de navegabilidade e seca severa;

- d) Informa que a cobrança da sobretaxa reflete custos reais de operação em condições de seca;
- e) Informa que o uso de um critério fixo (nível de 17,7m no rio Negro) ignora variações naturais e operacionais;
- f) Informa que haveria desatualização e inadequação dos dados utilizados para a concessão da medida cautelar;
- g) Argumenta que a Deliberação teria sido proferida sem contraditório prévio;
- h) Argumenta que teria ocorrido violação à liberdade de preços e risco ao equilíbrio econômico da operação; e
- i) Alega urgência na suspensão imediata da Deliberação, de forma a evitar prejuízos financeiros irreparáveis aos armadores.

5. Em resumo, trata-se de petição técnico-jurídica de reconsideração e pedido de urgência, visando restabelecer a cobrança da "taxa da seca" por armadores na navegação amazônica, com base em pareceres da Autoridade Marítima e na defesa da liberdade de preços e segurança da navegação.

6. A ABAC, por sua vez, por meio do documento SEI nº 2725214, requer a reconsideração da Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) para restabelecer a cobrança da "taxa da seca", afastar a exigência do nível de 17,7m como sua condição de validade e impedir penalizações contra armadores que mantiverem a cobrança. Para tal, defende:

- a) A Antaq, ao adotar o parâmetro de 17,7m, teria extrapolado sua competência e invadido matéria técnica e de segurança;
- b) O nível hidrométrico da ANA é estático, não operacional;
- c) O parâmetro válido deve ser o Calado Máximo Recomendável - CMR e a Folga Abaixo da Quilha - FAQ, definidos diariamente pela Marinha;
- d) A Deliberação foi emitida sem ouvir os armadores e sem motivação técnica suficiente;
- e) A decisão baseou-se em informações antigas fornecidas pela Associação Comercial do Amazonas - ACA;
- f) Na data da deliberação, já havia restrições reais de navegação impostas pela CFAOC, comprovadas por comunicados oficiais e dados técnicos;
- g) Os armadores atuam em regime de liberdade de preços e a Deliberação configura intervenção excessiva em contratos privados, violando a [Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019](#);
- h) Os custos dos armadores variam conforme as restrições de calado, o consumo adicional de combustível, os custos de praticagem, a redução da carga transportada e as perdas de janelas de navegação; e
- i) A suspensão da sobretaxa causa desequilíbrio econômico-financeiro, pois impede a compensação dos custos extraordinários da seca, e gera insegurança jurídica e operacional no setor marítimo.

7. A Associação Comercial do Amazonas - ACA, por sua vez, na Petição nº 2729963, contesta os pedidos da ABAC e da Centronave e defende a manutenção integral da Deliberação, que suspendeu a cobrança da LWS. Alega que os armadores cobraram a sobretaxa de forma antecipada, sem base técnica e em desacordo com as condições hidrológicas. Ela defende que:

- a) O Ofício da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental - CFAC (SEI nº 2727254) trata exclusivamente de segurança da navegação, não havendo reconhecimento de inviabilidade logística nem de seca severa;
- b) O referido ofício (SEI nº 2727254) apenas registra ajustes de calado em pontos específicos, mantendo condições de operação seguras e dentro dos parâmetros históricos de navegabilidade;
- c) As restrições operacionais mencionadas pelas empresas tiveram início apenas em 13/10/2025, cerca de 45 dias após o início da cobrança da LWS, o que comprova que a sobretaxa foi aplicada sem fato gerador, de maneira especulativa e antecipada;
- d) A seca em 2025 foi menos crítica do que em 2024, reforçando a decisão da Antaq;
- e) As informações hidrológicas oficiais (ANA e CPRM) confirmam que os níveis do rio Negro permaneceram acima de 18m durante todo o período, o que descaracteriza a situação de estiagem severa;
- f) As empresas não apresentaram memória de cálculo nem comprovação de custos

extraordinários, evidenciando ausência de transparência e possível uniformização indevida de condutas comerciais;

g) A Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (SEI nº 2701849) comprovou: i) níveis hidrométricos acima dos anos de seca severa (2023-2024); ii) ausência de restrições da navegação até outubro de 2025; e iii) cobrança de LWS com valores (USD 950 a 1.980/contêiner) sem comprovação de custo adicional real;

h) Não há o suposto dano irreversível alegado pela ABAC, pois este seria apenas financeiro e reversível, pois a cobrança pode ser retomada depois, se comprovada a sua legitimidade;

i) O dano aos usuários é irreversível, pois os valores pagos indevidamente elevam os custos e preços na Zona Franca de Manaus - ZFM, afetam contratos e competitividade industrial e geraram impacto estimado de R\$ 214,6 milhões (duzentos e quatorze milhões e seiscentos mil reais) em apenas 3 (três) meses de 2025;

j) Todos os critérios jurídicos da medida cautelar estão preenchidos (*Fumus boni iuris*, *Periculum in mora*, interesse público e proporcionalidade); e

k) Há o descumprimento coordenado das EBNs Log-In, Norcoast, Mercosul Line e Aliança Navegação Logística, que emitiram, em 29/10/2025, comunicando o condicionamento da prestação dos serviços e a reserva de espaço nos navios à aceitação de cláusula de cobrança retroativa da LWS, em caso de atual reversão da Deliberação.

8. São as solicitações finais da ACA:

a) Improcedência dos pedidos da ABAC e Centronave;

b) Manutenção integral da Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624);

c) Indeferimento do ingresso da Centronave como terceiro interessado, já representada pela ABAC;

d) Abertura de processos sancionadores contra as empresas que descumpriram a decisão;

e) Comunicação ao Ministério Público Federal - MPF sobre indícios de prática concertada;

f) Multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por empresa até que cumpram a decisão; e

g) Retratação pública das empresas envolvidas.

9. Em seu Pedido de Reconsideração, além dos aspectos já mencionados pelas demais peticionantes em relação a uma possível violação do contraditório e da liberdade de preços e da utilização de parâmetros técnicos inadequados, a Norcoast manifesta que:

a) A apuração das condições de navegabilidade é de competência exclusiva da Autoridade Marítima, a quem cabe estabelecer e publicar os Calados Máximos Recomendáveis - CMR, as Folgas Abaixo da Quilha - FAQ e demais restrições de navegação e de horário;

b) O nível da ANA não traduziria a navegabilidade real, pois esta varia de acordo com a morfologia do canal, o tipo de embarcação, a carga e as condições locais. Assim sendo, seria inviável estabelecer um parâmetro único e estático;

c) O Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782), que reconheceu a legalidade da cobrança, é definitivo na esfera administrativa e constitui-se como precedente no âmbito da Agência;

d) Sua frota já operava sob restrição técnica e, de acordo com a peticionante, "cada **centímetro (1 cm)** de redução no calado representa perda entre **30 e 50 toneladas de capacidade útil**";

e) As condições restritivas de navegabilidade provoca aumento relevante dos custos operacionais, dentre os quais: aumento aproximado de 30% nas despesas de praticagem (apoio adicional em pontos críticos de navegação), custos logísticos adicionais (necessidade de transbordo, armazenagem temporária e manuseio intermediário), maior tempo de travessia e consumo de combustível e incerteza operacional;

f) A Sobretaxa Temporária de Estiagem não possui caráter punitivo ou arrecadatório, mas é de natureza técnica, corretiva e proporcional, voltada à recomposição de

custos extraordinário e imprevisíveis;

g) A ausência da recomposição de custos pode comprometer o equilíbrio econômico-financeiro das operações e a continuidade do abastecimento regular da região Norte;

h) A suspensão da cobrança pode criar um incentivo econômico e regulatório indevido, ao pressionar as transportadoras e operar acima dos limites técnicos recomendáveis de calado e folga abaixo da quilha; e

i) Iniciou a cobrança da LWS após o nível do rio Negro atingir 19,79m, quando houve a materialização da restrição técnica definida pela Autoridade Marítima.

10. Diante do exposto, a Norcoast requer:

a) A reconsideração integral da Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624);

b) A adoção dos parâmetros da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental - CFAO como referência técnica, em substituição ao nível hidrométrico da ANA; e

c) O reconhecimento da primazia da segurança da navegação e da natureza cogente das determinações da Autoridade Marítima.

11. No documento SEI nº 2729953, a Log-In alega que a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) teria sido proferida com omissões e contradições, especialmente quanto:

a) À ausência de contraditório e ampla defesa das empresas afetadas;

b) À falta de clareza sobre o parâmetro hidrométrico de 17,7m adotado pela Antaq;

c) À suposta contradição com o Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782), que reconheceu a legitimidade da cobrança da taxa de seca quando houver gato gerador comprovado; e

d) À interpretação dada ao Ofício nº 20-472/CFAOC-MB (SEI nº 2727254), expedido pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, que, segundo a embargante, evidenciaria restrições de calado e impacto econômico relevante nas operações de navegação.

12. A Log-in explicou que a não cobrança da sobretaxa ameaça a viabilidade financeira das operações durante a estiagem e sua aplicação tardia pode causar colapso logístico, com cargas retidas e custos extras nos portos intermediários de Pecém e Vila do Conde. Por fim, a EBN pede que:

a) A Agência substitua o parâmetro de 17,7m por um critério dinâmico e técnico, atrelado às restrições oficialmente impostas pela Capitania Fluvial;

b) Seja dado efeito suspensivo aos embargos para interromper a decisão da Antaq imediatamente;

c) Sejam dados efeitos infringentes para modificar o conteúdo da deliberação e autorizar a cobrança da taxa de seca a partir de 13/10/2025, data da restrição da Marinha;

d) Haja reconhecimento de que há fato gerador comprovado para a cobrança da LWS; e

e) Seja dada a seguinte redação à Deliberação da Antaq: "A aplicação da sobretaxa de seca deve ser condicionada à existência de **restrição à navegação noturna** imposta pela CFAOC".

13. A Associação Comercial do Amazonas - ACA, ao apresentar contrarrazões (SEI nº 2731414) às supramencionadas alegações da Log-In, defende que a EBN tentam reabrir o mérito por meio de um recurso inadequado (os embargos de declaração, segundo o art. 58 da [Resolução ANTAQ nº 66, de 31 de janeiro de 2022](#), só servem para corrigir omissão, contradição, obscuridade ou erro material). Além disso, a decisão da Antaq teria sido legal, técnica e urgente. O marco de 17,7m seria cientificamente embasado e proporcional e as restrições apontadas pela Marinha são normais, não gerando custos extraordinários. Finalmente, observou que o interesse público e a modicidade de preços deveriam prevalecer sobre o lucro privado.

14. Por meio de Petição (SEI nº 2731450 e anexos), a ABAC e a Centronave, mais uma vez, solicitaram a reconsideração da Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624), alegando que a Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (SEI nº 2701849) que a fundamentou contém erros e não considerou adequadamente as restrições à navegabilidade. Seriam vícios que comprometeriam a validade da medida cautelar presentes na Nota Técnica:

a) Falta de oitiva dos armadores afetados, contrariaria o contraditório;

b) Ausência de consulta à Capitania dos Portos, responsável pela segurança da navegação, o que poderia ser considerado como um ponto crítico;

c) Utilização de conceitos vagos e não apresentação de definições técnicas adequadas para a análise;

d) Restrições à navegabilidade teriam sido desconsideradas na Nota Técnica:

- A CFAOC teria emitido comunicado de restrição à navegabilidade entre 13.10.2025 e 2.11.2025;
- As restrições incluiriam calados máximos e folgas abaixo da quilha, que devem ser observados obrigatoriamente; e
- Não teria havido consideração das análises técnicas da CFAOC, com o uso de dados hidrológicos inadequados.

e) A análise hidrológica apresentaria equívocos:

- O parâmetro de 17,7m não seria normativo e ignoraria as determinações da Capitania;
- A análise não teria considerado as especificidades dos diferentes armadores e suas embarcações; e
- O trecho do rio Negro não seria uniforme, e as condições de navegabilidade variariam ao longo do tempo.

f) Os critérios utilizados para análise de movimentação e dados históricos seriam distorcidos:

- O número de atracações não refletiria as condições efetivas de navegabilidade;
- A cota mínima histórica não seria um parâmetro técnico relevante para a navegação atual; e
- A evolução do tamanho dos navios não teria sido considerada, o que impactaria diretamente as operações.

g) A Nota Técnica teria falhado em reconhecer os custos adicionais enfrentados pelos armadores:

- Os custos de praticagem teriam aumentado devido a manobras adicionais e restrições operacionais;
- A informação de que não houve aumento nos preços da praticagem seria incorreta; e
- A fixação de uma cota única de 17,7m geraria impactos desproporcionais entre os armadores.

h) A dragagem planejada não teria sido executada: a dragagem permaneceria como uma expectativa futura, o que significaria que as limitações operacionais persistem. A dragagem planejada não poderia ser considerada uma solução para as restrições atuais.

i) A regulação da Antaq interferiria na liberdade de preços dos armadores;

j) A atuação da Antaq comprometeria a liberdade econômica e a segurança jurídica do setor de navegação;

k) A suspensão da cobrança representaria uma intervenção desproporcional no mercado; e

l) A Deliberação não atenderia aos requisitos legais para a concessão de medida cautelar.

15. Ato contínuo, as peticionantes solicitam o restabelecimento imediato da cobrança da sobretaxa, a remoção da condicionante de nível de água de 17,7m e que diligências sejam realizadas para elucidar a situação da navegabilidade na região.

16. É o que havia para relatar.

3. ANÁLISE TÉCNICA, LEGAL E NORMATIVA

I - Da adequação do parâmetro de 17,7m

17. A Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (SEI nº 2701849) baseou-se em estudo elaborado pelo Serviço Geológico do Brasil - SGB/CPRM, que projetou para o rio Negro uma seca de baixa intensidade em 2025, com níveis mínimos variando entre 17,7m e 18,9m, o que, em comparação com o histórico da região, é considerado uma condição de normalidade hidrológica.

18. A análise técnica conduzida pela Antaq incorporou modelos estatísticos próprios, desenvolvidos para examinar a relação entre o quantitativo de contêineres cheios desembarcados por embarcação nos terminais de Manaus e o nível do rio Negro no momento da atracação, com base em dados históricos de 2010 até o presente. Os modelos foram ajustados considerando a consignação média das embarcações e o percentil 75 da distribuição mensal dessas consignações, permitindo avaliar de forma objetiva a influência das condições hidrológicas sobre a operação logística.

19. Os resultados indicaram que, no intervalo de cota entre 18,9m e 20,1m — faixa que abrange os gatilhos de cobrança da “taxa de seca” adotados pelas empresas (entre 19m e 19,8m) — não houve efeito estatisticamente significativo sobre a quantidade de contêineres desembarcados por embarcação.

20. Por outro lado, constatou-se que, quando o nível do rio Negro esteve abaixo de 17,7m, ocorreu uma redução estatisticamente significativa, da ordem de 9% no volume médio de carga desembarcada, especialmente no intervalo entre 16,5m e 17,7m, com tendência de agravamento à medida que os níveis continuam a diminuir.

21. Dessa forma, verifica-se que o fato gerador alegado pelas Empresas Brasileiras de Navegação - EBNs para justificar a cobrança da “taxa de seca” em 2025 não encontra respaldo nos resultados das análises técnicas conduzidas por esta Agência. De acordo com os dados históricos utilizados pelo SGB, o nível do rio Negro, durante o pico da estiagem, permaneceu abaixo de 19,61m, em 75% dos anos entre 1902 e 2024. Isso evidencia que os gatilhos adotados pelas empresas, situados entre 19,0m e 19,8m, estão inseridos em uma faixa de variação hidrológica natural e recorrente da região de Manaus, sem influência significativa sobre a quantidade de contêineres efetivamente transportados pelas embarcações.

22. Além disso, os valores anunciados para a “taxa de seca” pelas EBNs representam acréscimos expressivos sobre o frete básico: em média, 72% no transporte de longo curso e 162% na cabotagem, considerando operações com contêineres de 40 pés, com destino a Manaus. Esses percentuais evidenciam a necessidade de uma análise criteriosa quanto à razoabilidade dos valores praticados, sobretudo diante da exigência de que a sobretaxa esteja amparada por um fato gerador válido e respeite o princípio da proporcionalidade em relação ao aumento efetivo dos custos operacionais ou à eventual redução real do transporte.

23. Dessa forma, o parâmetro de 17,7m foi adotado como critério técnico objetivo e uniforme, fundamentado em séries históricas da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico - ANA e, de forma subsidiária, em dados operacionais do Porto de Manaus. O limite serve como referência regulatória para a caracterização do fato gerador da *Low Water Surcharge* - LWS, sem interferir na competência da Autoridade Marítima, cuja atribuição se restringe à segurança da navegação.

24. O valor de 17,7m representa, portanto, o início da faixa crítica de estiagem com efeito na quantidade de carga transportada, compatível com o comportamento hidrológico do rio Negro e com o padrão sazonal da região amazônica. Trata-se de um marco técnico isonômico e previsível, que confere segurança regulatória e transparência às decisões da Agência, afastando qualquer alegação de arbitrariedade, subjetividade ou sobreposição de competência. Este entendimento foi proposto como parte da medida cautelar, com o objetivo de resguardar o equilíbrio econômico caso o prognóstico de estiagem viesse a se agravar. Trata-se, portanto, de medida de caráter protetivo, sujeita a reavaliação.

25. No documento SEI nº 2729953, a Log-In sustenta, nos parágrafos 24 e 25, que a adoção do parâmetro de 17,7m acarretaria efeitos práticos negativos às empresas e representaria, por si só, a comprovação do fato gerador da sobretaxa. Contudo, a análise técnica conduzida pela Antaq — com base nos modelos estatísticos referidos — demonstra que tal premissa não se confirma empiricamente.

26. A ABAC e a Centronave, em sua Petição (SEI nº 2731450 e anexos), alegaram que a CFAOC teria emitido comunicados de restrição à navegabilidade entre 13/10/2025 e 2/11/2025, os quais não teriam sido considerados pela Agência em sua análise técnica. No entanto, a Antaq baseou sua avaliação na consignação real das embarcações - isto é, na demanda efetiva, e não na capacidade potencial. Durante a análise, não foram encontradas evidências de operação das embarcações no limite de sua capacidade. Dessa forma, as restrições da CFAOC não alterariam, neste momento, o emprego efetivo das embarcações, considerando a demanda atual e a organização do transporte.

27. Ressalta-se, ademais, que Manaus constitui o ponto terminal das linhas de longo curso e de cabotagem, o que significa que as variações de calado ao longo do trajeto até a capital não impactam de forma linear a consignaÇÃO média das embarcações. Dessa forma, eventuais alegações de restrição operacional devem ser devidamente comprovadas, mediante demonstração de custos adicionais compatíveis com a suposta limitação hidrológica.

28. Os valores praticados a título de “taxa de seca” — com acréscimos médios de 72% nas operações de longo curso e de 162% na cabotagem (para contêineres de 40 pés) — evidenciam desproporcionalidade em relação às variações efetivamente observadas. Esses percentuais reforçam a necessidade de uma análise criteriosa quanto à razoabilidade e proporcionalidade da cobrança, sobretudo diante da ausência de comprovação de aumento real de custos operacionais.

29. Por fim, ressalta-se que a atuação da Antaq encontra respaldo nos princípios estabelecidos pela [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), notadamente da proteção dos interesses dos usuários, na modicidade de preços, na eficiência operacional e na promoção da competitividade do país no mercado internacional. Esses fundamentos sustentam a adoção do parâmetro de 17,7m como critério técnico-regulatório, bem como a suspensão cautelar das cobranças baseadas em premissas não comprovadas.

30. Adicionalmente, todas as empresas mencionadas na Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) foram formalmente notificadas, no âmbito do processo SEI nº 50300.018000/2025-16, a apresentar dados e comprovações detalhadas dos custos extraordinários, distribuídos proporcionalmente entre cargas e operações. Até o momento, contudo, as solicitações não foram atendidas.

II - Da interpretação dada ao Ofício nº 20-472/CFAOC-MB (SEI nº 2727254), expedido pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental - CFAOC

31. O referido ofício (SEI nº 2727254), expedido pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (Marinha do Brasil), não declara situação de seca extrema nem impossibilidade de navegação, limitando-se a recomendar atenção e medidas preventivas de segurança a armadores e praticagens em função da sazonalidade natural da vazante.

32. O texto é claro ao indicar que as orientações têm caráter de precaução com validade temporária, cabendo às próprias empresas ajustar suas operações dentro dos limites de calado recomendados (10,7 m), sem impor restrições absolutas à navegação comercial.

33. Complementarmente, dados da Praticagem da ZP-2 (Proa Manaus) demonstram que, no mesmo período de vigência do ofício (30/10 a 3/11/2025), as embarcações porta-contêineres MSC Manyá, Express Brazil e Runa operaram regularmente, com calados entre 7,5 m e 9,5 m, significativamente inferiores ao limite estabelecido pela Autoridade Marítima. Esses registros demonstram a normalidade operacional quanto ao volume de carga movimentada e à segurança das manobras, afastando qualquer hipótese de inviabilidade técnica ou de impacto econômico direto nas operações.

34. Por fim, vale destacar que o uso do ofício militar como justificativa para a cobrança da LWS extrapola sua finalidade administrativa. O documento não tem natureza econômica ou regulatória — trata-se de um ato de precaução e segurança náutica, sem correlação com a definição do fato gerador da sobretaxa, que deve se basear em evidências técnicas e contábeis de custos extraordinários, inexistentes nos autos.

35. Dessa forma, conclui-se que o Ofício nº 20-472/CFAOC-MB não altera o quadro fático que fundamentou a Deliberação-DG 83/2025 (SEI nº 2721624), tampouco configura fato novo ao real emprego das embarcações para movimentação de carga, considerando a série histórica analisada pela Antaq.

36. Importante destacar que, caso as empresas tivessem comprovado documentalmente a ocorrência de custos extraordinários decorrentes das recomendações de segurança — como aumento dos custos da praticagem, necessidade de redução de carga transportada, com reflexos econômicos proporcionais sobre o valor das operações, utilização de comboios auxiliares, aumento de tempo de percurso, necessidade de operações de transbordo, contratação de armazenagem extra ou outros impactos mensuráveis —, com razoabilidade em relação aos valores da LWS pleiteados, frisa-se que tais elementos poderiam justificar a reavaliação, e até mesmo o afastamento, da medida cautelar.

37. Contudo, nenhuma das empresas apresentou demonstrações financeiras, memórias de cálculo ou relatórios operacionais que comprovassem tais efeitos, apesar de expressamente intimadas a fazê-lo no Ofício nº 68/2025/SRG/ANTAQ (SEI nº 2649257).

III - Da alegação de ausência de contraditório e ampla defesa

38. Conforme bem preconiza o artigo 40 da [Resolução ANTAQ nº 66, de 2022](#), o instituto da medida cautelar não prescinde de prévia oitiva da parte. Vejamos:

Art. 40. A Diretoria Colegiada ou o Diretor-Geral, em caso de urgência, de fundado receio de grave lesão ao interesse público ou de risco ao resultado útil do processo, considerando a probabilidade do direito invocado, poderá, de ofício ou mediante provocação, conceder medida cautelar, **com ou sem a prévia oitiva da parte**, determinando, motivadamente, entre outras providências, a suspensão do ato ou do procedimento impugnado, até que a Agência decida sobre o mérito da questão suscitada. *[grifo nosso]*

39. Dessa forma, a concessão da medida cautelar sem prévia oitiva constitui prerrogativa processual da Diretoria Colegiada da Antaq, expressamente prevista no ordenamento regulatório, destinada à atuação em situações de urgência, como a ora verificada, conforme bem demonstrado pela Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (SEI nº 2701849). A análise técnica conduzida pela Agência Reguladora evidenciou de forma clara a urgência e o risco de lesão ao interesse público.

40. Observa-se, pois, que a decisão cautelar fundamenta-se no **dever-poder de cautela da Administração Pública** diante da ameaça à integridade do interesse público e de modo a assegurar a modicidade de preços e a transparência regulatória, nos termos da [Lei nº 10.233, de 2001](#), e da [Resolução ANTAQ nº 66, de 2022](#).

IV - Da alegação de desatualização ou inadequação dos dados

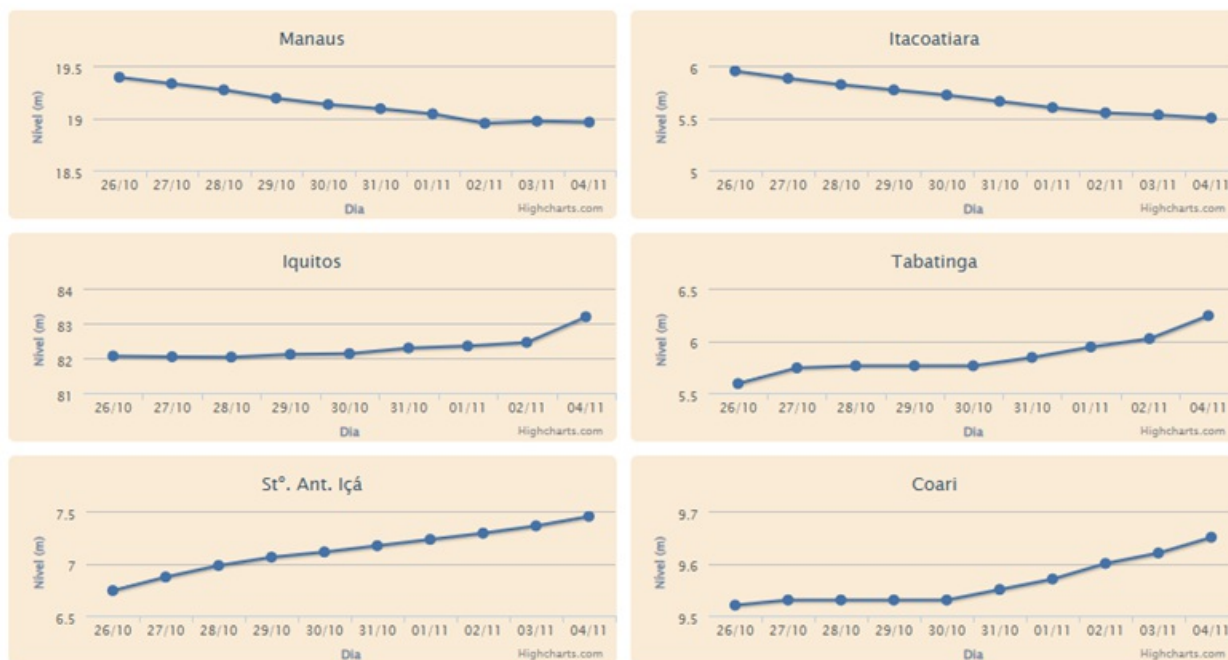
41. A medida cautelar baseou-se em informações hidrológicas atualizadas até outubro de 2025, obtidas junto à Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico - ANA, ao Serviço Geológico do Brasil - SGB/CPRM e ao Sistema de Monitoramento Hidrológico da Região Norte – HIDROTEC, que compila medições diárias das estações fluviométricas Manaus (código ANA 14990000) e Itacoatiara (código ANA 14980000).

42. Conforme o Boletim Hidrológico da ANA de 30/10/2025 e o Relatório Técnico “Prognóstico de Níveis do rio Negro para o Período de Vazante de 2025 – Estação Manaus” (SGB/CPRM, setembro de 2025), o rio Negro apresentava, à época da deliberação, níveis superiores a 19m, com tendência de estabilização e reversão gradual da vazante. Esses dados foram corroborados pelas atualizações do site Proa Manaus (Praticagem ZP-2)^[1], que registravam, em 4/11/2025, o nível de 18,86m.

Figura 1 - Nível dos rios Manaus, Itacoatiara, Iquitos, Tabatinga, Stº Ant. Icó e Coari, em 4/11/2025.



Última atualização em 04/11/2025 - 11:00



Webmail Webpilot | Todos direitos reservados a PROA MANAUS

Fonte: [Proa Manaus \(Praticagem ZP-2\)](#), acessado em 4/11/2025.

43. Dessa forma, não há indícios de desatualização nos dados utilizados por esta Agência Reguladora, sendo o conjunto de informações empregado técnica e temporalmente consistente com o quadro hidrológico vigente e suficiente para fundamentar a decisão cautelar adotada. Ressalta-se, ainda, que as divulgações da praticagem têm confirmado a elevação dos níveis dos rios afluentes.

V - Da suposta violação à liberdade de preços

44. A [Lei nº 10.233, de 2001](#), que criou a Antaq, define sua competência para regular, supervisionar e fiscalizar o transporte aquaviário em todas as suas modalidades (art. 23, I). De acordo com o artigo 20, compete à Agência garantir a regularidade, continuidade, eficiência e modicidade de preços na prestação dos serviços, bem como harmonizar os interesses dos usuários e operadores privados, prevenir infrações à ordem econômica e assegurar a adequada prestação dos serviços. O artigo 11 da mesma lei, por sua vez, estabelece princípios que orientam a atuação da Antaq, destacando-se a proteção dos interesses dos usuários quanto à qualidade e ao custo dos serviços (incisos III e IV) e a promoção da competitividade do país no mercado internacional (inciso XI).

45. Embora as EBNs atuem sob o regime de liberdade de preços, conforme o artigo 14 da [Resolução Normativa ANTAQ nº 5, de 23 de fevereiro de 2016](#), tal liberdade não é absoluta. A legislação impõe que o exercício dessa prerrogativa seja compatível com a transparência das informações, a razoabilidade dos valores aplicados e a vedação de práticas discriminatórias ou abusivas.

46. A [Resolução ANTAQ nº 62, de 2021](#), estabelece as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas. O artigo 3º, inciso VII, define a modicidade de preços como a adoção de preços, fretes, taxas e **sobretaxas** em bases justas, transparentes e não discriminatórias. Já o artigo 5º veda a prática de condutas que limitem ou falseiem a livre concorrência, eleve lucros de forma arbitrária ou representem abuso de posição dominante.

47. No tocante à verificação de eventual abusividade em cobranças, o artigo 15-A da mesma Resolução orienta que a análise técnica deve observar, no mínimo, 2 (duas) dimensões complementares: a primeira consiste em comparar o preço ou a condição aplicada ao usuário com

aqueles praticados em situações equivalentes, de modo a aferir a razoabilidade da cobrança; e a segunda exige que a empresa apresente justificativas técnicas e econômicas consistentes, apoiadas em documentos, estimativas ou memoriais de cálculo que permitam comprovar a adequação dos valores cobrados à realidade operacional. Por último, o artigo 41 reforça a obrigatoriedade de que todas as taxas e sobretaxas informem claramente o fato gerador, a base de cálculo, o período de vigência e os serviços afetados, garantindo transparência e previsibilidade às cobranças.

48. Portanto, a Antaq detém competência legal expressa para solicitar e analisar informações relacionadas à cobrança da denominada “sobretaxa de seca”. A atuação da Agência ao requerer elementos comprobatórios não limita a autonomia de preços das empresas, mas decorre do exercício de seu poder regulatório, voltado a assegurar a transparência e a modicidade de preços.

VI - Da alegação de desconsideração de aspectos técnicos e operacionais

49. As análises conduzidas, tanto na Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (SEI nº 2701849) quanto na presente manifestação, baseiam-se em dados técnicos e operacionais oficiais fornecidos pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental - CFAOC/MB, pela Praticagem da ZP-2 (Proa Manaus), pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico - ANA, pelo Serviço Geológico do Brasil - SGB/CPRM e pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais da Antaq - SFC. Tais informações atestam a plena navegabilidade das vias aquaviárias e a inexistência de restrições operacionais que justifiquem a cobrança da *Low Water Surcharge* - LWS.

a) Níveis hidrológicos e regime operacional

50. De acordo com o Boletim Hidrológico da ANA, de 30/10/2025, disponível no Sistema Nacional de Informações sobre Recursos Hídricos - SNIRH^[2], o rio Negro apresentava níveis médios diários acima de 18,9m na Estação Manaus (código ANA 14990000). Esses valores encontram-se dentro da faixa de normalidade hidrológica, não caracterizando estiagem severa ou restrição à navegação comercial.

51. Essa tendência foi corroborada pelo estudo técnico do Serviço Geológico do Brasil - SGB/CPRM — “Prognóstico de Níveis do Rio Negro para o Período de Vazante de 2025 – Estação Manaus”, de setembro de 2025 — que projeta níveis mínimos entre 17,7m e 18,9m, indicando normalidade do ciclo hidrológico e ausência de anomalias extremas. Esse documento está referenciado na Nota Técnica nº 197/2025 (SEI 2701849, p. 4-6) e também disponível no [site da SGB/CPRM](#)

52. Adicionalmente, o sistema HIDROTEC (ANA/SGB) e as séries fluviométricas das estações Manaus (14990000) e Itacoatiara (14980000) mostram, a partir de 31/10/2025, tendência de estabilização e início de subida dos níveis nos rios Negro e Solimões. Esse comportamento hidrológico é típico da transição entre a vazante e o período de enchente, o que reforça que não havia restrições significativas à navegação à época da decisão.

b) Evidências operacionais diretas

Os registros públicos da Praticagem da ZP-2 (Proa Manaus)^[3] confirmam que, em 03/11/2025 (às 20h58), 3 (três) embarcações porta-contêineres — MSC Many, Express Brazil e Runa — realizavam manobras entre Itacoatiara e Manaus com calados de 8,8m, 9,5m e 7,5m, respectivamente.

Figura 2 - Quadro de manobras

QUADRO DE MANOBRAS										
Última atualização: 03/11/2025 às 20:58:58										
Legenda: V Viando CT Confirmado por Telefone CF Confirmado por Fax P Previsto										
Cod	Data	Navio/Agência	Calado	Tab	Los	Vel	Trecho	Mn	De	Para
25232	03/11/2025 às 13:30	V BBC NORFOLK Agência: UNIPAR	5.00	6351	132.20	0.00	ITA x MAO	Viagem	Itacoatiara	Superterminais Externo
25233	04/11/2025 às 05:00	CF MSC MANYA Agência: MSC DO BRASIL	8.80	34610	234.62	0.00	ITA x MAO	Viagem	Itacoatiara	Superterminais Externo
25234	04/11/2025 às 06:00	CF EXPRESS BRAZIL Agência: UNIPAR	9.50	35395	222.50	0.00	ITA x MAO	Viagem	Itacoatiara	Chibatão Externo
25229	05/11/2025 às 06:00	CF RUNA Agência: UNIPAR	7.50	23325	182.55	0.00	MAO x ITA	Viagem	Ream POF 3	Itacoatiara
0		P MAERSK MALAGA Agência: WILHELMSEN - FILIAL MANAUS	0.00	29868	183.31	0.00	MAO x ITA	Viagem	Área 3/2	Itacoatiara

Fonte: [Proa Manaus \(Praticagem ZP-2\)](#), acessado em 04/11/2025.

53. Os valores acima estão significativamente abaixo do limite máximo de 10,27m autorizado pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, para o dia 4/11/2025, conforme comunicado no portal^[4] aquela instituição. Isso demonstra a normalidade operacional do real emprego dos porta-contêineres para movimentação de cargas, considerando a efetiva demanda e não suas capacidades potenciais, evidenciando que as restrições à navegação estipuladas pela CFOAC até o momento não implicaram em diminuição dos quantitativos de contêineres movimentados. Assim sendo, reitera-se que o Ofício nº 20-472/CFAOC-MB (SEI nº 2721624), de 30/10/2025, não reporta inviabilidade logística, mas apenas recomendações de segurança para o tráfego fluvial — o que reforça que as condições de navegação se mantinham plenamente regulares.

54. Em sua Petição (SEI nº 2731450 e anexos), a ABAC e a Centronave alegam que a evolução do tamanho dos navios não teria sido considerada na Nota Técnica nº 197/2025 (SEI 2701849), fato que impactaria diretamente as operações. Todavia, a partir do [site da ABAC](#), é possível identificar que o maior porta-contêiner em tonelagem de porte bruto - TPB possui capacidade inferior a 5.500TEUs e entrou em serviço apenas em 2024. A média de capacidade das embarcações indicada pelas peticionantes, de 5.500 TEUs desde 2018, não reflete os dados reais.

55. Na mesma Petição, as requerentes afirmam que os custos de praticagem teriam aumentado em razão das manobras adicionais e restrições operacionais. Contudo, os valores apresentados são ínfimos diante do impacto econômico da sobretaxa pleiteada. Em outras palavras, tais custos não justificam os valores propostos para a cobrança da sobretaxa, pois equivaleriam à taxa incidente sobre apenas 2 (dois) ou 3 (três) contêineres por embarcação. Considerando uma média de aproximadamente R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por contêiner na cabotagem, a cobrança pretendida incidiria sobre todos os contêineres da rota Manaus, cuja consignação média é de cerca de 970 unidades por embarcação no sentido desembarque.

56. Segundo a Praticagem, não houve registro de transbordos emergenciais, comboios auxiliares, encalhes ou pedidos de apoio especial, o que confirma a regularidade operacional e a manutenção da segurança da navegação no período de análise.

c) Avaliação técnica da Antaq

57. No âmbito da Antaq, a SRG examinou as respostas encaminhadas pelas empresas em atenção ao Ofício nº 68/2025/SRG/Antaq (SEI nº 2663165), e foi verificado que nenhuma apresentou documentação comprobatória robusta de incremento extraordinário dos custos operacionais relacionados ao nível hidrológico. Não foram encaminhadas planilhas de cálculo, registros de dragagem, comprovações de aumento de tempo de viagem, tampouco evidências de limitação de calado em portos intermediários (Coari, Itacoatiara). Assim, não há materialidade que comprove impacto econômico direto que justificasse a aplicação da LWS.

d) Síntese conclusiva

58. Com base nas informações oficiais da ANA, SGB/CPRM, CFAOC/MB, Praticagem ZP-2 e Antaq, conclui-se que o período analisado correspondeu a cenário de normalidade hidrológica e operacional, sem restrições técnicas ou impactos econômicos no transporte de cargas no longo curso ou na cabotagem. A alegação de desconsideração de aspectos técnicos e operacionais não encontra respaldo nos dados disponíveis, uma vez que todas as fontes confirmam a ausência de impactos na viabilidade econômica das operações.

59. Dessa forma, reafirma-se que a Deliberação-DG 83/2025 (SEI nº 2721624) foi tecnicamente embasada, proporcional e necessária, assegurando a observância dos princípios da legalidade, modicidade de preços, transparência e previsibilidade regulatória, conforme disposto na [Lei nº 10.233, de 2001](#), na [Resolução ANTAQ nº 62, de 1º de dezembro de 2021](#) e na [Resolução ANTAQ nº 66, de 2022](#).

60. As análises da Nota Técnica nº 197/2025 (SEI 2701849) e da presente manifestação incorporam dados operacionais e hidrológicos oficiais. A operação de embarcações porta-contêineres — como MSC Many, Express Brazil e Runa — evidencia plena navegabilidade, com calados de 7,5m a 9,5m, significativamente abaixo do limite de 10,7m fixado pela Marinha. As condições operacionais permanecem seguras e economicamente viáveis, refutando qualquer alegação de restrição técnica à navegação.

VII - Da suposta contradição com o Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782)

61. A argumentação apresentada de que a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) seria contraditória em relação ao Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782) não encontra amparo no conteúdo dos próprios atos.
62. O Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782) não reconheceu o direito irrestrito à cobrança da denominada *Low Water Surcharge* - LWS, mas condicionou sua legitimidade à comprovação do fato gerador — isto é, à demonstração objetiva de que a estiagem acarretou custos extraordinários mensuráveis e comprovados.
63. A Diretoria Colegiada determinou à SRG e à SFC a verificação da materialidade desses custos, bem como o acompanhamento da conduta das empresas quanto à transparência na cobrança e à comunicação adequada aos usuários.
64. A Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624), ao suspender cautelarmente a cobrança da LWS, não diverge do comando do mencionado Acórdão, mas o cumpre integralmente: a medida adotada é instrumento de tutela preventiva que visa assegurar o resultado útil da instrução determinada pelo próprio Acórdão.
65. Trata-se, portanto, de ato de natureza cautelar e instrutória, amparado no dever-poder da Administração de prevenir riscos de dano ao interesse público ([Resolução ANTAQ nº 66, de 2022](#), art. 45).
66. Ao contrário do que a embargante sustenta, não há conflito interpretativo, mas sim continuidade processual e coerência regulatória:
- I - o Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782) reconheceu a necessidade de apuração e controle sobre a LWS; e
 - II - a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) executa essa determinação, preservando o mercado até que as comprovações técnicas sejam apresentadas.
67. Ressalte-se que as empresas foram notificadas e tiveram prazo, inclusive prorrogado, para apresentar suas justificativas e documentos comprobatórios, conforme Ofício nº 68/2025/SRG/Antaq (SEI nº 2663165), mas não encaminharam evidências de custos extraordinários, bem como da eventual razoabilidade destes em relação aos valores da “taxa de seca” pleiteados.
68. Em síntese, o Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782) autorizou a cobrança apenas mediante prova concreta de custo adicional, enquanto a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) suspendeu a cobrança justamente pela ausência dessa comprovação. Ambas as decisões, portanto, atuam de forma complementar e coerente no mesmo sentido: garantir que não haja repasse tarifário sem respaldo técnico ou econômico verificável.

VIII - Sobre o alegado risco de dano irreparável

69. Não há risco de dano irreparável aos armadores, pois a medida é provisória e reversível, e eventual comprovação futura de custos poderá ensejar sua revisão. Em contrapartida, a ausência de cautela representaria risco concreto de dano econômico aos usuários, com efeitos sistêmicos sobre a cadeia logística, com real impacto nos preços finais das mercadorias, inclusive de alimentos, evidenciando o risco de dano irreparável. Desta forma, a medida é proporcional, necessária e adequada ao interesse público.

4. DAS CONCLUSÕES

70. Diante do exposto, conclui-se que não há fundamentos técnicos, jurídicos ou fáticos capazes de alterar o entendimento que motivou a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624), que suspendeu cautelarmente a cobrança da denominada *Low Water Surcharge* - LWS.
71. As análises constantes nesta manifestação e na Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (SEI nº 2701849) demonstram que:
- I - O parâmetro de 17,7m adotado pela Antaq reflete, de forma técnica e objetiva, o ponto de inflexão hidrológica a partir do qual se observam efeitos mensuráveis sobre a consignação média das embarcações que operam em Manaus. Esse limite baseia-se em evidências empíricas robustas, sustentadas por séries históricas da ANA e do SGB/CPRM e em modelagens estatísticas próprias desta Agência, que confirmam a inexistência de correlação significativa entre níveis acima desta cota e qualquer redução operacional relevante.
 - II - A adoção do parâmetro de 17,7m observa os princípios da previsibilidade e

da isonomia regulatória, promovendo o equilíbrio entre a liberdade de preços das empresas e a proteção dos usuários diante de cobranças não comprovadas, de modo a resguardar o equilíbrio econômico em eventual mudança de cenário.

III - O Ofício nº 20-472/CFAOC-MB (SEI nº 2727254) não configura fato novo, tampouco reconhece inviabilidade logística, tratando apenas de medidas de precaução e segurança da navegação;

IV - A concessão da medida cautelar sem prévia oitiva das partes constitui prerrogativa processual da Diretoria Colegiada da Antaq, prevista na [Resolução ANTAQ nº 66, de 2022](#);

V - A decisão cautelar foi adotada com base em informações hidrológicas atualizadas e consistentes e em conformidade com o poder-dever de cautela da Administração Pública, a fim de prevenir risco de lesão ao interesse público e assegurar a modicidade de preços e a transparência regulatória, nos termos da [Lei nº 10.233, de 2001](#), e da [Resolução ANTAQ nº 66, de 2022](#);

VI - A liberdade de preços das Empresas Brasileiras de Navegação - EBNs não possui caráter absoluto, devendo ser exercida em conformidade com os princípios da transparência, da modicidade e da não discriminação, sob supervisão regulatória da Antaq;

VII - Não foram identificadas restrições técnicas ou operacionais que justificassem a cobrança da *Low Water Surcharge* - LWS nos valores pleiteados, sendo comprovada, ao contrário, a normalidade operacional;

VIII - Não há contradição entre a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) e o Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782), uma vez que a deliberação impugnada dá cumprimento e efetividade ao comando do referido Acórdão, ao suspender a cobrança até que seja comprovado fato gerador; e

IX - Não foram identificados riscos de dano irreparável às empresas, tendo em vista que a medida possui caráter temporário e é plenamente reversível, ao passo que sua ausência poderia ocasionar prejuízos sistêmicos à cadeia logística e danos irreparáveis aos consumidores finais das mercadorias transportadas.

72. Diante do exposto, conclui-se que as impugnações apresentadas devem ser rejeitadas integralmente, mantendo-se íntegra a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624), por seus próprios fundamentos. Entretanto, cabe sugerir a apresentação de documentação robusta que comprove custos extraordinários compatíveis com os valores pleiteados por cada empresa de navegação, o que poderá, individualmente, implicar a reavaliação dos efeitos da medida cautelar e, eventualmente, os modificar ou os suspender, também individualmente.

73. Por fim, recomenda-se a continuidade do monitoramento hidrológico e operacional da região e a preservação do acompanhamento regulatório pela Superintendência de Regulação - SRG, bem como a apuração das denúncias feitas de descumprimento da Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais - SFC, garantindo segurança jurídica, equilíbrio de mercado e proteção ao interesse público.

74. Submete-se à apreciação superior.

[1] Fonte: <https://proamaneus.com.br/>, consultado em 4/11/2025.

[2] Fonte: https://www.gov.br/ana/pt-br/sala-de-situacao/rio-amazonas/boletins/diario/boletim_01_amazonas_publica-1761855555.84.pdf, acessado em 30/10/2025.

[3] Disponível em: <https://proamaneus.com.br>.

[4] Portal: <https://www.marinha.mil.br/cfaoc/>.

ISAAC MONTEIRO DO NASCIMENTO

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários

ELIZABETE THOMAS

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Elizabete Maria Barros Thomas, Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários**, em 05/11/2025, às 22:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Isaac Monteiro do Nascimento, Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários**, em 05/11/2025, às 22:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2732610** e o código CRC **050DA06C**.

Referência: Processo nº 50300.019568/2025-54

SEI nº 2732610



Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Gerência de Regulação da Navegação - GRN/SRG

DESPACHO

À Superintendência de Regulação - SRG.

Assunto: **Análise de revisão de medida cautelar.**

1. Trata-se de análise e manifestação sobre as impugnações à Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) abaixo elencadas, conforme determinado pelos Despachos D4 (SEI 2730190, 2731416 e 2731649):

- a) Petição Pedido de Suspensão da **Associação Brasileira dos Armadores -ABAC** e do **Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNTT ("Centronave")**(SEI nº 2727251 e anexos);
- b) Petição Pedido de Reconsideração da **Associação Brasileira dos Armadores - ABAC** (SEI nº 2725214 e anexos);
- c) Impugnação à pet. reconsideração-suspensão ABAC da **Associação Comercial do Amazonas - ACA** (SEI nº 2729963);
- d) Petição Antaq Pedido de Reconsideração da **Norcoast Logística S.A. - Norcoast** (SEI nº 2731372 e anexos);
- e) Embargos de Declaração da **Log-In Logística Intermodal S/A - Log-In**(SEI nº 2729953);
- f) Contrarrazões aos Embargos de Declaração da Log-In da **Associação Comercial do Amazonas - ACA** (SEI nº 2731414); e
- g) Petição Manifestação - NT da **Associação Brasileira dos Armadores -ABAC** e do **Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNTT ("Centronave")**(SEI nº 2731450 e anexos).

2. Nesse sentido, em atenção aos Despachos SRG (SEI 2730549 e 2731731), foi elaborada no âmbito desta Gerência de Regulação da Navegação - GRN, a Nota Técnica nº 209/2025/GRN/SRG (SEI nº 2732610), a qual acolho e aprovo.

3. A referida Nota Técnica, com a qual estou alinhado, concluiu, *in verbis*, que:

71. As análises constantes nesta manifestação e na Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (SEI nº 2701849) demonstram que:

I - O parâmetro de 17,7m adotado pela Antaq reflete, de forma técnica e objetiva, o ponto de

inflexão hidrológica a partir do qual se observam efeitos mensuráveis sobre a consignação média das embarcações que operam em Manaus. Esse limite baseia-se em evidências empíricas robustas, sustentadas por séries históricas da ANA e do SGB/CPRM e em modelagens estatísticas próprias desta Agência, que confirmam a inexistência de correlação significativa entre níveis acima desta cota e qualquer redução operacional relevante.

II - A adoção do parâmetro de 17,7m observa os princípios da previsibilidade e da isonomia regulatória, promovendo o equilíbrio entre a liberdade tarifária das empresas e a proteção dos usuários diante de cobranças não comprovadas, de modo a resguardar o equilíbrio econômico em eventual mudança de cenário.

III - O Ofício nº 20-472/CFAOC-MB (SEI nº 2727254) não configura fato novo, tampouco reconhece inviabilidade logística, tratando apenas de medidas de precaução e segurança da navegação;

IV - A concessão da medida cautelar sem prévia oitiva das partes constitui prerrogativa processual da Diretoria Colegiada da Antaq, prevista na [Resolução ANTAQ nº 66, de 2022](#);

V - A decisão cautelar foi adotada com base em informações hidrológicas atualizadas e consistentes e em conformidade com o poder-dever de cautela da Administração Pública, a fim de prevenir risco de lesão ao interesse público e assegurar a modicidade tarifária e a transparência regulatória, nos termos da [Lei nº 10.233, de 2001](#), e da [Resolução ANTAQ nº 66, de 2022](#);

VI - A liberdade tarifária das Empresas Brasileiras de Navegação - EBNs não possui caráter absoluto, devendo ser exercida em conformidade com os princípios da transparência, da modicidade e da não discriminação, sob supervisão regulatória da Antaq;

VII - Não foram identificadas restrições técnicas ou operacionais que justificassem a cobrança da *Low Water Surcharge* -LWS nos valores pleiteados, sendo comprovada, ao contrário, a normalidade operacional;

VIII - Não há contradição entre a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) e o Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782), uma vez que a deliberação impugnada dá cumprimento e efetividade ao comando do referido Acórdão, ao suspender a cobrança até que seja comprovado fato gerador; e

IX - Não foram identificados riscos de dano irreparável às empresas, tendo em vista que a medida possui caráter temporário e é plenamente reversível, ao passo que sua ausência poderia ocasionar prejuízos sistêmicos à cadeia logística e danos irreparáveis aos consumidores finais das mercadorias transportadas.

4. Conforme se observa do excerto, recomenda-se, salvo o melhor juízo, que as impugnações apresentadas devem ser integralmente rejeitadas, mantendo-se íntegra a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624), por seus próprios fundamentos. Contudo, conforme a manifestação técnica, recomenda-se a apresentação de documentação robusta que comprove custos extraordinários compatíveis com os valores pleiteados por cada empresa de navegação, o que, sugere-se, poderia ensejar, em análise individual, a reavaliação dos efeitos da medida cautelar e, se cabível, sua modificação ou suspensão, também individualizada.

5. Feitas essas considerações, encaminho os autos à apreciação superior e providências subsequentes.

Respeitosamente,

MICHEL BITTENCOURT WEBER

Gerente de Regulação da Navegação - Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Michel Bittencourt Weber, Gerente de Regulação da Navegação substituto**, em 05/11/2025, às 22:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2732734** e o código CRC **DA14355D**.

Referência: Processo nº 50300.019568/2025-54

SEI nº 2732734



Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Superintendência de Regulação - SRG

DESPACHO

À Diretoria 4

Assunto: **Análise de revisão de medida cautelar.**

1. Encaminhamento para a apreciação superior e providências subsequentes o resultado da análise das impugnações apresentadas à Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624), conforme determinado pelo Despacho D4 (SEI nº 2730265).

2. A análise foi consolidada na Nota Técnica nº 209/2025/GRN/SRG (SEI nº 2732610), que abordou os pedidos de suspensão, reconsideração e embargos, protocolados por armadores e associações (ABAC, Centronave, Norcoast e Log-In), bem como as manifestações da Associação Comercial do Amazonas (ACA).

3. A Nota Técnica nº 209/2025/GRN/SRG e o Despacho GRN 2732734, os quais acolho e aprovo, concluíram pela inexistência de fundamentos técnicos, jurídicos ou fáticos capazes de alterar o entendimento que motivou a suspensão cautelar da cobrança da Low Water Surcharge (LWS). Os pontos centrais da conclusão técnica são:

a) **Parâmetro de 17,7 m Justificado:** O parâmetro de 17,7 metros adotado pela ANTAQ reflete objetivamente o **ponto de inflexão hidrológica** a partir do qual se observam **efeitos mensuráveis** sobre a consignação média das embarcações que operam em Manaus. Modelagens estatísticas confirmam a **inexistência de correlação significativa** entre níveis acima dessa cota e qualquer redução operacional relevante.

b) **Ausência de Fato Gerador Comprovado:** Não foram identificadas restrições técnicas ou operacionais que justificassem a cobrança da LWS nos valores pleiteados (que representam acréscimos médios de 72% no longo curso e 162% na cabotagem para contêineres de 40 pés). Pelo contrário, a **normalidade operacional** foi comprovada.

c) **Ofício da Marinha:** O Ofício nº 20-472/CFAOC-MB (SEI nº 2727254) **não configura fato novo** e nem reconhece inviabilidade logística, tratando apenas de medidas de **precaução e segurança da navegação**, o que não altera o quadro fático que fundamentou a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624).

d) **Legalidade Cautelar:** A concessão da medida cautelar sem prévia oitiva das

partes é uma **prerrogativa processual** da Diretoria Colegiada da ANTAQ, prevista na Resolução ANTAQ nº 66/2022, adotada em caráter de urgência para prevenir risco de lesão ao interesse público e assegurar a **modicidade tarifária** e a transparência regulatória.

e) **Coerência Regulatória: Não há contradição** entre a Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) e o Acórdão nº 459/2025-Antaq (SEI nº 2618782). A Deliberação suspendeu a cobrança justamente por dar cumprimento e efetividade ao comando do Acórdão, que condicionava a legalidade da cobrança à **comprovação do fato gerador** (custos extraordinários).

f) **Risco de Dano:** Não foram identificados riscos de dano irreparável às empresas, pois a medida é temporária e reversível. Em contraste, a ausência de cautela poderia ocasionar **prejuízos sistêmicos à cadeia logística e danos irreparáveis aos consumidores finais**.

4. Em vista do exposto, recomenda-se a integral rejeição das impugnações apresentadas e a manutenção íntegra da Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624), por seus próprios fundamentos.

5. Recomenda-se, contudo, que a eventual reavaliação dos efeitos da medida cautelar, e sua modificação ou suspensão, seja condicionada à apresentação de documentação robusta que comprove custos extraordinários compatíveis com os valores pleiteados por cada empresa de navegação, em análise individualizada.

6. Recomenda-se, ainda, a continuidade do monitoramento hidrológico e operacional e a preservação do acompanhamento regulatório pela SRG, bem como a apuração de denúncias de descumprimento da Deliberação-DG nº 83/2025 (SEI nº 2721624) pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC).

Respeitosamente,

JOSÉ RENATO RIBAS FIALHO

Superintendente de Regulação



Documento assinado eletronicamente por **José Renato Ribas Fialho, Superintendente de Regulação**, em 05/11/2025, às 22:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2733159** e o código CRC **A4E4FE04**.