Justiça Federal da 1ª Região
PJe - Processo Judicial Eletrônico

22/12/2025

Número: **1060846-27.2025.4.01.3200**

Classe: **CARTA PRECATÓRIA CÍVEL**
Órgão julgador: **Direção do Foro da SJAM**
Última distribuição : **22/12/2025**
Valor da causa: **R$ 0,00**
Processo referência: **5034756-84.2025.4.03.6100**
Assuntos: **Atos executórios**
Segredo de justiça? **NÃO**
Justiça gratuita? **NÃO**
Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **NÃO**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
14ª Vara Cível Federal de São Paulo (DEPRECANTE)	
CENTRO NACIONAL DE NAVEGACAO TRANSATLANTICA (AUTOR)	**JUSTEN, PEREIRA, OLIVEIRA E TALAMINI SOCIEDADE DE ADVOGADOS registrado(a) civilmente como ANDRE GUSKOW CARDOSO (ADVOGADO)** **CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA (ADVOGADO)** **EDUARDO TALAMINI (ADVOGADO)**
ASSOCIACAO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM (AUTOR)	**JUSTEN, PEREIRA, OLIVEIRA E TALAMINI SOCIEDADE DE ADVOGADOS registrado(a) civilmente como ANDRE GUSKOW CARDOSO (ADVOGADO)** **CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA (ADVOGADO)** **EDUARDO TALAMINI (ADVOGADO)**
ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS (REU)	

Documentos

Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo	Polo
2230375641	22/12/2025 13:28	Petição inicial	Petição inicial	Interno
2230375655	22/12/2025 13:28	5034756-84.2025.4.03.6100-1766411322296-39159-cartaprecatoriaMANAUS	Carta Precatória	Interno
2230375665	22/12/2025 13:28	5034756-84.2025.4.03.6100-1766411374045-39159-decisaoLIMINAR	Decisão (anexo)	Interno
2230375669	22/12/2025 13:28	ABAC x ANTAQ sobretaxa inicial_vf	Inicial	Interno
2230375806	22/12/2025 13:28	Certidão	Certidão	Interno
2230383685	22/12/2025 14:58	Ato ordinatório	Ato ordinatório	Interno

Carta Precatória em anexo.

Justiça Federal da 3ª Região - 1º grau
PJe - Processo Judicial Eletrônico

22/12/2025

Número: **5034756-84.2025.4.03.6100**

Classe: **MANDADO DE SEGURANÇA CÍVEL**
Órgão julgador: **14ª Vara Cível Federal de São Paulo**
Última distribuição : **17/11/2025**
Valor da causa: **R$ 200.000,00**
Assuntos: **Agenciamento, Agências/órgãos de regulação**
Nível de Sigilo: **0 (Público)**
Justiça gratuita? **NÃO**
Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Advogados
CENTRO NACIONAL DE NAVEGACAO TRANSATLANTICA (IMPETRANTE)	
	EDUARDO TALAMINI (ADVOGADO)
ASSOCIACAO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM (IMPETRANTE)	
	EDUARDO TALAMINI (ADVOGADO)
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) (IMPETRADO)	
	RODRIGO CANTUARIA SALIM FEITOZA (ADVOGADO)
ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS (IMPETRADO)	
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS (IMPETRADO)	

Outros participantes	
MINISTERIO PUBLICO FEDERAL (FISCAL DA LEI)	

Documentos

Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
485412263	21/12/2025 22:36	Carta Precatória	Carta Precatória

PODER JUDICIÁRIO
14ª Vara Cível Federal de São Paulo
Avenida Paulista, 1682, Bela Vista, São Paulo - SP - CEP: 01310-200
https://www.trf3.jus.br/balcao-virtual

MANDADO DE SEGURANÇA CÍVEL(120)Nº 5034756-84.2025.4.03.6100
IMPETRANTE: CENTRO NACIONAL DE NAVEGACAO TRANSATLANTICA, ASSOCIACAO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM
ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: EDUARDO TALAMINI - SP198029-A ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: ANDRE GUSKOW CARDOSO - PR27074 ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: RAFAEL WALLBACH SCHWIND - PR35318 ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: EDSON FRANCISCO ROCHA NETO - PR107284 ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: ARTHUR GRESSLER WONTROBA - PR128479 ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: MATHEUS GUIMARAES PITTO - SP468696
IMPETRADO: DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS, ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS
ADVOGADO do(a) IMPETRADO: RODRIGO CANTUARIA SALIM FEITOZA
FISCAL DA LEI: MINISTERIO PUBLICO FEDERAL

CARTA PRECATÓRIA

URGENTE / CUMPRIMENTO NO PLANTÃO

OBSERVAÇÕES:

1) Para consultar os autos, acessar o endereço eletrônico https://pje1g.trf3.jus.br/pje/ConsultaPublica/consultaPublicaDocumento.seam

2) Em seguida, inserir o número do processo acima indicado e o seguinte código para consulta de documentos: 2df5cd2c-c2c4-4146-ac38-1b1be1605123

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(ÍZA) FEDERAL DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MANAUS - AM

O(A) JUIZ(ÍZA) FEDERAL DA 14ª VARA CÍVEL DE SÃO PAULO/SP,

DEPRECA a Vossa Excelência que se digne a determinar o cumprimento das seguintes diligências:

INTIMAR a **ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS - CNPJ: 04.020.707/0001-10**, na pessoa de seu representante legal, com endereço na Rua Guilherme Moreira, nº 281,

Manaus - AM, CEP 69005-300, para **CIÊNCIA E CUMPRIMENTO DA DECISÃO ID 485412351,** que **deferiu o "pedido de liminar**, para determinar a suspensão dos efeitos do Acórdão nº 733/2025 da ANTAQ, até a decisão final no presente mandado de segurança ou ulterior deliberação judicial (...)", conforme cópia anexa, sendo que a íntegra dos autos se encontra disponível no endereço eletrônico indicado acima.

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA
Juíza Federal

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:48:42
Número do documento: 25122122363606000000470390296
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122122363606000000470390296
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 22:36:36

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justiça Federal da 3ª Região - 1º grau
PJe - Processo Judicial Eletrônico

22/12/2025

Número: **5034756-84.2025.4.03.6100**

Classe: **MANDADO DE SEGURANÇA CÍVEL**
Órgão julgador: **14ª Vara Cível Federal de São Paulo**
Última distribuição : **17/11/2025**
Valor da causa: **R$ 200.000,00**
Assuntos: **Agenciamento, Agências/órgãos de regulação**
Nível de Sigilo: **0 (Público)**
Justiça gratuita? **NÃO**
Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Advogados
CENTRO NACIONAL DE NAVEGACAO TRANSATLANTICA (IMPETRANTE)	
	EDUARDO TALAMINI (ADVOGADO)
ASSOCIACAO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM (IMPETRANTE)	
	EDUARDO TALAMINI (ADVOGADO)
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) (IMPETRADO)	
	RODRIGO CANTUARIA SALIM FEITOZA (ADVOGADO)
ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS (IMPETRADO)	
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS (IMPETRADO)	

Outros participantes	
MINISTERIO PUBLICO FEDERAL (FISCAL DA LEI)	

Documentos

Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
485412351	21/12/2025 17:58	Decisão	Decisão

PODER JUDICIÁRIO
14ª Vara Cível Federal de São Paulo
Avenida Paulista, 1682, Bela Vista, São Paulo - SP - CEP: 01310-200
https://www.trf3.jus.br/balcao-virtual

MANDADO DE SEGURANÇA CÍVEL(120)Nº 5034756-84.2025.4.03.6100
IMPETRANTE: CENTRO NACIONAL DE NAVEGACAO TRANSATLANTICA, ASSOCIACAO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM
ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: EDUARDO TALAMINI - SP198029-A ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: ANDRE GUSKOW CARDOSO - PR27074 ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: RAFAEL WALLBACH SCHWIND - PR35318 ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: EDSON FRANCISCO ROCHA NETO - PR107284 ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: ARTHUR GRESSLER WONTROBA - PR128479 ADVOGADO do(a) IMPETRANTE: MATHEUS GUIMARAES PITTO - SP468696
IMPETRADO: DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS, ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS
ADVOGADO do(a) IMPETRADO: RODRIGO CANTUARIA SALIM FEITOZA
FISCAL DA LEI: MINISTERIO PUBLICO FEDERAL

DECISÃO

Trata-se de **mandado de segurança coletivo**, impetrado por CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT e ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM – ABAC, em face do DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ e da ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO AMAZONAS – ACA, visando à concessão de medida liminar, para suspender os efeitos do Acórdão nº 733/2025 – ANTAQ e restabelecer, automaticamente, a possibilidade de cobrança da sobretaxa de seca pelos armadores.

Os impetrantes narram que, no setor marítimo, é permitida a adoção e cobrança de sobretaxas pelos transportadores e agentes intermediários, quando estabelecidas bases justas, transparentes e não discriminatórias.

Relatam que, de acordo com o artigo 41 da Resolução nº 62/2021 – ANTAQ, o estabelecimento de sobretaxas à cabotagem e ao longo curso exige a demonstração do fato gerador, do serviço a que se aplica, da base de cálculo e do período de aplicação.

Descrevem que os armadores passaram a efetuar a cobrança da sobretaxa, internacionalmente conhecida como "low water surcharge" - LWS, denominada, no Brasil, "sobretaxa de seca", "sobretaxa de água baixa" ou "taxa de seca", reconhecida, pelo Acórdão nº 459/2025 da ANTAQ, como medida transitória, vinculada a situações

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

extraordinárias de navegabilidade.

Expõem que a cobrança da sobretaxa de seca justifica-se pelas restrições à navegabilidade impostas pela Autoridade Marítima, na sua competência de zelar pela segurança da navegação e prevenção da poluição hídrica por navios, condições que afetam diretamente a capacidade de carregamento das embarcações e exigem a redução do volume de carga por viagem.

Informam que, durante o período de estiagem, a redução do nível dos rios obriga as embarcações a reduzirem a carga, para garantir a segurança da navegação, permanecendo inalterados os custos operacionais fixos (afretamento, combustível, tripulação, seguros, taxas portuárias e encargos logísticos), de modo que, proporcionalmente, os custos aumentam.

Destacam que a diminuição da carga por viagem acarreta o aumento do preço por contêiner e, portanto, gera um desequilíbrio econômico inevitável, que compromete a viabilidade da navegação e a continuidade da prestação do serviço.

Afirmam que a sobretaxa de seca recompõe o desequilíbrio, sendo medida técnica, proporcional e temporária, aplicada apenas no período de restrições de navegabilidade.

Salientam que a sobretaxa de seca é expressamente prevista nas condições gerais de transporte, propostas comerciais e contratos, bem como que os clientes são previamente informados por circulares/avisos e atualizações comerciais, com antecedência razoável e indicação dos critérios objetivos de aplicação.

Asseveram que, em julho de 2025, a Diretoria Colegiada da ANTAQ reconheceu, por meio do Acórdão 459/2025-ANTAQ, a possibilidade da cobrança da sobretaxa de seca, destacando a imprescindibilidade de que a cobrança seja compatível "com os custos decorrentes das adaptações operacionais necessárias às restrições de navegação impostas pelo evento climático", além de transparente e não discriminatória.

Explicitam que foi estabelecida uma série de exigências para a cobrança da sobretaxa, com base no artigo 41 da Resolução nº 62/2021-ANTAQ e ficou determinado que as empresas que efetuaram a cobrança do valor em 2024 encaminhassem à ANTAQ, no prazo de sessenta dias, informações adicionais, divididas por tipo de navegação, sentido da viagem e tamanho de contêiner.

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Narram que, em 01 de setembro de 2025, a ACA apresentou denúncia, com pedido de medida cautelar, em face de armadores nacionais e internacionais que atuam na navegação de cabotagem e de longo curso no Porto de Manaus, sob o argumento de que a sobretaxa de seca estaria sendo cobrada durante a normalidade hidrológica. Requereu a concessão de medida cautelar, para suspender a cobrança da sobretaxa nas operações de/para Manaus.

Alegam que, dois meses após a apresentação da denúncia e sem a prévia oitiva das denunciadas, foi proferida a Deliberação-DG nº 83/2025, a qual deferiu a medida cautelar, para suspender a cobrança da sobretaxa de seca nas operações de transporte marítimo de contêiners que tenha como origem ou destino Manaus e condicionou a aplicação da referida sobretaxa nos ciclos hidrológicos de 2025 e 2026 à ocorrência de níveis iguais ou inferiores a 17,7 metros no Rio Negro, conforme registros oficiais da ANA e, de forma subsidiária, das medições do Porto de Manaus.

Sustentam que a ABAC apresentou pedido de reconsideração da Deliberação, sustentando a necessidade de respeito à competência técnica da Capitania dos Portos; a violação aos princípios da motivação e do contraditório; a desatualização e inadequação dos dados utilizados para a concessão da cautelar; a impropriedade técnica do parâmetro de 17,7 metros adotado; a desconsideração de aspectos operacionais e técnicos relevantes e a afronta à liberdade de preços, com risco ao equilíbrio econômico-operacional.

Descrevem que foi proferido o Acórdão nº 733/2025-ANTAQ, que referendou a Deliberação-DG nº 83/2025.

Defendem que a suspensão da cobrança da sobretaxa de seca e seu condicionamento a determinados parâmetros, conforme constou do Acórdão nº 733/2025, é ilegal e gera efeitos danosos imediatos às associadas dos impetrantes e ao desenvolvimento econômico.

Aduzem que o ato coator concluiu que não haveria fato gerador (restrições de navegabilidade), contrariando a competência da Capitania dos Portos, que confirmou a existência de restrições.

Argumentam que o acórdão violou a liberdade de preços das associadas dos impetrantes, ao pretender regular o frete; não observou os deveres de motivação e contraditório prévio e baseou-se em dados equivocados e desatualizados.

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Reforçam que o Acórdão nº 733/2025-ANTAQ, ao condicionar a legitimidade da cobrança da sobretaxa de seca a níveis hidrométricos específicos de 17,7 metros, de acordo com os registros oficiais da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) e do Serviço Geológico do Brasil (SGB), extrapola a competência da ANTAQ e invade a esfera técnica da Autoridade Marítima, pois a métrica considerada é meramente estatística/hidrométrica, sem natureza normativa.

Frisam que o Ilmo. Capitão dos Portos da CFAOC reconheceu que é a Autoridade Marítima quem possui competência, para estabelecer ordens de serviço, comunicados e emitir restrições à navegabilidade.

Afirmam que, nos termos do artigo 3º da Lei nº 9.537/1997, "Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio."

Destacam que as determinações da Capitania dos Portos possuem força cogente e vinculante a todos os operadores e embarcações que transitam na região, sob sua autoridade.

Sustentam que o ato coator viola a liberdade de preços e acarreta risco ao equilíbrio das operações dos armadores, que operam em regime de livre concorrência.

Salientam que "A manutenção dos efeitos do ato coator configura risco concreto de dano decorrente da própria suspensão da cobrança legalmente instituída. A medida imposta pelo ato coator retira dos armadores a possibilidade de recompor custos operacionais indispensáveis à continuidade do serviço, em momento de comprovadas restrições de navegabilidade reconhecidas pela CFAOC".

Argumentam, ainda, que a suspensão da sobretaxa compromete a capacidade financeira das empresas de navegação, desestimula o cumprimento dos limites técnicos de calado e gera risco sistêmico à regularidade do transporte de cargas para a Região Norte.

A inicial veio acompanhada de documentos.

No despacho id nº 468522457, foi concedido à parte impetrante o prazo de

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

quinze dias, para regularizar a petição inicial nos termos dos apontamentos indicados.

Os impetrantes apresentaram a manifestação id nº 468640148.

Foi concedido aos impetrantes o prazo adicional de quinze dias, para regularização da representação processual (id nº 468676045).

Os impetrantes manifestaram-se na petição id nº 468937268.

Ante a especificidade do caso relatado nos autos e em razão da possibilidade de surgirem aspectos que podem escapar a este Juízo, na apreciação do pedido de concessão medida liminar, pela decisão id nº 469131504, foi considerado imperioso ouvir a autoridade impetrada, em respeito ao contraditório e à ampla defesa.

Na petição id nº 472917239, os impetrantes requereram a redução do prazo para manifestação da autoridade impetrada, para 72 (setenta e duas) horas.

Argumentaram que a medida liminar requerida no presente mandado de segurança objetiva estancar os prejuízos imediatos e sucessivos decorrentes da medida ilegal adotada pela ANTAQ.

Afirmaram que há perigo de inviabilização econômica das rotas e risco à continuidade do serviço essencial de cabotagem.

Aduziram que a oitiva das autoridades, no prazo legalmente previsto, agravaria ainda mais os prejuízos suportados pelas empresas de navegação, em razão da natureza imediata dos danos.

Tendo em vista a urgência alegada pela parte impetrante e considerando a proximidade do início do período de recesso forense, foi determinada a notificação da autoridade impetrada, por intermédio de mandado urgente e em regime de plantão, para prestar informações, no prazo de setenta e duas horas (id nº 472937257).

O Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ prestou as informações id nº 474932696.

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Preliminarmente, sustentou a inadequação da via eleita, ante a necessidade de dilação probatória, pois a petição inicial está repleta de afirmações e ilações não comprovadas documentalmente ou que podem e devem ser contestadas.

Afirmou que a ANTAQ baseou-se em dados da Agência Nacional de Águas - ANA , da Associação Comercial do Amazonas – ACA, do Serviço Geológico do Brasil (SGB), do Porto de Manaus e da Defesa Civil.

Salientou que a afirmação de que a agência reguladora adotou como base dados ultrapassados ou desacertados, apenas, pode ser conferida por meio de dilação probatória, já que se trata de conteúdo acentuadamente técnico.

Defendeu que a exploração, organização da estrutura e gestão da infraestrutura de transportes no país pertencem à União, nos termos do artigo 21, incisos XII, alíneas “d” e “f”, e XXI, da Constituição Federal.

Argumentou que o artigo 27, inciso II, da Lei nº 10.233/2001 determina que cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação, “promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados”.

Ressaltou que o inciso IV do mesmo artigo atribui à ANTAQ o poder-dever de elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação do serviço de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, e os direitos dos usuários, de sorte a fomentar a competição entre os operadores.

Descreveu que a ANTAQ passou a acompanhar a aplicação da “sobretaxa de seca” nos autos do processo nº 50300.013818/2024-61, instaurado a partir de denúncia de FENAVEGA, que relatou elevação expressiva dos custos logísticos da região Norte, sem correspondência clara com custos extraordinários efetivamente incorridos.

Expôs que o acompanhamento regulatório também teve origem na denúncia protocolada pela Associação Comercial do Amazonas – ACA, nos autos do processo nº 50300.019568/2025-54, relatando que os armadores internacionais impunham a cobrança da referida sobretaxa para o ciclo de 2025, mesmo em cenário de normalidade hidrológica, sem estiagem severa que justificasse a medida.

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Narrou que, de acordo com a denunciante, a prática apresentava indícios de padronização entre concorrentes, ausência de transparência, quanto ao método de cálculo, e potenciais impactos econômicos relevantes sobre a cadeia logística da Zona Franca de Manaus.

Asseverou que a Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG registrou a análise inicial da Agência sobre a aplicação da “sobretaxa de seca” no ciclo de 2025; examinou prognósticos hidrológicos oficiais do SGB/CPRM que indicavam cenários de normalidade, com níveis projetados entre 17,7 m e 18,9 m do Rio Negro; constatou que as envolvidas não comprovavam custos extraordinários que justificassem os valores pretendidos para a sobretaxa; analisou séries históricas de movimentação e concluiu que, somente abaixo de 17,7m se observava a redução estatisticamente significativa na consignação efetiva de contêiners; verificou que, no início do ciclo, não havia fato gerador para incidência da sobretaxa e constatou que os valores praticados a título de “sobretaxa de seca” evidenciavam a desproporcionalidade em relação às variações efetivamente observadas.

Destacou que, com base em tais evidências, a Diretoria editou a Deliberação nº 83/2025, que determinou a suspensão cautelar da cobrança da sobretaxa de seca nas operações com origem/destino em Manaus; fixou o nível ≤ 17,7 m como parâmetro objetivo de reavaliação e determinou o acompanhamento dos níveis hidrométricos oficiais da Agência Nacional de Águas (ANA) e, subsidiariamente, do Porto de Manaus, caso a estiagem se agravasse.

Relatou que, diante das novas manifestações apresentadas pelos impetrantes e por empresas de navegação, a Gerência da ANTAQ produziu a Nota Técnica nº 209/2025/GRN/SRG, a qual analisou todas as manifestações e pedidos de reconsideração apresentados; refirmou que não houve redução operacional significativa durante o período avaliado; evidenciou que a estiagem de 2025, até então, possuía baixa intensidade, sem reflexos substanciais na capacidade de transporte e confirmou que as restrições da autoridade marítima não implicaram em diminuição efetiva de carga.

Comunicou que a Diretoria Colegiada proferiu o Acórdão Nº 733-2025-ANTAQ, que referendou, integralmente, a Deliberação-DG nº 83/2025; indeferiu os pedidos de reconsideração apresentados; reconheceu que as Notas Técnicas nºs 197 e 209 forneceram fundamentação técnico-regulatória suficiente, consistente e motivada; esclareceu que as medidas cautelares podem ser adotadas antes do contraditório completo; afastou as alegações de uso de dados equivocados; registrou que a análise foi baseada em fontes oficiais, séries históricas extensas e metodologias estatísticas adequadas.

Aduziu que a natureza jurídica da “sobretaxa de seca” não permite sua

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

aplicação preventiva, tampouco fundada apenas na expectativa de estiagem, sendo necessária a demonstração objetiva de que a redução do nível do rio impôs custos extraordinários comprováveis ou acarretou a perda efetiva da capacidade de transporte em magnitude relevante.

Alegou que “Não obstante, a Agência reconheça a possibilidade teórica da LWS, concluiu-se, com base no diagnóstico hidrológico de 2025 e nas evidências empíricas levantadas, que não se verificaram, neste exercício, as condições extraordinárias necessárias à sua aplicação. Não houve estiagem severa, não se observaram restrições de navegabilidade aptas a reduzir as quantidades de contêineres transportados, não se demonstraram custos extraordinários e os valores pretendidos não guardaram proporcionalidade com o real comportamento dos rios. Ressalta-se que no ano de 2024 a análise dessas circunstâncias permitiram a aplicação da taxa”.

Reforçou que todos os argumentos apresentados pelos impetrantes foram analisados anteriormente e rebatidos pela área técnica da agência.

Sustentou que os estudos conduzidos pela Superintendência de Regulação, baseados em séries extensas de movimentação, comprovam que só há redução estatisticamente significativa da consignação, quando o Rio Negro está abaixo de 1,77m, o que não ocorreu no ciclo hidrológico de 2025.

Frisou que, nos autos do processo nº 50300.018000/2025-16, instaurado para acompanhar o cumprimento do Acórdão nº 459/2025, apesar das reiteradas solicitações, as sociedades empresárias não apresentaram memória de cálculo, não demonstraram custos adicionais e limitaram-se a formular alegações genéricas sobre o aumento de riscos.

Afirmou que a Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG registrou que as sobretaxas anunciadas representavam acréscimos expressivos sobre o frete básico, em média, 72% no longo curso e 162% na cabotagem, sem que as empresas apresentassem memória de cálculos, estimativa ou comprovações de custos extraordinários que justificassem os percentuais aplicados.

Destacou que a liberdade de preços é relativa e não pode ser utilizada para justificar cobranças sem fundamento técnico ou desconectadas da materialidade do serviço prestado.

Argumentou que não houve usurpação das competências da Capitania dos

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Portos, uma vez que a ANTAQ não tratou de segurança da navegação, calado operacional, limitações de flutuabilidade ou critérios marítimos.

Aduziu que “O parâmetro de 17,7 m tem finalidade exclusivamente econômica e regulatória: é utilizado para aferir a materialidade do fato gerador e a proporcionalidade da cobrança, e não como referência náutica ou substitutiva das atribuições da Autoridade Marítima. O Acórdão nº 733/2025-ANTAQ expressamente confirmou essa interpretação ao rejeitar todas as alegações de ofensa à competência da Capitania dos Portos.”

Asseverou que a liberdade de preços, no setor aquaviário, não possui caráter absoluto, uma vez que se trata de liberdade regulada, condicionada ao atendimento dos princípios da modicidade, transparência, proporcionalidade e não discriminação, razão pela qual as tarifas e sobretaxas devem observar parâmetros regulatórios mínimos, como definição clara de fato gerador, base de cálculo, período de vigência e compatibilidade com os custos efetivamente incorridos.

Ressaltou que a medida cautelar deferida atendeu a regime jurídico previsto na Resolução ANTAQ nº 66/2022, que autoriza a concessão de cautelares com ou sem prévia oitiva da parte, quando presentes os requisitos da urgência, risco ao interesse público e probabilidade do direito.

Frisou que o contraditório não foi suprimido, mas apenas diferido, pois, após a concessão da medida cautelar, todas as sociedades empresárias foram notificadas e apresentaram manifestações, devidamente apreciadas no Acórdão nº 733/2025.

Alegou que adotou informações técnicas atuais, validadas e requisitadas especificamente para o caso concreto, uma vez que solicitou ao Serviço Geológico do Brasil a confecção de prognóstico hidrológico específico para 2025 e monitorou continuamente os níveis dos rios Negro e Amazonas, tendo utilizado dados diários e atualizados fornecidos pela ANA, Porto de Manaus e boletins hidrológicos do SGB e da Defesa Civil.

Reforçou que o monitoramento hidrológico mais recente, referente à atualização de 24 de novembro de 2025, confirma o cenário de normalidade.

Descreveu que as embarcações que chegam a Manaus operam em regime de final de linha, com consignação frequentemente abaixo da capacidade máxima, por razões alheias ao regime hidrológico, como estrutura da demanda, composição de carga

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

e planejamento logístico dos armadores.

Sustentou a presença de dano inverso, caso concedida a medida liminar requerida, pois os usuários dos serviços estariam sujeitos ao pagamento de preço sem a correspondente contrapartida, o que acarretaria o enriquecimento sem causa dos armadores.

Os impetrantes apresentaram a manifestação id nº 475862291.

Alegaram que, com base nas informações prestadas, vários pontos tornaram-se incontroversos: a) a sobretaxa de seca é rubrica acessória, temporária e internacionalmente praticada, para recomposição dos custos extraordinários decorrentes de restrições excepcionais de navegabilidade; b) a ANTAQ reconheceu a legitimidade da cobrança da sobretaxa, por meio do Acórdão nº 459/2025 e c) a ANTAQ admitiu que suspendeu cautelarmente a cobrança sem contraditório prévio e que os armadores atuam sob regime de liberdade tarifária.

Aduziram que a Autoridade Marítima é a única entidade legalmente competente, para estabelecer os critérios de segurança da navegação, bem como que, na prática operacional, os parâmetros cogentes impostos por ela são mais rigorosos e impõem redução efetiva de carga em níveis superiores a 17,7 metros.

Argumentaram que a suspensão da “sobretaxa de seca”, determinada no Acórdão nº 733/2025, é ilegal e desproporcional, não sendo necessária dilação probatória para comprovação de suas alegações.

Afirmaram que o ato coator combatido não observou os princípios da motivação e do contraditório e usurpou a competência da Autoridade Marítima.

Asseveraram que a Autoridade Marítima impôs restrições concretas, como limitação de navegação noturna, fixação de Calado Máximo Recomendável e exigência de Folga Abaixo da Quilha, as quais reduzem a capacidade de carga e elevam o custo por contêiner, bem como que existem custos extraordinários comprovados.

Defenderam, ainda, a vedação ao controle de preços por presunção.

É o relatório. Fundamento e decido.

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Inicialmente, afasto a alegação de inadequação da via processual eleita pela parte impetrante, pois o mandado de segurança é o instrumento adequado para proteger direito líquido e certo, contra ilegalidade ou abuso de poder praticado por autoridade pública (art. 5º, LXIX, CF).

Na presente ação mandamental, as impetrantes sustentam a ilegalidade da Deliberação nº 83/2025, expedida pelo Diretor Geral da ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e do Acórdão nº 733-2025-ANTAQ, em que foi determinada a suspensão cautelar da cobrança da sobretaxa de seca nas operações com origem ou destino em Manaus; fixou o nível ≤ 17,7 m, como parâmetro objetivo de reavaliação, sendo ainda determinado o acompanhamento dos níveis hidrométricos oficiais da Agência Nacional de Águas (ANA) e, subsidiariamente, do Porto de Manaus, em caso de agravamento da estiagem.

Em prol do pedido deduzido nestes autos, no sentido da suspensão dos efeitos do Acórdão nº 733/2025 – ANTAQ e do restabelecimento, automático, da possibilidade de cobrança da sobretaxa de seca pelos armadores, as impetrantes alegaram que, somente, a Capitania dos Portos e a Autoridade Marítima possuem competência legal, para estabelecer ordens de serviço, comunicados e emitir restrições à navegabilidade, nos termos do artigo 3º da Lei nº 9.537/1997.

Sendo assim, fica plenamente afastada a alegação de inadequação da via mandamental eleita.

A Lei Orgânica da Marinha Nacional - Lei nº 9.537/97, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, assim estabelece:

> **Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.**
>
> **§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.**
>
> § 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei

Art. 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

(...)

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

(...)

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

(...)

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

(...)

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

(...)

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

(g.n.)

No caso dos autos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, por seu Diretor-Geral, resolveu, ad-referendum da Diretoria Colegiada, expedir a Deliberação-DG nº 83/2025 (Id 468361362), na qual foi deferida a medida cautelar pleiteada no Processo Administrativo nº 50300.019568/2025-54, para determinar que "a aplicação da 'sobretaxa de seca' nos ciclos hidrológicos de 2025 e 2026 é condicionada à ocorrência de níveis iguais ou inferiores a 17,7 metros no Rio Negro, conforme registros oficiais da Agência Nacional de Águas (ANA) e, de forma subsidiária, das medições do Porto de Manaus, com incidência uniforme a todos os transportadores marítimos prestadores dos serviços de transporte de contêineres, independentemente da nacionalidade das embarcações ou dos contratantes dos serviços".

Observa-se, da fundamentação do Acórdão nº 733-2025-ANTAQ, em que foram julgados os Embargos de Declaração, interpostos em face do Acórdão nº 459/2025 (Ids 468361358 e 468361360), que foram adotadas as informações hidrológicas, as conclusões e os levantamentos constantes da Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG, segundo a qual, para o ano de 2025, as curvas de descida dos rios ainda permanecem próximas do limite superior (85%) dos níveis elevados da série histórica, afastando as

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

alegações de que existem restrições à navegação, atual ou futura, que justifiquem a cobrança da sobretaxa de seca.

A referida Nota Técnica nº 197/2025/GRN/SRG (Id 468361368) foi expedida por Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários da ANTAQ, podendo notar-se que os fundamentos da atuação da ANTAQ partiram dos artigos 21 e 22 da Constituição, que tratam da competência da União, e 170 e 173 da Lei Maior, que expõem os princípios da ordem econômica. Na sequência, com base na Lei nº 10.233/2001, foi exposta a competência da ANTAQ, para regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços e exploração e gerenciamento da infraestrutura do transporte aquaviário, a fim de harmonizar os interesses públicos com os dos usuários e operadores privados, resolvendo conflitos e prevenindo práticas de concorrência desleal ou infrações à ordem econômica, atuando em resposta aos questionamentos sobre a "taxa de seca" (arts. 20 e 23, L. 10.233/2001).

Nesse documento (Nota Técnica nº 197/2025), o Especialista da ANTAQ expõe o estudo elaborado pelo Serviço Geológico – SGB, intitulado "Prognóstico de níveis do rio Negro para o período de vazante de 2025 – Estação Manaus", no qual consta que foi realizada uma análise estatística dos níveis dos rios, ressaltando a sazonalidade do Rio Negro e a instabilidade nos níveis dos rios amazônicos, fortemente relacionada às mudanças climáticas, com projeção de seca de baixa intensidade.

Consta, também, da Nota Técnica nº 197/2025 que foi consultado o relatório técnico da Defesa Civil do Estado do Amazonas, que apresentou uma síntese do prognóstico, no sentido das conclusões anteriores, de não identificar anomalias significativas no padrão de vazante dos rios da Bacia Amazônica, para o ano de 2025.

Ainda, foi explicitada a análise estatística, realizada pela setorial técnica da ANTAQ, com o objetivo de estudar a influência do nível do Rio Negro, em Manaus, na movimentação de Contêineres cheios com destino a Manaus, observando, também, a faixa de calado e a possibilidade de aumento do volume movimentado ou inobservância de redução, quando o Rio Negro está acima de 17,7 metros.

Ficou consignada a conclusão, no sentido da divergência entre os resultados obtidos pela Agência pela necessidade de as empresas apresentarem elementos concretos que comprovem a efetiva redução da capacidade de movimentação de contêineres cheios ou o aumento dos custos para o transporte em volumes semelhantes.

Em resumo, a Especialista da ANTAQ considerou que os elementos

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

técnicos, os quais foram expostos na respectiva Nota Técnica 197/2025, demonstraram suficientemente a presença de indícios de afronta a princípios e dispositivos regulatórios e a plausibilidade do direito invocado pela ACA, para a concessão da liminar cautelar pleiteada. Sugeriu a suspensão da aplicação da sobretaxa de seca, “enquanto o nível do Rio Negro, em Manaus, não atingir a cota de 17,7 metros, conforme dados publicados pela Agência Nacional de Agência Nacional de Águas (ANA) e, subsidiariamente, informações disponibilizadas pelo Porto de Manaus”.

Verifica-se que, para a elaboração da Nota Técnica ANTAQ nº 197/2025, que embasou a concessão da medida cautelar pela Diretoria-Geral da ANTAQ, por meio da Deliberação nº 083/2025, referendada no Acórdão nº 459/2025, não foi ouvida a Autoridade Marítima, órgão com competência legal, paraestabelecer os limites da navegação interior e os requisitos referentes às condições de segurança., nos termos do supratranscrito artigo 4º da Lei nº 9.537/97.

Deveras, cabe à Marinha do Brasil, por meio da sua Diretoria de Portos e Costas – DPC, editar as Normas da Autoridade Marítima - NORMAMs, destinadas à regulamentação das atividades realizadas no mar e nos rios, de observância obrigatória por aquaviários, portuários e respectivas embarcações.

No site da Marinha do Brasil (https://www.marinha.mil.br/ciaba/sites/www.marinha.mil.br.ciaba/files/Reorganiza%C3%A7%C3%A3o%20das%20NORMAM_0.pdf), a Diretoria de Portos e Costas (DPC), na qualidade de Representante da Autoridade Marítima Brasileira, em conjunto com a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), divulgou a entrada em vigor, em 02 de outubro de 2023, do projeto de reorganização das Normas da Autoridade Marítima – NORMAM. “O objetivo do trabalho foi o de modernizar a organização dos volumes da coletânea de Normas, proporcionando ao usuário uma melhor interação com tais documentos. Para isso, as NORMAMs foram renumeradas em 8 Séries distintas, agrupadas por assuntos afins, sendo estas:

· Série 100 – AQUAVIÁRIOS E PORTUÁRIOS (AP)

· Série 200 – EMBARCAÇÕES (EM)

· Série 300 – FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA (FS)

· Série 400 – MEIO AMBIENTE (MA)

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

· Série 500 – HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO (HN)

· Série 600 – AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO (AN)

· Série 700 – METEOROLOGIA MARÍTIMA (MN)

· Série 800 – TARIFA DE UTILIZAÇÃO DE FARÓIS (TA)

A **NORMAM-224/DPC** estabelece regras e procedimentos para garantir a segurança da navegação, especificamente sobre a distância vertical segura entre o casco de uma embarcação e o fundo do mar (Folga Dinâmica Abaixo da Quilha), crucial para manobras em portos e canais, sendo uma atualização e substituição da antiga NORMAM-33/DPC.

Consta do site da Marinha do Brasil (https://www.marinha.mil.br/cfaoc/) o Comunicado, expedido pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, informando as restrições aos navios de transporte, no período de 18 de novembro até 13 de dezembro de 2025, em razão da redução dos níveis dos rios até Manaus.

COMUNICADO

Em consequência da redução dos níveis do Rio Amazonas, e considerando as batimetrias realizadas no trecho de Itacoatiara até Manaus, os seguintes procedimentos devem ser adotados:

Os Práticos devem seguir os pontos de navegação orientados pelo Capitão dos Portos.

Dependendo do Calado observado pelo navio, será restrita a navegação noturna nesse trecho.

Em razão do grande fluxo de embarcações e redução dos níveis dos rios, os navios (dia e

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

noite) deverão transitar na passagem pelo Tabocal e Enseada do Madeira na mínima possível, sem prejuízo da manobrabilidade.

OS SEGUINTES CALADOS MÁXIMOS RECOMENDÁVEIS (CMR) E FOLGAS ABAIXO DA QUILHA (FAQ) SERÃO OBSERVADOS PARA OS DIAS 18NOV A 13DEZ

(...)

Observa-se, assim, que a Marinha do Brasil vem cumprindo as normas veiculadas na Lei nº 9.537/97, a qual dispõe que a Autoridade Marítima é responsável pela segurança do tráfego aquaviário, em águas sob jurisdição nacional.

De acordo com o que consta da NORMAM 224/2023 DPC, a redução dos níveis dos rios afeta a navegabilidade e a realização de manobras pelos navios, tornando necessárias as restrições à navegação, por meio de limitação ao tráfego, mediante imposição de margens de segurança para as embarcações, com base em levantamentos hidrográficos, destinados a estabelecer limites para Calado e Folga Abaixo da Quilha (FAQ), a fim evitar o encalhe ou a colisão com o fundo dos rios ou com objetos submersos.

Denota-se da Estrutura Organizacional da Marinha do Brasil (https://www.marinha.mil.br/estrutura-organizacional), que a principal autoridade responsável pela segurança do tráfego aquaviário e pelos assuntos da Marinha na região do Rio Negro, no Amazonas, é a **Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC)**, que é responsável por supervisionar o tráfego e a segurança na hidrovia do Rio Negro e áreas adjacentes, estando subordinada ao Comando do 9º Distrito Naval **(Com9ºDN)**, sediado em Manaus, e encarregada de executar tarefas operacionais e de apoio na malha hidroviária da região e de segurança da navegação e inspeção naval.

É certo que, nos termos da Lei nº 10.233/2001, compete à ANTAQ regular, supervisionar e fiscalizar os serviços de transporte aquaviário (art. 27). Entretanto, não é menos certo que a Lei nº 9.537/97 dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, de responsabilidade da Autoridade Marítima (art. 4º).

Ressalte-se que a Lei Orgânica da Marinha Nacional – Lei nº 9.537/97, nos artigos 22 e seguintes, e o Decreto nº 2.596/98, que a regulamenta, nos artigos 7º e

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

seguintes, previram as penalidades para infrações às Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

Por tais razões, assiste razão à parte impetrante, pois é competência legal da Autoridade Marítima supervisionar o tráfego e a segurança da navegação, com base em estudos hidrológicos dos níveis dos rios, na região do Rio Amazonas até Manaus, sendo de rigor reconhecer a ilegalidade dos Acórdãos nºs 459/2025 e 733/2025 da ANTAQ.

Ante o exposto, **DEFIRO o pedido de liminar**, para determinar a suspensão dos efeitos do Acórdão nº 733/2025 da ANTAQ, até a decisão final no presente mandado de segurança ou ulterior deliberação judicial.

Notifique-se a autoridade impetrada, com urgência, por mandado a ser cumprido pelo Oficial de Justiça do plantão, para ciência, cumprimento e para que preste informações no prazo legal.

Intime-se, com urgência, a litisconsorte ativa, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO AMAZONAS – ACA.

Dê-se ciência ao órgão de representação judicial da pessoa jurídica interessada, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ, enviando-lhe cópia da inicial sem documentos, para que, querendo, ingresse no feito, nos termos do artigo 7°, inciso II, da Lei nº 12.016/2009. Caso manifeste interesse em ingressar no feito, retifique-se a autuação.

Após, dê-se vista ao Ministério Público Federal e, na sequência, venham conclusos para sentença.

Intimem-se e oficie-se, com urgência.

São Paulo, 21 de dezembro de 2025.

NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA
Juíza Federal

Este documento foi gerado pelo usuário 254.***.***-47 em 22/12/2025 10:49:34
Número do documento: 25122117580128900000470389273
https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=25122117580128900000470389273
Assinado eletronicamente por: NOEMI MARTINS DE OLIVEIRA - 21/12/2025 17:58:01

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Marçal Justen Filho
Cesar Pereira
Fernão Justen de Oliveira
Eduardo Talamini
André Guskow Cardoso
Alexandre Wagner Nester
Marçal Justen Neto
Rafael Wallbach Schwind
Felipe Scripes Wladeck
Paulo Osternack Amaral
Guilherme F. Dias Reisdorfer
Karlin Olbertz Niebuhr
William Romero
Rodrigo Goulart de Freitas Pombo
Juliane Erthal de Carvalho
Mônica Bandeira de Mello Lefèvre
Guilherme Augusto Vezaro Eiras
Isabella Moreira de Andrade Vosgerau
Diego Franzoni
Mayara Gasparoto Tonin
Marina Kukiela
Vanelis Mucelin
Fernanda Caroline Maia

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

Bruno Gressler Wontroba
Victor Hugo Pavoni Vanelli
Luísa Quintão
Doshin Watanabe
Isabella Félix da Fonseca
Lucas de Moura Rodrigues
Isabella Rossito
Raphaela Thêmis Leite Jardim
Marina Kirsten Felix
Stella Farfus Santos
Jefferson Lemes dos Santos
Letícia Alle Antonietto
Eduardo Nadvorny Nascimento
Izabela Moriggi Costa
Rodrigo Costa Protzek
Caroline Martynetz
Mariana Randon Savaris
Júlia Venzi Gonçalves Guimarães
Gabriela Assis Corrêa Demeterco
Edson Francisco Rocha Neto
Matheus Guimarães Pitto
Nicole Mendes Müller
Gabriel Lucas Santos Bonfim

Exmo. Sr. Juiz Federal da __ª Vara Cível da Seção Judiciária de São Paulo (SP).

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (“CENTRONAVE”), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 33.109.000/0001-83, com sede em São Paulo (SP), na Rua Bacaetava, 191, conj. 302, CEP 04705-010, e **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM (“ABAC”)**, pessoa jurídica de direito privado inscrita no CNPJ sob o nº 30.028.880/0001-75, com sede no Rio de Janeiro (RJ), na Rua São José, nº 40, 3º andar, CEP 20010-020, por seus advogados (procuração e documentos constitutivos anexos – **doc. 1**[1]), com fundamento no art. 5º, LXIX, da CF e no art. 21 da Lei 12.016, vem respeitosamente perante Vossa Excelência para impetrar

MANDADO DE SEGURANÇA

(com pedido de tutela de urgência – art. 7º, III, da Lei 12.016, e art. 300 do CPC)

contra ato praticado pelo **Ilmo. Sr. Diretor-Geral da ANTAQ**, na condição de presidente das reuniões da c. Diretoria Colegiada (art. 27 da Resolução 66/2022-ANTAQ), consistente no Acórdão 733/2025-ANTAQ, por meio do qual: (1) referendou-se a Deliberação-DG 83/2025, proferida no Processo 50300.019568/2025-54; e (2) por conseguinte, confirmou-se a medida cautelar pleiteada pela **Associação Comercial do**

[1] Desde já, requer-se seja concedido o prazo de quinze dias para que seja efetuada a juntada do instrumento de procuração aos advogados signatários da presente manifestação para representação da CENTRONAVE, nos termos do art. 104, § 1º, do CPC e do art. 5º, § 1º, da Lei 8.906/1994.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

Amazonas – ACA para suspender, de forma imediata, a cobrança da sobretaxa de seca nas operações de transporte marítimo de contêineres que tenha origem ou destino em Manaus (AM), condicionando-a, nos ciclos de 2025 e 2026, à ocorrência de níveis iguais ou inferiores a 17,7 metros no Rio Negro, conforme registros oficiais da Agência Nacional de Águas (ANA).

Para os fins do art. 6º, da Lei 12.016/09, a Impetrante esclarece que a d. Autoridade Impetrada integra a **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**, autarquia especial vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), inscrita no CNPJ sob o n.º 04.903.587/0001-08, estabelecida à SEPN, Quadra 514, Conjunto E, Edifício ANTAQ, CEP-70760-545, Brasília (DF).

Também esclarece que a **Associação Comercial do Amazonas – ACA**, pessoa jurídica de direito privado inscrita no CNPJ sob o nº 04.020.707/0001-10, com sede em Manaus (AM), na Rua Guilherme Moreira, nº 281, CEP 69005-300, deve figurar no polo passivo, na condição de litisconsorte necessária, uma vez que a concessão da segurança pode afetar sua esfera jurídica, nos termos do art. 24 da Lei 12.016 e do art. 114 do CPC.

Encontra-se anexa a comprovação de aprovação em assembleia do ajuizamento da presente ação (**doc. 2**).

A. Objeto do mandado de segurança

1. O objeto do mandado de segurança é a invalidação do Acórdão 733/2025-ANTAQ, publicado no DOU de 7.11.2025 ("ato coator" – **doc. 3**), por meio do qual se referendou a Deliberação-DG 83/2025, que, sem a ouvida das empresas de navegação afetadas (aqui representadas pelas Impetrantes), suspendeu a cobrança da sobretaxa de seca nas operações com origem ou destino Manaus (AM), condicionando-a, nos ciclos de 2025 e 2026, à ocorrência de níveis iguais ou inferiores a 17,7 metros no Rio Negro, apesar de as condições atuais de navegabilidade já serem muito ruins e causarem aumento de custos atuais e relevantes às empresas de navegação.

2. Com todo respeito, a medida cautelar concedida pela ANTAQ, além de ilegal, causa prejuízos irreversíveis às empresas associadas às Impetrantes e à própria atividade econômica do Porto de Manaus, uma vez que a suspensão da cobrança compromete a sustentabilidade das operações logísticas na região.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

B. Competência do d. Juízo Federal de São Paulo

3. A competência da Justiça Federal de São Paulo para processar e julgar este mandado de segurança decorre da inclusão do Diretor-Geral da ANTAQ e da própria ANTAQ no polo passivo e da possibilidade de ações contra entidades vinculadas à União serem ajuizadas no foro em que for domiciliado o autor, conforme disposto no art. 109, I e § 2º, da CF – no caso, em aplicação analógica e inversa do art. 46, § 4º, do CPC. É esse o entendimento do E. STJ, que reconhece a "possibilidade de a ação de mandado de segurança ser impetrada no foro do domicílio do impetrante quando referente a ato de autoridade integrante da Administração Pública federal".[2]

C. Legitimidade ativa dos Impetrantes

4. O CENTRONAVE é associação fundada há 118 anos e responsável pela representação de 19 armadores. Sua atuação tem por finalidade o desenvolvimento da navegação e do comércio marítimo entre o Basil e o exterior, por meio de atuação pautada pela ética, pela responsabilidade social, pelo respeito ao meio ambiente e pela defesa dos interesses coletivos dos armadores (cf. site oficial da associação[3] e seu Estatuto Social – **doc. 1**).

5. O art. 2º do seu Estatuto Social, ao apresentar as finalidades a que se destina, dispõe expressamente que cabe ao CENTRONAVE defender os interesses homogêneos, difusos ou coletivos de seus associados, precipuamente no que se refere à atividade marítima, à defesa da ordem econômica, da livre concorrência e da livre iniciativa.[4] Trata-se, pois, de entidade representativa vocacionada à tutela da regularidade normativa e operacional do setor de navegação e do transporte aquaviário.

6. Já a ABAC é associação privada sem fins lucrativos, fundada em 1973, com sede no Rio de Janeiro (RJ). Congrega diversas empresas que prestam

---

[2] STJ, 1ª Seção, CC 173.318, Rel. Min. Mauro Campbell Marques, j. 25.2.2022.

[3] Disponível em: https://centronave.org.br/quem-somos/. Acesso em 30.10.25.

[4] "a) Atuar institucional ou representativamente perante todos os órgãos públicos, sejam eles da administração direta ou indireta, autárquica, fundacional, sejam sociedades de economia mista;

(...)

c) Defender extra ou judicialmente os interesses individuais homogêneos, difusos e coletivos de seus Associados, precipuamente no que se refere à atividade marítima, comércio exterior, defesa da ordem econômica, da livre concorrência e da livre iniciativa e, ainda, defender e zelar pelos interesses de seus Associados perante as autoridades concessionárias de serviços públicos, tudo para zelar e resguardar os direitos derivados ou decorrentes da navegação em geral, nos termos da legislação aplicável."

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

serviço de transporte aquaviário na cabotagem e na navegação de longo curso (cf. site oficial da associação[5] e seu Estatuto Social – **doc. 1**) e tem por finalidade contribuir para a expansão do transporte marítimo de cabotagem no Brasil, bem como para a integração com os países do Mercosul. As empresas filiadas à ABAC têm potencial para atender todas as demandas de transportes de cargas na costa brasileira, o que demonstra sua importância para a defesa e manutenção do setor.

7. O art. 2º de seu Estatuto Social dispõe expressamente que, dentre suas finalidades institucionais, cabe à ABAC defender os legítimos interesses do ramo de atividade aquaviária perante entidades públicas e representar seus associados.[6]

8. Assim como o CENTRONAVE, a ABAC é entidade representativa cuja missão institucional está relacionada com a observância da regularidade normativa e operacional das empresas de navegação e do setor de transporte aquaviário. Prova disso é que, em 1º.3.2023, a ABAC foi selecionada pelo conselho da ICS – *The International Chamber of Shipping*, principal associação internacional voltada a operadores e armadores, com sede em Londres, para ser sua associada.

9. Portanto, os Impetrantes possuem legitimidade para representar suas associadas (que são diretamente afetadas pelo Acórdão 733/2025-ANTAQ) neste mandado de segurança, inclusive sem necessidade de autorização especial, nos termos do art. 21 da Lei 12.016.

D. Legitimidade passiva do Diretor-Geral da ANTAQ

10. A inclusão do i. Diretor-Geral da ANTAQ como autoridade coatora deriva de sua legitimação regimental (art. 27 da Resolução 66/2022-ANTAQ), na condição de Presidente da d. Diretoria Colegiada. A deliberação, afinal, é adotada por todos os dd. Diretores. De todo modo, os Impetrantes se reservam o direito de pedir

---

[5] Disponível em: https://abac-br.org.br/abac/quem-somos/. Acesso em 17.11.25.

[6] I – Defender em âmbito nacional perante as entidades públicas e privadas os legítimos interesses do ramo de atividade aquaviária, conforme deliberado em Assembleia Geral ou pela Diretoria, observadas as suas respectivas competências;
II – Defender os interesses sociais da ABAC;
III – Promover a atividade de transporte aquaviário, em benefício dos seus Associados e da economia nacional como um todo;
IV – Colaborar com os poderes públicos, como órgão técnico e consultivo, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com os interesses desse ramo de atividade aquaviária, promovendo a troca de informações sobre assuntos relevantes ao desenvolvimento; (...)
VII – Divulgar a atividade aquaviária de modo a manter um claro entendimento sobre o setor, tanto diante da sociedade como um todo, como das autoridades nos âmbitos Federal, Estadual e Municipal; (...) XIII – Representar os Associados perante entres integrantes da administração pública e instituição privada em geral, nacionais ou estrangeiras; (original sem destaque).

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

a citação dos demais dd. Diretores, a fim de que também sejam incluídos neste processo na condição de autoridades coatoras, caso este d. Juízo entenda necessário.

E. Prova pré-constituída suficiente: desnecessidade de dilação probatória

11. As provas necessárias à análise da causa são todas documentais e estão em anexo. Não há nem mesmo qualquer controvérsia fática.

12. A mera análise das normas aplicáveis, conjugada com os demais documentos apresentados, é suficiente para a identificação da ilegalidade do ato coator e do direito líquido e certo dos Impetrantes.

F. Fatos que antecedem o ato coator e justificam a sua anulação

13. *A possibilidade de cobrança de sobretaxas é incontroversa*. No setor marítimo, é permitida a adoção e a cobrança de sobretaxas pelos transportadores e agentes intermediários quando são estabelecidas bases justas, transparentes e não discriminatórias. Tal entendimento já foi reconhecido, por exemplo, pela Nota Técnica 105/2025/GRN/SRG (**doc. 4**). Como admitido pela ANTAQ[7], **(i)** as *taxas* incidem sobre a carga, com base em fatores como tamanho, volume e preço; e **(ii)** as *sobretaxas* incidem sobre fatores extraordinários, como guerras, aumento de custos com combustíveis, dificuldades nas rotas etc.

14. Conforme art. 41 da Resolução 62/2021-ANTAQ, o estabelecimento de sobretaxas à cabotagem e ao longo curso exige demonstração de **(i)** fato gerador; **(ii)** serviço a que se aplica; **(iii)** base de cálculo; e **(iv)** período de aplicação.

F.1. Definição da sobretaxa de seca (admitida pela ANTAQ)

15. Diante disso, armadores passaram a efetuar a cobrança de sobretaxa internacionalmente conhecida como "*Low Water Surcharge*" (LWS) – no Brasil, chamada de “sobretaxa de seca”, “sobretaxa de água baixa”, “taxa de seca” etc.

16. Conforme Nota Técnica 105/2025/GRN/SRG (**doc. 4**):

> A LWS (*Low Water Surcharge*) ou Sobretaxa de Água Baixa é uma tarifa adicional cobrada por companhias de transporte marítimo e fluvial quando o nível das águas em rios, canais ou portos atinge níveis críticos. (...) Por fim, comunico que não há nenhuma legislação específica da ANTAQ que trate especificamente da obrigatoriedade para pagamento desse valor adicional ao frete denominado de LWS, mas tão somente os dispositivos já elencados que permitem a cobrança de sobretaxas.

---

[7] Conforme estudo: *Experiência internacional na regulação das taxas e sobretaxas do transporte marítimo de contêineres*. Brasília: ANTAQ, 2021, p. 11. Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antaq-1/relatorio___taxas_e_sobretaxas___final___avenir.pdf. Acesso em 7 nov. 2025.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

17. O Acórdão 459/2025-ANTAQ (**doc. 5**) a reconhece como “medida transitória, vinculada a situações extraordinárias de navegabilidade”.

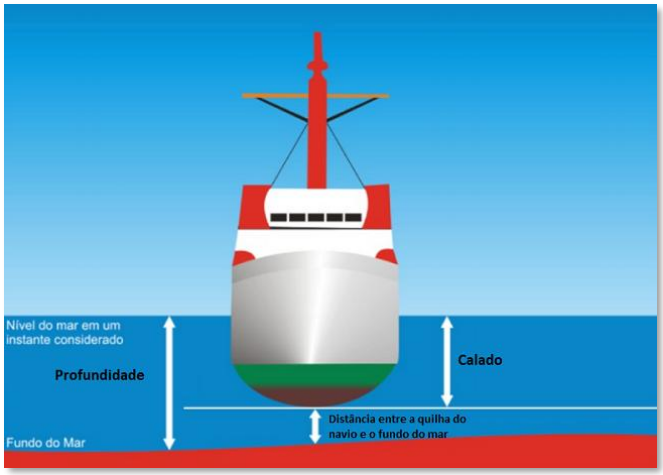
18. A sobretaxa de seca não se confunde com uma taxa regulada por serviço adicional. Trata-se de componente do frete, aplicado de forma transitória em razão de circunstâncias extraordinárias de navegabilidade. Ainda que destacada como sobretaxa, integra o preço do transporte marítimo e, como tal, deve ser compreendido no âmbito da liberdade tarifária assegurada à cabotagem e ao longo curso.

F.2. Justificativas para a estipulação de sobretaxa de seca

19. *A possibilidade de cobrança de sobretaxa de seca é igualmente incontroversa.* Justifica-se, em síntese, pelas restrições à navegabilidade impostas pela Autoridade Marítima, na sua competência de zelar pela segurança da navegação e prevenção da poluição hídrica por navios. Essas condições afetam diretamente a capacidade de carregamento das embarcações, exigindo a redução do volume de carga por viagem.

20. Diariamente, os armadores consideram as informações definidas pela Autoridade Marítima para definir sua operação com base nos seguintes parâmetros operacionais:

> **Calado Máximo Recomendável (“CMR”):** Profundidade máxima que o navio pode submergir (da quilha até a linha d’água) sem risco de tocar o fundo.
> **Folga Abaixo da Quilha (“FAQ”):** Distância mínima de segurança entre a parte mais baixa do casco (quilho) e o leito do rio.



21. Esses parâmetros são ajustados continuamente pela Autoridade Marítima e seguidos fielmente pelas empresas de navegação e pela praticagem, de

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

acordo com: **(i)** o nível do rio e as condições hidrológicas; **(ii)** a intensidade das correntes; **(iii)** as marés; **(iv)** a direção e força dos ventos; e **(v)** outras condições locais que afetem a navegabilidade.

22. Durante o período de estiagem, a redução do nível dos rios impõe *limitação de calado operacional* e obriga as embarcações a reduzirem carga para garantir segurança da navegação. Essa restrição decorre de *condição natural e regulatória*, pois os calados máximos recomendáveis e as folgas abaixo da quilha são fixados diariamente pela autoridade marítima e observado pela praticagem.

23. Em condições de águas rasas, embora o volume transportado diminua, *permanecem inalterados os custos operacionais fixos* – afretamento, combustível, tripulação, seguros, taxas portuárias e encargos logísticos. Proporcionalmente, os custos aumentam. Tais custos são *event-driven*, decorrentes de condições hidrológicas e exigências de segurança. Por isso, a cobrança é temporária, condicionada ao fato gerador e proporcional ao incremento de custo observado.

24. O mecanismo econômico é simples:

- Custos fixos da viagem: **permanecem constantes**;
- Carga por viagem: **reduz** (exemplo: redução de 20% por limitação de calado);
- Custo por contêiner: por consequência **aumenta**;

25. Em síntese: quanto menos carga por viagem, maior é o preço por contêiner enquanto durar a restrição.

26. O resultado é um *desequilíbrio econômico inevitável*, que compromete a viabilidade da navegação e a continuidade da prestação do serviço.

27. A sobretaxa de seca atua justamente para recompor esse desequilíbrio, sendo medida técnica, proporcional e temporária, aplicada apenas enquanto perduram as restrições de navegabilidade. Trata-se de prática reconhecida internacionalmente[8] no transporte aquaviário e adotada em conformidade com os princípios da previsibilidade, transparência e segurança regulatória.

28. A sobretaxa de seca é expressamente prevista nas condições gerais de transporte, propostas comerciais e contratos, com cláusulas de rubricas variáveis ligadas a condições operacionais excepcionais (período de seca). Os clientes são

[8] No Rio Mississipi, por exemplo, foi aplicada a sobretaxa de seca pelo terceiro ano consecutivo em razão das secas na região: https://gcaptain.com/mississippi-river-crisis-low-water-levels-threaten-critical-harvest-season-shipping-for-third-straight-year/. Acesso em 12.11.2025.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

previamente informados por circulares/avisos e atualizações comerciais, com antecedência razoável e indicação dos critérios objetivos de aplicação, assegurando previsibilidade e transparência.

29. As análises que embasam a cobrança baseiam-se em dados hidrológicos objetivos, correlação técnica entre nível d'água e calado, e custos adicionais comprovadamente incorridos (como praticagem, transbordo, balsas de apoio e seguro suplementar), que ocorrem de acordo com a intensidade da estiagem. Assim, a sobretaxa de seca representa uma reação técnica necessária a um evento natural, e não uma majoração arbitrária de tarifas – razão pela qual sua legitimidade decorre do dever de garantir segurança e continuidade da navegação.

F.3. Possibilidade incontroversa da sobretaxa de seca (Acórdão 459/2025)

30. Em julho de 2025, a Diretoria Colegiada da ANTAQ reconheceu a possibilidade da cobrança da sobretaxa de seca (Acórdão 459/2025-ANTAQ – **doc. 5**). Indicou-se ser "necessário reconhecer que a cobrança em exame encontra respaldo técnico e jurídico", sendo imprescindível que a cobrança seja compatível "com os custos decorrentes das adaptações operacionais necessárias às restrições de navegação impostas pelo evento climático", além de transparente e não discriminatória.

31. Ainda assim, foi estabelecida uma série de exigências para a cobrança da sobretaxa de seca, com base na art. 41 da Resolução 62/2021-ANTAQ.[9] Determinou-se, ainda, que as empresas que efetuaram a cobrança do valor em 2024 encaminhassem à ANTAQ, em 60 dias, informações adicionais, segregadas por tipo de navegação, sentido da viagem e tamanho do contêiner.

G. <u>Origem do ato coator</u>

G.1. Denúncia apresentada pela ACA

32. Em paralelo aos trâmites mencionados (v. **item E**), em 1º.9.2025, a ACA apresentou denúncia com pedido de medida cautelar em face de armadores nacionais e internacionais (**doc. 6**)[10] que atuam na navegação de cabotagem e de longo curso no Porto de Manaus, questionando a instituição e cobrança da sobretaxa de seca.

---

[9] "5.2. determinar às empresas de navegação que futuras cobranças sob o conceito de 'taxa de seca' sejam previamente comunicadas à ANTAQ, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, e contemplando: 5.2.1. fato gerador; 5.2.2. serviço(s) abrangido(s); 5.2.3. base de cálculo; e 5.2.4. período de aplicação".

[10] São indicados pela ACA as empresas MSC, ONE, Norcoast, Log-In, Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM e Mercosul Line.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

33. Alegou que a cobrança da referida sobretaxa (*que nem sequer estava sendo efetivada no momento da denúncia* – conforme **item H.4**) estaria sendo realizada em cenário de suposta normalidade hidrológica e que supostamente haveria abusividade na realização da referida cobrança quando os níveis do Rio Negro estariam em situações menos crítica do que a registrada em anos anteriores.

34. Com base nessas alegações (equivocadas), requereu a concessão de medida cautelar para suspender, de imediato, a cobrança da sobretaxa de seca "nas operações de/para Manaus, até ulterior deliberação deste órgão regular, determinando-se às transportadoras que se abstenham de exigir ou repassar a sobretaxa em contratos já firmados e futuros, sob pena de responsabilização administrativa".

G.2. Deliberação-DG 83-2025: suspensão da cobrança

35. A partir disso, *dois meses após a apresentação da denúncia*, e sem a prévia oitiva das denunciadas e interessadas, foi proferida a Deliberação-DG 83/2025 (**doc. 7**), que, em síntese: **(i)** *deferiu a medida cautelar pleiteada pela ACA, para suspender a cobrança da sobretaxa de seca nas operações de transporte marítimo de contêineres que tenham como origem ou destino Manaus*; e **(ii)** condicionou a aplicação da sobretaxa de seca nos ciclos hidrológicos de 2025 e 2026 "à ocorrência de níveis iguais ou inferiores a 17,7 metros no Rio Negro, conforme registros oficiais da ANA (ANA), e, de forma subsidiária, das medições do Porto de Manaus".

G.3. Pedido de reconsideração da medida cautelar erroneamente concedida

36. A ABAC apresentou pedido de reconsideração da Deliberação-DG 83/2025 (**doc. 8**), evidenciando: **(i)** a necessidade de respeito à competência técnica da Capitania dos Portos; **(ii)** a violação aos princípios da motivação e do contraditório; **(iii)** a desatualização e inadequação dos dados utilizados para a concessão da cautelar; **(iv)** a impropriedade técnica do parâmetro de 17,7 metros adotado; **(v)** a desconsideração de aspectos operacionais e técnicos relevantes; e **(vi)** a afronta à liberdade de preços, com risco ao equilíbrio econômico-operacional.

37. Indicou, ainda, risco concreto, iminente e irreparável aos armadores e, por isso, requereu a imediata suspensão da Deliberação.

38. Em seguida, protocolou manifestação reforçando a urgência da suspensão dos efeitos da Deliberação e juntou o Ofício 20-472/CFAOC-MB, subscrito pelo Ilmo. Capitão dos Portos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC),

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

que confirma a fragilidade técnica dos parâmetros considerados na Deliberação e reafirma a competência da Capitania dos Portos para editar ordens de serviço, comunicados e impor restrições à navegabilidade (**docs. 9 e 10**).

39. Por fim, apresentou manifestação (**doc. 11**) acerca da Nota Técnica 197/2025/GRN/SRG (**doc. 12**), que embasou a Deliberação-DG 83/2025, demonstrando: **(i)** equívocos na análise hidrológica; **(ii)** inadequação da avaliação de movimentação; (iii) uso de séries históricas distorcidas e desatualizadas; **(iv)** falhas na análise econômica; e **(v)** extrapolação da competência regulatória da ANTAQ.O ato coator: Acórdão 733/2025-ANTAQ

40. A Deliberação-DG 83/2025 foi incluída na pauta da 598ª ROD da ANTAQ, para referendo da Diretoria Colegiada, conforme estipula o art. 43, § 2º, Resolução 66/2021-ANTAQ.

41. Nesse contexto, foi proferido o **Acórdão 733/2025-ANTAQ** (**doc. 3**), que, em síntese, **referendou a Deliberação-DG 83/2025**.

42. Nos termos do voto do Diretor-Relator Caio Farias (**doc. 3**):

- **(i)** Inexistiria violação ao contraditório, uma vez que é possível a concessão de medida cautelar sem prévia oitiva das partes em caso de urgência;
- **(ii)** Considerando dados do Serviço Geológico do Brasil – SGB/CPRM, haveria suposto cenário de normalidade hidrológica na região;
- **(iii)** As restrições à navegabilidade impostas pela CFAOC "não alterariam, neste momento, o emprego efetivo das embarcações, considerando a demanda atual e a organização do transporte";
- **(iv)** O Ofício 20-472/CFAOC-MB "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";
- **(v)** Os alertas da Marinha "não têm força para delimitar o 'fato gerador', de natureza regulatória, para fins de cobrança de rubricas remuneratórias (preço) dos serviços de transporte aquaviário";
- **(vi)** A probabilidade do direito invocado estaria evidenciada na suposta inexistência de restrições à navegação, atual ou futura;
- **(vii)** O risco ao resultado útil do processo, bem como o fundado receio de grave lesão ao interesse público, decorreria da "vulnerabilidade dos usuários fi-

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

nais, que, conforme as políticas de reembolso adotadas por algumas empresas de navegação, podem não ser ressarcidos dos valores pagos, ainda que posteriormente reconhecida a indevida cobrança";

43. O Acórdão 733/2025-ANTAQ é, justamente, o ato coator objeto do presente mandado de segurança.

H. <u>Ilegalidades do Acórdão 733/2025-ANTAQ</u>

44. A suspensão da cobrança da sobretaxa de seca e seu condicionamento a determinados parâmetros, conforme determinado pelo Acórdão 733/2025, é ilegal e gera efeitos danosos imediatos às associadas dos Impetrantes e ao desenvolvimento econômico que depende da operação marítima.

45. Os Impetrantes possuem direito líquido e certo ao devido processo legal administrativo e à prevalência do critério da Autoridade Marítima como fato gerador da sobretaxa de seca. Dos quatro requisitos exigidos pelo art. 41 da Resolução 62/2021-ANTAQ para a cobrança de sobretaxa[11], a divergência reside apenas no requisito de existência de *fato gerador* apto a legitimar a cobrança da sobretaxa de seca.

46. O ato coator entendeu que não haveria fato gerador (restrições de navegabilidade). Para chegar a essa conclusão (equivocada), o ato coator ofendeu à competência da Capitania dos Portos, que confirmou a existência de restrições (v. **item H.1**), violou a liberdade de preços dos associados aos impetrantes, ao pretender regular o frete (v. **item H.2**), não observou os deveres de motivação e contraditório prévio (v. **item H.3**) e se pautou em dados equivocados e desatualizados (v. **item H.4**).

H.1. Ofensa à competência técnica da Capitania dos Portos (art. 3º da Lei 9.537/1997)

47. O Acórdão 733/2025-ANTAQ, ao condicionar a legitimidade da cobrança da sobretaxa de seca a níveis hidrométricos específicos de 17,7 metros, conforme os registros oficiais da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico ("ANA") e Serviço Geológico do Brasil ("SGB"), extrapola a competência da ANTAQ e invade a esfera técnica da Autoridade Marítima.

48. A métrica considerada é meramente estatística/hidrométrica, sem natureza normativa. Não correlaciona parâmetros de segurança da navegação que

[11] Os requisitos são: **(i)** fato gerador; **(ii)** serviço a que se aplica; **(iii)** base de cálculo; e **(iv)** período de aplicação.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

devem ser seguidos (como calados máximos recomendados e folgas abaixo da quilha), que são estabelecidos pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC), no exercício de sua competência.

49. Conforme reconhecido pelo Ilmo. Capitão dos Portos da CFAOC (**doc. 10**), quando consultado diante da situação atual, é a Autoridade Marítima quem "possui a competência estabelecer ordens de serviço, comunicados e emitir restrições à navegabilidade", sendo que tais determinações "devem ser observadas de forma obrigatória por quaisquer embarcações, armadores e Praticagem".

50. Segundo ele, a fragilidade em adotar as réguas e medições da ANA é confirmada pelo fato de que a mesma restrição de calado se observou em momentos em que a leitura das réguas de Manaus registrou 18,78 metros e 20,27 metros. Justamente por isso, não se pode utilizar esses dados da ANA como referências absolutas para as restrições que garantem a navegação segura:

> Dessa forma, na perspectiva de Segurança da Navegação, não se pode utilizar as leituras dos níveis de Manaus como referências absolutas para identificar qual a redução de calado necessária para a passagem segura. Logo, as divulgações dos calados para cada dia

51. Nesse contexto, não se nega a competência da ANA (art. 4º da Lei 9.984/2000) para supervisionar, controlar e avaliar ações relativas à gestão de recursos. No entanto, as informações hidrológicas da ANA são subsídios que não se sobrepõem às determinações da Autoridade Marítima, cuja competência é prevalente no que se refere à avaliação das condições de navegabilidade e à definição de restrições operacionais.

52. O art. 3° da Lei 9.537/1997 dispõe que compete à Autoridade Marítima (Capitania dos Portos) o estabelecimento das condições operacionais e de segurança de navegação:

> Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

53. É justamente nessa esfera que a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental ("CFAOC") atua, divulgando periodicamente os Calados Máximos Recomendáveis ("CMR") e as Folgas Abaixo da Quilha ("FAQ") que devem ser rigorosamente observadas por todas as embarcações (v. imagem do **item E.2**).[12]

---

[12] Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cfaoc/. Acesso em 07.11.2025.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

54. O art. 18, I, 'd', da Lei 12.815/2013 estabelece que, dentro do Porto Organizado, compete à Administração do Porto, *sob coordenação da Autoridade Marítima*, estabelecer e divulgar o calado máximo.[13] No caso, tratando de navegação ao longo de rio (no qual não há Administração), a Autoridade Marítima, no exercício de sua competência, estabelece os limites operacionais de calado, que são rigorosamente observados.

55. Conforme a Norma da Autoridade Marítima para Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (NORMAM-224/DPC), a FAQ é determinada de forma dinâmica em áreas que o nível da água é atualizado constantemente:

> **Folga dinâmica abaixo da quilha (FDAQ**) – determinação da FAQ a partir de sistemas que consideram e atualizam constantemente os fatores relativos ao nível da água, ao navio e ao relativos ao fundo (Figura 1), com base em modelos de previsão e monitoramento;[14]

56. Nessa hipótese, "à Autoridade Portuária (AP) ou Administração Portuária, conforme o caso, compete: (...) estabelecer o sistema a ser utilizado para determinação da FDAQ"[15], hipótese em que a Autoridade Marítima deve analisar os estudos e relatórios para o estabelecimento de sistemas de FDAQ e emitir parecer para a implementação do sistema de FDAQ.

57. A consideração da FDAQ é indispensável, pois, em águas rasas, há alteração do calado efetivo durante a navegação e alteração da manobrabilidade, exigindo-se parâmetros dinâmicos. Esse comportamento dinâmico demonstra a inadequação de condicionar a cobrança da sobretaxa de seca à leitura hidrométrica estática de um único ponto (por exemplo, 17,7m na régua de Manaus), que não capta o afundamento dinâmico, o confinamento do canal e as demais variáveis operacionais. A segurança de navegação – e, por consequência, a lógica da sobretaxa – depende de critérios técnicos e operacionais integrados, estabelecidos pela Marinha.

---

[13] Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto: I - sob coordenação da autoridade marítima: (...) d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade...

[14] MARINHA DO BRASIL. *Norma da Autoridade Marítima para Folga Dinâmica Abaixo da Quilha* – NORMAM-224/DPC. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-224.pdf. Acesso em 10.11.2025.

[15] MARINHA DO BRASIL. *Norma da Autoridade Marítima para Folga Dinâmica Abaixo da Quilha* – NORMAM-224/DPC. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-224.pdf. Acesso em 10.11.2025.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

58. A diretriz é confirmada pela NORMAM-303/DPC, de 2023 segundo a qual a responsabilidade no que diz respeito ao estabelecimento de limitações operacionais portuárias ocorre sob a coordenação da Autoridade Marítima:

> RECOMENDAÇÕES ADICIONAIS. A legislação vigente define responsabilidades para as Administrações dos Portos, sob coordenação da AM, no que diz respeito ao estabelecimento das limitações operacionais portuárias, ao calado máximo, dimensões e velocidade de evolução dos navios nos trechos navegáveis, que podem sofrer alterações significativas em função de dragagens realizadas.[16]

59. A Resolução Normativa 13/2016-ANTAQ confirma que é dever das instalações registradas junto à ANTAQ seguir "as normas de segurança da navegação emanadas pela Autoridade Marítima".[17]

60. Ou seja, *não compete à ANA ou à ANTAQ a interferência nesses critérios*. Nota técnica produzida no âmbito da ANTAQ confirma o exposto acima:

> 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;[18]

61. A ANTAQ em momento algum nega isso. Entretanto, contradiz-se ao **(i)** admiti-lo; e, simultaneamente, **(ii)** ignorar suas consequências no ato coator.

62. As determinações da Capitania possuem *força cogente* e *vinculante* a todos os operadores e embarcações que transitam na região sob sua autoridade. Trata-se de comando técnico obrigatório, voltado à segurança da navegação. Essas determinações não possuem caráter meramente orientativo ou facultativo, nem podem ser relativizadas pela ANTAQ, pois trata-se de competência exclusiva da Autoridade Marítima.

63. Conforme divulgado nas Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte, esse tipo de determinação e fixação é de competência exclusiva da Autoridade Marítima, e não cabe a outros entes a sua relativização ou contradição:

---

[16] MARINHA DO BRASIL. *Normas da Autoridade Marítima para obras e atividades afins em águas sob jurisdição brasileira* – NORMAM-303/DPC. 2023. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-303.pdf. Acesso em 10.11.2025.

[17] Art. 3º As instalações registradas junto à ANTAQ devem seguir as seguintes diretrizes: (...) V – observância das normas de segurança da navegação emanadas pela Autoridade Marítima...

[18] ANTAQ. Nota Técnica 209/2025/GRN/SRG. 2025. Disponível em: https://aca.org.br/wp-content/uploads/2025/11/NOTA-TECNICA-No-209.2025.GRN_.SRG-e-Despachos-da-Superintendencia-de-Reguacao-recomendando-a-rejeicao-d.pdf. Acesso em 10.11.2025.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

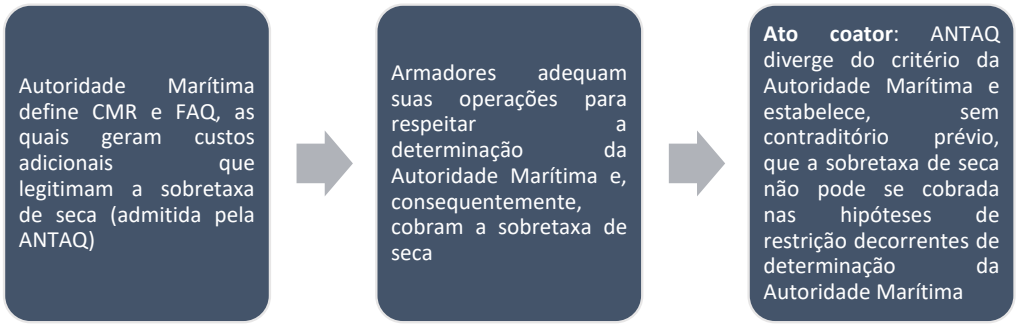
Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

> Outro aspecto que precisa ser perfeitamente entendido diz respeito a ***eventuais limitações de calado***, comprimento, boca, velocidade, navegação diurna e noturna, entre outras, ***cuja fixação é da competência exclusiva da Autoridade Marítima.*** *Uma vez definidas, não cabe ao prático, à sua organização local e nem mesmo à sua representação nacional qualquer decisão contrária.*[19] (grifou-se)

64. Assim, não é adequado que a ANTAQ presuma a inexistência de restrições hidrológicas ou desconsidere declarações e determinações expressas da Autoridade Marítima – órgão competente e tecnicamente habilitado para tal aferição – que geram custos adicionais incontroversos. O ato coator compromete a coerência institucional entre ANTAQ e Autoridade Marítima.

65. Os custos incorridos pelos armadores são *consequência direta e necessária* das restrições impostas pela Autoridade Marítima, que exigem adaptações operacionais imediatas e individualizadas, de acordo com as condições de cada embarcação e rota. Tais custos decorrem do dever de observância às normas de segurança.

66. Tem-se, assim, um ato coator que que penaliza os armadores que cumprem as determinações da Autoridade Marítima e atuam em conformidade com as normas voltadas à segurança da navegação:



67. A fixação de parâmetros de navegabilidade e de segurança de tráfego aquaviário é matéria eminentemente técnica, alheia ao âmbito de regulação econômica da ANTAQ. A Agência, ao condicionar a validade da sobretaxa de seca a índices hidrométricos específicos, definidos unilateralmente, usurpa competência da

[19] 2.MARINHA DO BRASIL. Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte. *Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte*. NPCP-RN. 2019. Disponível em: https://sogi8.sogi.com.br/Manager/texto/arquivo/exibir/arquivo?eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9AFFIjAvMTM3NTA2MS9TR19SZXF1aXNpdG9fTGVnYWx-fVGV4dG8vMC8wL05QQ1AtUk4tUkVWLjEucGRmLzAvMCIAFFtGIbNvg4aFoz9Os4PvjGBhN-gaB6DyMM6Ea0WOBo0_sk=&utm. Acesso em 10.11.2025.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

Autoridade Marítima e compromete a legalidade e a segurança jurídica das operações de navegação.

68. A utilização de medições hidrológicas da ANA ou do SGB sem a devida correlação com as restrições operacionais fixadas pela Autoridade Marítima representa substituição indevida do juízo técnico especializado previsto na Lei 9.537/1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário) e nas normas da Autoridade Marítima. É a Marinha do Brasil, por meio das Capitanias, a única entidade competente para avaliar o risco à navegação e definir as condições de segurança. A intervenção da ANTAQ em parâmetros dessa natureza rompe a necessária articulação institucional entre as autoridades técnicas e regulatórias.

H.2. Violação à liberdade de preços: não cabe à ANTAQ regular o frete

69. Constata-se, ainda, violação à liberdade de preços, bem como risco ao equilíbrio da operação dos armadores em decorrência do conteúdo do acórdão.

70. O art. 16 da Lei 7.652/1988 define armador como sendo "a pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a ou não a navegar por sua conta". No mesmo sentido, dispõe o art. 2º, III, da Lei 9.537/1997.

71. Essa definição estabelece claramente que o armador, como agente privado que presta e explora comercialmente a embarcação, possui plena autonomia para gerir suas atividades e para definir as condições e os preços para a prestação de seus serviços, incluindo a cobrança de tarifas adicionais como a sobretaxa de seca, considerando suas especificidades operacionais e custos, sempre respeitando os princípios legais e regulatórios aplicáveis.

72. Nesse sentido, para CARLA ADRIANA COMITRE GIBERTONI:

> Armador *(owner)* é a pessoa, física ou jurídica, que arma a embarcação, isto é, coloca-a nas condições necessárias **para que possa ser empregada em sua finalidade comercial, e que opera comercialmente, pondo a embarcação ou a retirando da navegação por sua conta.**
>
> Juridicamente, é a pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta (art. 2º, III, Lei n. 9537/97).[20]

73. Já de acordo com ELIANE MARIA OCTAVIANO MARTINS:

[20] GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. p. 118 – grifou-se.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

> **Armador é o empresário individual** (pessoa física) ou sociedade empresária (pessoa jurídica) que procede armação da embarcação de sua propriedade ou não e a explora comercialmente. Efetivamente, armador é a pessoa que exerce a titularidade da função náutica ou empresa da navegação.
>
> O armador, em seu nome e sob sua responsabilidade apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta. **Evidenciando, portanto, que o armador consagra-se o empresário da navegação marítima. Destarte, na acepção jurídica, o armador providencia a armação do navio e também o explora comercialmente e, via de consequência, assume obrigações empresariais advinda da exploração econômica do navio**.[21]

74. Ou seja, os armadores, como empresários privados atuantes no setor de transporte marítimo, operam em regime de livre concorrência, conduzido pela plena liberdade de preços. Celebram individualmente contratos privados com seus clientes buscando obter as condições mais favoráveis à sua atividade e aos seus interesses, respeitando a boa-fé e a vedação a possíveis abusos (arts. 421-A, 422 e outros do Código Civil).

75. O art. 14 da Resolução 5/2016-ANTAQ prevê expressamente que o armador passa a operar em regime de liberdade de preços, serviços e em ambiente de livre e aberta concorrência:

> Art. 14. O transporte nas navegações de cabotagem e longo curso e a operação nas navegações de apoio marítimo e apoio portuário pela empresa brasileira de navegação **serão exercidos em regime de liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes e em ambiente de livre e aberta competição, conforme disposto nos artigos 43 e 45 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**, cabendo à ANTAQ reprimir toda prática prejudicial à competição, aos usuários, bem como o abuso do poder econômico.

76. Assim, *não cabe à ANTAQ regular o frete*. Os armadores operam em regime de livre concorrência e plena liberdade de preços. A sobretaxa é uma rubrica acessória do frete. A ANTAQ tem o papel de reprimir práticas prejudiciais e o abuso de poder econômico, mas não o de intervir diretamente e de forma desproporcional na definição do preço.

77. Trata-se de regime jurídico distinto daquele aplicável aos arrendatários ou concessionários, cuja dinâmica envolve obrigações recíprocas e forte intervenção pública. Ao contrário, os armadores atuam de forma legitimamente autônoma,

---

[21] MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de direito marítimo*. São Paulo: Manole, 2008. vol. 2. p.150 – grifou-se.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

com ampla liberdade contratual e econômica, razão pela qual em regime de livre concorrência adequam os seus preços às necessidades das operações desenvolvidas a fim de garantir a sua viabilidade.

78. Com isso, o ato coator, ao suspender indistintamente a cobrança da sobretaxa de seca, sem considerar as especificidades dos armadores e suas operações individuais, viola diretamente essa liberdade.

79. Afinal, não se considerou que os custos operacionais dos armadores envolvem uma série de fatores interdependentes, como o afretamento de embarcações, o consumo de combustível, as despesas com tripulação, a manutenção das embarcações, as taxas portuárias, os seguros, o aumento no custo da praticagem, dentre outros custos logísticos. Todos esses elementos são avaliados de forma integrada, influenciando diretamente o preço final da cobrança.

80. Também não houve delimitação sobre quais empresas seriam afetadas, aplicando-se a suspensão a todos os armadores que operam no Porto de Manaus, inclusive os que não foram parte na denúncia, gerando insegurança jurídica e danos econômicos a empresas que não tiveram a oportunidade de se manifestar.

81. Portanto, a suspensão súbita de rubrica acessória previamente comunicada e lastreada em CMR/FAQ (v. **item G.4**) ofende a expectativa legítima dos agentes e a segurança jurídica. O controle adequado deve ser realizado *a posteriori*, sem efeitos retroativos, preservando a previsibilidade contratual e a modicidade no longo prazo.

82. Embora a ANTAQ tenha competência para fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação (art. 27, XII e XXI da Lei 10.233/2001), essa competência não se estende a intervenções desproporcionais nas atividades privadas dos armadores como a que se verifica no presente caso. Por óbvio, inexiste autorização para que a Agência atue de forma excessiva e generalizada nas operações comerciais dos armadores, sob o gravíssimo risco de descaracterizar a natureza privada e autônoma de suas atividades econômicas.

83. O acórdão, portanto, invade o ambiente de plena “liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição” (art. 43, II, da Lei 10.233/2001).

84. O art. 2º da Lei 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica) estabelece como princípios fundamentais “a liberdade como uma garantia no exercício das

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

atividades econômicas", "a boa-fé do particular perante o poder público", "a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas" e "o reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado".

85. Porém, a determinação de suspensão da cobrança, sem a devida análise à luz da liberdade econômica dos armadores, viola esses princípios, o que reforça a restrição da autonomia dos armadores que, inclusive, compromete a própria competitividade do setor.

86. Diante do exposto, com respeito, conclui-se que o comando contido no acórdão é excessivo e desproporcional à operação dos armadores.

H.3. Inobservância dos princípios da motivação e do contraditório

87. O Acórdão 733/2025-ANTAQ também incorre em violação direta aos princípios da motivação e do contraditório.

88. O art. 37 da CF impõe a motivação dos atos administrativos, sob pena de sua nulidade. A motivação garante que todos os interesses relevantes sejam considerados e ponderados pela Administração em sua decisão.

89. A Lei de Processo Administrativo (Lei Federal 9.784/1999) confirma essa orientação. Em seu art. 2º estabelece que a Administração Pública obedecerá, dentre outros, ao princípio da motivação. O art. 50, por sua vez, determina que os atos administrativos deverão ser motivados numa série de situações e, aqui em especial, quando importarem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo (inc. VIII). A orientação é confirmada pelo STJ:

> (...) a motivação do ato administrativo deve ser explícita, clara e congruente, vinculando o agir do administrador público e conferindo o atributo de validade ao ato. Viciada a motivação, inválido resultará o ato, por força da teoria dos motivos determinantes. Inteligência do art. 50, § 1.º, da Lei n. 9.784/1999 (STJ, 1ª T., RMS 59.024/SC, Rel. Min. Sérgio Kukina, DJe 08.09.2020).

90. O art. 20 da LINDB impõe que as decisões administrativas considerem suas consequências práticas, devendo a motivação demonstrar de forma expressa a necessidade, adequação e proporcionalidade da medida adotada, bem como a avaliação de eventuais alternativas existentes. A necessidade de sua observância é confirmada pelo STF:

> (...) 1. O Art. 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (incluído pela Lei n.º 13.655/2018) dispõe, *verbis*: "Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão". 2. O Magistrado tem o dever de examinar as

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

> consequências imediatas e sistêmicas que o seu pronunciamento irá produzir na realidade social, porquanto, ao exercer seu poder de decisão nos casos concretos com os quais se depara, os Juízes alocam recursos escassos. (STF, AgR na Pet 8002/RS, Rel. Min. Luiz Fux, Primeira Turma, j. 12.03.2019).

91. Conforme lição de MARÇAL JUSTEN FILHO sobre o art. 20 da LINDB, qualquer decisão deve considerar o impacto real a ser gerado:

> O dispositivo apenas exige que **a autoridade tome em consideração a relevância política, social e econômica das decisões que adotará**. O juízo estimativo quanto ao futuro é inerente à consideração humana e se relaciona com o reconhecimento de que a autoridade tem o dever de considerar os efeitos práticos do exercício de suas atribuições.
> É indispensável assinalar que a observância da proporcionalidade exige, de modo inafastável, uma avaliação prévia quanto aos efeitos práticos da decisão.[22]

92. O dever de motivação não se esgota em justificativas formais: exige uma análise substancial das consequências da medida, avaliando sua necessidade, adequação e proporcionalidade à luz do contexto político, social e econômico em que será aplicada.

93. No entanto, o que se constata é que o Acórdão 733/2025-ANTAQ se baseou em alegações genéricas da Denunciante, sem uma análise técnica específica ou dados atualizados sobre as verdadeiras e variáveis condições de navegação, embora a medida tenha sido proferida aproximadamente dois meses após a apresentação do pedido.

94. Ainda, não houve consideração sobre os impactos econômicos e operacionais da suspensão imediata da cobrança, o que reforça a ausência de motivação consistente e a violação ao dever de análise consequencial previsto na LINDB.

95. Também se verifica violação ao contraditório, na medida em que confirma que, ao longo de toda a instrução que antecedeu a concessão da medida cautelar, não houve a oitiva dos armadores diretamente afetados pela providência requerida na denúncia, em afronta direta ao art. 5º, LV, da CF.

96. Nesse contexto, considerando o lapso temporal entre o pedido formulado pela ACA e a decisão (praticamente ***dois meses***), seria plenamente possível e razoável assegurar o contraditório prévio, sem qualquer prejuízo à efetividade da atuação regulatória – à semelhança do que se verificou em relação aos representantes da praticagem, que puderam subsidiar a análise técnica da ANTAQ por meio da

---

[22] JUSTEN FILHO, Marçal. Art. 20 da LINDB – Dever de transparência, concretude e proporcionalidade nas decisões públicas. *Revista de Direito Administrativo – RDA*, Rio de Janeiro, nov. 2018, p. 29/30.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

apresentação de informações. Ressalta-se que as empresas de navegação realizam o monitoramento da vazão e/ou profundidade do rio recorrentemente, em razão da sensibilidade e da importância das informações à sua atividade, de modo que poderiam contribuir de forma substancial com a decisão produzida pela ANTAQ.

97. Nesse sentido, ainda que haja competência para a concessão de medidas cautelares administrativas, o contraditório é a regra geral (art. 5°, LV, CF), só podendo ser diferido em casos extremos – o que não é a situação em questão.

98. Assim, o acórdão foi proferido sem a motivação devida, sem o contraditório prévio e sem análise das consequências práticas, em afronta direta aos arts. 2º e 50 da Lei 9.784/1999, ao art. 20 da LINDB e aos arts. 5°, LV e 37 da CF.

H.4. Desatualização e inadequação dos dados utilizados para a concessão da medida cautelar

99. Além dos vícios formais mencionados acima, a Acórdão 733/2025-ANTAQ foi proferido com base em *dados desatualizados e inadequados*, que não refletem a realidade vigente no momento de sua emissão.

100. Também por isso, deve ser imediatamente suspenso e, posteriormente, anulado.

101. Como estabelece o art. 40 da Resolução 66/2022-ANTAQ, a medida cautelar pode ser concedida "em caso de urgência, de fundado receio de grave lesão ao interesse público ou de risco ao resultado útil do processo". Nesse sentido, para a concessão de medidas de urgência (como a presente), "a urgência deve ser contemporânea ao pedido de concessão da medida de urgência".[23] Por conseguinte, urgência também deve ser contemporânea à decisão que a analisa.

102. Contudo, essa premissa não se verifica no presente caso.

H.4.1. Restrições impostas pela Capitania dos Portos

103. A ACA, ao apresentar seu requerimento em 28.8.2025, alegou que não havia "qualquer restrição física ou técnica nos portos flutuantes da capital ou do interior do estado que impeça o tráfego regular de embarcações". Em suas manifestações subsequentes, de 11.9.2025 e 29.9.2025 (**docs. 13 e 14**), reiterou a suposta inexistência de restrições à navegabilidade. Já o Acórdão 733/2025-ANTAQ indicou que suas premissas "afastam quaisquer alegações, *a priori*, de que existem restrições à navegação, atual ou futura, suficientes para justificar a cobrança" (**doc. 3**).

[23] AMARAL, Paulo Osternack. *Comentários ao Código de Processo Civil*., v. VI. Saraiva, 2025, p. 65.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

104. No entanto, além de questionáveis, *as informações apresentadas pela ACA e as conclusões do Acórdão 733/2025-ANTAQ não correspondem à realidade no momento da suspensão da cobrança.*

105. Afinal, a decisão monocrática (i.e., a Deliberação) foi proferida praticamente um mês após o último pedido da ACA, o que implica natural discrepância entre os dados apresentados e a realidade atual da navegação na região. Tanto é assim que, na data em que a Deliberação-DG 83/2025 foi proferida, as informações relacionadas à navegabilidade já eram completamente distintas: *existiam documentos oficiais da Marinha que estabeleciam limites à navegação.* Obviamente, a mesma conclusão se aplica ao momento em que proferido o Acórdão 733/2025-ANTAQ.

106. Regularmente, a CFAOC – que não foi ouvida previamente à prolação do ato coator –, no exercício de sua competência para estabelecer condições operacionais e de segurança da navegação (art. 3º da Lei nº 9.537/1997), divulga os CMR e as FAQ que devem ser observados.

107. Nesse sentido, a ***CFAOC[24] impôs, entre os dias 13 de outubro e 2 de novembro de 2025, restrição relevante de navegação em determinadas áreas*** (**doc. 15**):

COMUNICADO

Em consequência da redução dos níveis do Rio Amazonas, e considerando as batimetrias realizadas no trecho de Itacoatiara até Manaus, os seguintes procedimentos devem ser adotados:

1. Os Práticos devem seguir os pontos de navegação orientados pelo Capitão dos Portos.
2. Dependendo do Calado observado pelo navio, será restrita a navegação noturna nesse trecho.
3. Em razão do grande fluxo de embarcações e redução dos níveis dos rios, os navios (dia e noite) deverão transitar na passagem pelo Tabocal e Enseada do Madeira na mínima possível, sem prejuízo da manobrabilidade.

OS SEGUINTES CALADOS MÁXIMOS RECOMENDÁVEIS (CMR) E FOLGAS ABAIXO DA QUILHA (FAQ) SERÃO OBSERVADOS PARA OS DIAS 13OUT A 02NOV

108. A situação é ilustrada, por exemplo, pelos seguintes fatos, mencionados no comunicado:

- Na Barra Norte do Rio Amazonas, navios com calado maior do que 10,90m passaram a enfrentar restrição de navegação noturna a partir de 13.10.25;
- A partir de 18.10.2025, navios não puderam mais operar com capacidade plena, uma vez que o Calado Máximo Recomendado (CMR) passou a ser de 11,47m, abaixo do limite da Barra Norte;
- As projeções do CFAOC para o dia 29.10.2025, representaram uma redução de certa de 20% na capacidade de transporte de carga;

[24] Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cfaoc/ Acesso em 29.10.25.

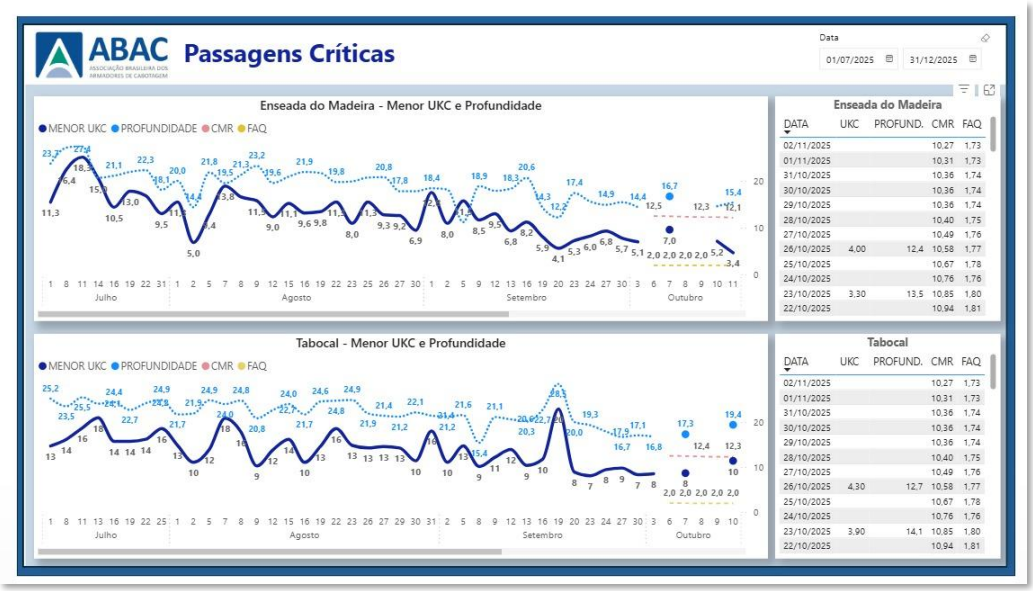
Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

109. É o que se verifica da tabela abaixo, na qual constam as projeções realizadas pela Marinha e indicam as exigências de CMR e FAQ durante o período:

CALADO MÁXIMO RECOMENDADO - CMR (CONTAINER)						
DATA	RÉGUA MANAUS	NAVEGAÇÃO NOTURNA	CMR	FAQ	DIF. MANAUS x CMR	COMENTÁRIOS
07/out	21,63	-	12,50	2,00	9,13	
08/out	21,49	-	12,46	1,99	9,03	
09/out	21,33	-	12,37	1,98	8,96	
10/out	21,23	-	12,28	1,97	8,95	
11/out	21,08	-	12,14	1,96	8,94	
12/out	20,93	-	12,01	1,94	8,92	
13/out	20,79	10,90	11,92	1,93	8,87	Início Restrição Navegação Noturna
14/out	20,67	10,80	11,88	1,93	8,79	
15/out	20,51	10,80	11,83	1,92	8,68	
16/out	20,40	10,73	11,79	1,91	8,61	
17/out	20,27	10,60	11,65	1,90	8,62	
18/out	20,15	10,40	11,47	1,88	8,68	Abaixo do calado da Barra Norte (11,50 m)
19/out	20,03	10,25	11,34	1,86	8,69	
20/out	19,91	10,00	11,16	1,84	8,75	
21/out	19,79	9,92	11,07	1,83	8,72	
22/out	19,71	9,52	10,94	1,81	8,77	
23/out	19,62	9,10	10,85	1,80	8,77	
24/out	19,54	8,90	10,76	1,79	8,78	
25/out	19,46	8,50	10,67	1,78	8,79	
26/out	19,39	8,45	10,58	1,77	8,81	
27/out	19,33	8,35	10,49	1,76	8,84	
28/out	19,27	8,10	10,40	1,75	8,87	
29/out	19,19	7,50	10,36	1,74	8,83	
30/out	19,13	7,50	10,36	1,74	8,77	
31/out		7,50	10,36	1,74		
01/nov		7,45	10,31	1,73		
02/nov		7,40	10,27	1,73		
-	17,7		8,88		8,82	Projeção a partir das diretrizes da CFAOC

110. Tais indicativos de restrição de navegabilidade também são demonstrados na ilustração abaixo, disponível no sítio eletrônico da ABAC[25]:



[25] Disponível em: https://abac-br.org.br/cabotagem/passagens-criticas/. Acesso em 29.10.25.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

111. Ou seja, a cronologia demonstra que a cobrança passou a ocorrer somente depois de materializadas as restrições oficiais e do consequente efeito econômico (queda do *intake*, tempos maiores, manobras adicionais e, quando necessário, transbordo). Antes disso, não havia cobrança, o que afasta a narrativa de "onerosidade indevida" em cenário sem restrições. O início da cobrança esteve diretamente vinculado à limitação de calado, à queda do *intake* e, em certos trechos, ao transbordo – efeitos que aumentam o custo por contêiner. Tudo foi comunicado com aviso prévio e nos termos contratuais.

112. Sobre tais requisitos, inclusive, em 30.10.2025, o Ilmo. Sr. André Lysâneas Teixeira Carvalhaes, Capitão dos Portos da CFAOC, apresentou o Ofício 20-472/CFAOCMB (**doc. 10**), no qual ressaltou que "tais determinações devem ser observadas de forma obrigatória", uma vez que "buscam garantir a segurança da navegação e decorrem de constatação técnica", baseadas em "dados batimétricos com referência nos pontos críticos de passagem entre Itacoatiara e Manaus".

113. Ainda, a Nota Técnica 197/2025/GRN/SRG (**doc. 12**), que embasou o ato coator, considerou que não haveria restrições de navegabilidade pois o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) teria planejado uma dragagem na hidrovia Manaus–Itacoatiara, o que mitigaria os impactos da estiagem.

114. Entretanto, a dragagem ainda não foi executada. Ao que se teve notícia, a dragagem se iniciou apenas em 12.11.2025 (conforme comunicado do Ilmo. Capitão dos Portos da CFAOC – **doc. 16**). *O início da execução da dragagem, em momento posterior ao ato coator, confirma a existência de restrições de navegabilidades.* Enquanto houver restrições, é devida a sobretaxa de seca.

115. Assim, considerando que a situação fática demonstrada, inclusive pelas autoridades competentes, aponta para a efetiva restrição à navegabilidade, o que gera custos adicionais e restrições aos armadores, é cabível e legítima a cobrança da sobretaxa de seca, garantindo a viabilidade econômica e a continuidade da operação marítima desenvolvida pelos armadores.

116. Destaca-se, ainda, que aos armadores cabe apenas ciência e respeito às restrições oficiais emitidas, de modo que não há que se cogitar em acordo entre as empresas ou influência sobre as condições naturais que envolvem as operações desenvolvidas. Nesse contexto, a concessão da medida liminar não se justifica.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

H.4.2. Efetivo aumento de preços pela Praticagem – comprovação da existência de restrições à navegabilidade

117. Também há confirmação pela própria praticagem, quando formalmente ouvida pela ANTAQ no processo que deu origem ao acórdão ora impugnado, quanto à existência de restrições à navegabilidade na região.

118. A área em questão é de responsabilidade da Zona de Praticagem 2 (ZP-2), para a qual *a própria Praticagem do Brasil reconheceu que há restrições*. Nos termos da nota técnica que embasou o Acórdão 733/2025-ANTAQ sobre a ZP-2, "eventuais restrições operacionais ocorrem apenas em trechos críticos, notadamente Enseada do Madeira e Tabocal, durante o período de estiagem, ou em função de limitações impostas pelos próprios terminais" (**doc. 12**).

119. Ou seja, há efetivas restrições operacionais reconhecidas pela própria instituição consultada, o que confirma a pertinência da cobrança da sobretaxa durante o período de seca.

120. Na prática, *os custos de praticagem aumentaram de modo relevante*, tendo sido incorporados às despesas operacionais variáveis dos armadores em razão de: **(i)** manobras adicionais exigidas em pontos críticos do trajeto; **(ii)** maior tempo de espera e necessidade de praticagens suplementares em trechos de menor profundidade; e **(iii)** coordenação com ordens e comunicados da Capitania dos Portos, que impuseram restrições específicas à navegação no período seco.

121. O ***aumento de custo da praticagem também é comprovado documentalmente.***

122. Notas fiscais da Log-in Logística Intermodal S/A confirmam valores adicionais a título de adicional de risco no período de outubro de 2025 (**doc. 17**):

Discriminação do Serviço/Dados Adicionais
Servico de Praticagem no trecho: ITACOATIARA X MANAUS para o Navio LOG IN EXPERIENCE real izado no dia: 13/10/2025 as 23:00Hrs SERVICO DE PRATICAGEM (R$ 46.857,85) TRANSPORTE INTE RMUNICIPAL (R$ 3.544,63) ADICIONAL DE RISCO (R$ 14.057,35) MANOBRA DE ATRACACACAO (R$ 31.2 38,57)

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

Descrição dos Serviços						
Código	**Descrição**	**Valor Unitário**	**Qtd**	**Valor do Serviço**	**Base de Cálculo (%)**	**ISS**
20.01	Serviço de Praticagem no trecho: MANAUS X ITACOATIARA para o Navio LOG IN POLARIS, realizado no dia: 26/10/2025 as 02:00h. SERVICO DE PRATICAGEM (R$ 46.857,85), MANOBRA DESATRACAÇAO (R$ 31.238,57), MANOBRA CHIB EXTERNO 03 NOTURNO DESATRAC (R$ 9.371,57), ADICIONAL DE RISCO - ENSEADA DO MADEIRA (R$ 14.057,35) E TRANSPORTE INTERMUNICIPAL (R$ 3.544,63)	105.069,9700	1,0000	105.069,9700	105.069,97 x 5,00	5.253,50

123. Da mesma forma, notas fiscais da Mercosul Line Navegação e Logística Ltda. (**doc. 18**) confirmam o adicional de risco:

Discriminação do Serviço/Dados Adicionais
Servico de Praticagem no trecho: MANAUS X ITACOATIARA reali zado no dia: 05/10/2025 as 14:00Hrs SERVICO DE PRATICAGEM - MAO X ITA PO: 4500910436 MANOBRA DIURNA CHIBATAO INTERNO 06 TRANSPORTE INTERMUNICIPAL ADICIONAL DE RISCO (CALADO) - 30% - TABOCAL ADICIONAL DE RISCO MADEIRA SERVICO DE DESATRACACAO - PORTO CHIBATAO

Descrição dos Serviços						
Código	**Descrição**	**Valor Unitário**	**Qtd**	**Valor do Serviço**	**Base de Cálculo (%)**	**ISS**
20.01	Serviço de Praticagem no trecho: MANAUS X ITACOATIARA realizado no dia: 19/10/2025 as 06:10H. SERVICO DE PRATICAGEM MANOBRA DESATRACAÇÃO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL ADICIONAL DE RISCO - TABOCAL ADICIONAL DE RISCO - MADEIRA					
Código do serviço						
20.01 - Serviços portuários, ferroportuários, utilização de porto, movimentação de passageiros, reboque de embarcações, rebocador escoteiro, atracação, desatracação, serviços de praticagem, capatazia, armazenagem de qualquer natureza, serviços acessórios, movimentação de mercadorias, serviços de apoio marítimo, de movimentação ao largo, serviços de armadores, estiva, conferência, logística e congêneres.						

124. Igualmente, as notas fiscais da Norcoast Logística S.A. (**doc. 19**):

PROA PRATICAGEM DOS RIOS OCIDENTAIS DA AMAZÔNIA LTDA
CNPJ: 07.129.509/0002-69
Avn Djalma Batista, 1719 Sala 1806B
Manaus - AM - CEP 69050-010
Fone: (92) 3624-3649
eMail: proa@proamanaus.com.br

Nr.Proforma: 2522600
Dt Emissão: 03/11/2025
Dt Vencto: 10/11/2025

Cliente: NORCOAST LOGISTICA S.A. / NORCOAST LOGÍSTICA S.A
Endereço: RUA PONTA GROSSA 256 SALA 01
Bairro: COLONIA OLIV MACHADO
Município: Manaus - AM - **Cep:** 69074-190
CNPJ: 49.009.424/0002-97

Navio: NC BREDA
Acordo: NORCOAST
TAB: 39106
Ano Constr.: 2013
Velocidade: 0,00

Descrição	Início	Fim	Quant.	Valor
VIAGEM TRECHO RIO AMAZONAS X RIO NEGRO	29/10/2025 04:00	29/10/2025 13:33	1,00	
ADICIONAL DE PROFUNDIDADE NO LOCAL CRÍTICO FAROLETES			1,00	27.865,34
ADICIONAL DE PROFUNDIDADE NO LOCAL CRÍTICO TABOCAL			1,00	0,00
ADICIONAL DE PROFUNDIDADE NO LOCAL CRÍTICO MADEIRA			1,00	0,00

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

PROA PRATICAGEM DOS RIOS OCIDENTAIS DA AMAZÔNIA LTDA
CNPJ: 07.129.509/0002-69
Avn Djalma Batista, 1719 Sala 1806B
Manaus - AM - CEP 69050-010
Fone: (92) 3624-3649
eMail: proa@proamanaus.com.br

Nr.Proforma:	**2519900**
Dt Emissão:	**09/10/2025**
Dt Vencto:	**20/10/2025**

Cliente:	NORCOAST LOGISTICA S.A. / NORCOAST LOGÍSTICA S.A	**Navio:**	NC BRISA
Endereço:	RUA PONTA GROSSA 256 SALA 01	**Acordo:**	NORCOAST
Bairro:	COLONIA OLIV MACHADO	**TAB:**	39106
Município:	Manaus - AM - **Cep:** 69074-190	**Ano Constr.:**	2015
CNPJ:	49.009.424/0002-97	**Velocidade:**	0,00

Descrição	Início	Fim	Quant.	Valor
VIAGEM TRECHO RIO AMAZONAS X RIO NEGRO	08/10/2025 16:58	09/10/2025 03:10	1,00	
ADICIONAL DE PROFUNDIDADE NO LOCAL CRÍTICO MADEIRA	08/10/2025 00:00	08/10/2025 00:00	1,00	27.865,34
ADICIONAL DE PROFUNDIDADE NO LOCAL CRÍTICO TABOCAL	08/10/2025 00:00	08/10/2025 00:00	1,00	0,00

PROA PRATICAGEM DOS RIOS OCIDENTAIS DA AMAZÔNIA LTDA
CNPJ: 07.129.509/0002-69
Avn Djalma Batista, 1719 Sala 1806B
Manaus - AM - CEP 69050-010
Fone: (92) 3624-3649
eMail: proa@proamanaus.com.br

Nr.Proforma:	**2520700**
Dt Emissão:	**14/10/2025**
Dt Vencto:	**23/10/2025**

Cliente:	NORCOAST LOGISTICA S.A. / NORCOAST LOGÍSTICA S.A	**Navio:**	NC BRAVO
Endereço:	RUA PONTA GROSSA 256 SALA 01	**Acordo:**	NORCOAST
Bairro:	COLONIA OLIV MACHADO	**TAB:**	39106
Município:	Manaus - AM - **Cep:** 69074-190	**Ano Constr.:**	2015
CNPJ:	49.009.424/0002-97	**Velocidade:**	0,00

Descrição	Início	Fim	Quant.	Valor
VIAGEM TRECHO RIO AMAZONAS X RIO NEGRO	13/10/2025 08:22	13/10/2025 17:32	1,00	
ADICIONAL DE PROFUNDIDADE NO LOCAL CRÍTICO MADEIRA			1,00	27.865,34
ADICIONAL DE PROFUNDIDADE NO LOCAL CRÍTICO TABOCAL			1,00	0,00

125. Comprova-se, portanto, que os custos de praticagem cresceram de modo relevante e foram incorporados às despesas operacionais variáveis – sobretudo em decorrência de manobras adicionais e operações em pontos críticos exigidas pelas restrições de navegabilidade.

126. Tais custos extraordinários impactam diretamente o frete e justificam a aplicação da sobretaxa.

H.5. Conclusão do tópico

127. Por esses motivos, é imprescindível a imediata e urgente suspensão do acórdão que concedeu a medida cautelar requerida pela ACA, uma vez que a suspensão do direito dos armadores de cobrar pela sobretaxa de seca, em face das ***efetivas e imperativas restrições à navegação***, enseja significativo desequilíbrio econômico-financeiro aos armadores, comprometendo a viabilidade operacional. Além disso viola as competências legais da Capitania dos Portos, bem como a lógica da liberdade dos preços, que rege a operação de frete marítimo.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

I. Necessidade de liminar para a manutenção da autorização provisória

128. Os Impetrantes necessitam da concessão liminar da ordem, inclusive como forma de resguardar a utilidade da discussão junto à ANTAQ. Além disso, há probabilidade do direito e perigo de dano às Impetrantes, ausente o risco de dano reverso, que justificam a concessão da medida, nos termos do art. 7º, III, da Lei 12.016 e do art. 300 do CPC.

I.1. Perigo de dano e inexistência de risco de dano inverso

129. A manutenção dos efeitos do ato coator configura *risco concreto de dano* decorrente da própria suspensão da cobrança legalmente instituída. A medida imposta pelo ato coator retira dos armadores a possibilidade de recompor custos operacionais indispensáveis à continuidade do serviço, em momento de comprovadas restrições de navegabilidade reconhecidas pela CFAOC.

130. A supressão abrupta da sobretaxa compromete a capacidade financeira das empresas de navegação de manter suas operações em conformidade com os padrões de segurança exigidos pela Autoridade Marítima, desestimula o cumprimento de limites técnicos de calado (CMR e FAQ) e gera risco sistêmico à regularidade do transporte de cargas para a Região Norte.

131. Trata-se, portanto, de medida que, sob o pretexto de prevenir dano ao mercado, acaba produzindo efeitos contrários à própria finalidade da regulação, criando insegurança jurídica, distorções competitivas e instabilidade operacional.

132. A decisão também gera risco sistêmico à regularidade do abastecimento da Região Norte, dado que o transporte marítimo é o principal meio de escoamento de insumos e bens de consumo. A ausência de recomposição de custos em período crítico tende a inviabilizar economicamente as rotas, afetando diretamente a previsibilidade de fretes e a continuidade do serviço essencial de cabotagem.

133. Por outro lado, caso a tutela de urgência seja concedida para restabelecer a possibilidade de cobrança e, ao final, a segurança seja denegada (o que se considera apenas a título de argumentação) as empresas de navegação terão plenas condições de compensar os valores por elas cobrados.

134. Assim, não há que se falar em suposto risco de dano inverso na suspensão dos efeitos do Acórdão 733/2025-ANTAQ. Pelo contrário, há certeza de dano irreparável caso a medida cautelar concedida pela ANTAQ não seja imediatamente suspensa.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

135. Além disso, a sobretaxa de seca só será cobrada enquanto persistirem as restrições à navegabilidade. Trata-se de cobrança que será eliminada quando houver o restabelecimento das condições adequadas – o que pode ocorrer em breve.

136. Com o devido respeito, tais motivos comprovam a existência de urgência da suspensão imediata da medida cautelar concedida.

I.2. Probabilidade do direito

137. A probabilidade do direito decorre do que foi exposto acima: o ato coator padece de vícios evidentes de ilegalidade, desvio de competência e desproporcionalidade regulatória.

I.2.1. Invasão da competência técnica da Autoridade Marítima

138. O ato coator condicionou a legitimidade da cobrança da sobretaxa de seca à ocorrência de níveis hidrométricos específicos (iguais ou inferiores a 17,7 m no Rio Negro), extrapolando a esfera de competência da ANTAQ.

139. Nos termos do art. 3º da Lei 9.537/1997, a competência para definir condições de navegabilidade, calado máximo e folga abaixo da quilha é exclusiva da Autoridade Marítima, exercida, na região, pela CFAOC.

140. A Capitania divulga periodicamente o Calado Máximo Recomendável (CMR) e as Folgas Abaixo da Quilha (FAQ), que constituem parâmetros técnicos cogentes voltados à segurança da navegação.

141. Ao desconsiderar tais determinações e substituir-se à autoridade competente, a ANTAQ incorreu em violação frontal à lei e à repartição de competências administrativas, produzindo decisão materialmente viciada.

142. No momento do ato coator, já havia restrições oficiais de navegabilidade reconhecidas pela Autoridade Marítima. Os armadores já estavam obrigados a respeitar limitações técnicas e suportar custos adicionais legítimos. Disso decorria (decorre) a igualmente legítima cobrança da sobretaxa.

I.2.2. Violação à liberdade de preços e intervenção desproporcional

143. O ato coator também afronta o princípio da liberdade de preços dos armadores, que atuam em regime de livre concorrência.

144. A sobretaxa de seca integra o próprio preço do frete, funcionando como mecanismo de recomposição temporária de custos em razão de eventos excepcionais de navegabilidade (redução de carga, aumento de tempo de viagem, maior consumo de combustível e custos adicionais dos serviços de praticagem).

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

145. Ao suspender de forma genérica e indistinta a cobrança, sem qualquer análise das especificidades operacionais e sem motivação técnica adequada ou consideração das consequências práticas, a ANTAQ praticou intervenção desproporcional e arbitrária na esfera econômica dos armadores, violando o art. 20 da LINDB, que impõe à Administração o dever de motivar suas decisões com base em análise consequencialista e de proporcionalidade.

I.2.3. Comprovação de restrições à navegabilidade e de custos adicionais

146. A probabilidade do direito também é confirmada pelas *provas documentais que demonstram a existência de restrições à navegabilidade e o aumento efetivo dos custos operacionais durante o período de estiagem de 2025, que justificam a cobrança da sobretaxa de seca* quando proferido o Acórdão 733/2025-ANTAQ.

147. Conforme demonstrado no **item H.4**, comunicados oficiais comprovam a existência de restrições à navegabilidade impostas pela CFAOC, cujas "determinações devem ser observadas de forma obrigatória", nos termos do Ilmo. Capitão dos Portos (**doc. 10**). Tais restrições são ratificadas pela praticagem, havendo notas fiscais emitidas no mês de outubro de 2025 que comprovam a cobrança de adicional de risco e outros custos extraordinários suportados pelos armadores.

148. Esses documentos evidenciam a relação direta entre as restrições técnicas impostas pela Autoridade Marítima e a necessidade econômica da sobretaxa, configurando o nexo de causalidade que legitima sua aplicação.

I.3. Pedido liminar

149. Diante do exposto requer-se a concessão liminar (*inaudita altera parte*) de tutela de urgência determinando a suspensão dos efeitos do Acórdão 733/2025-ANTAQ, restabelecendo-se automaticamente a possibilidade de cobrança da sobretaxa de seca pelos armadores, especialmente considerando o risco irreversível na manutenção das determinações da referida decisão.

J. Conclusão

150. Em face do exposto e sempre respeitosamente, os Impetrantes pedem a concessão liminar de ordem nos termos indicados acima (art. 7º, III, da Lei 12.016 e art. 300 do CPC).

151. Requerem também a notificação da ANTAQ para que integre o processo nos termos e para os fins do art. 6º, *caput* c/c art. 7º, inc. II, da Lei 12.016, bem como a citação da Associação Comercial do Amazonas – ACA para que ingresse no

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

polo passivo na condição de litisconsorte necessário (art. 24 da Lei 12.016 e art. 114 do CPC).

152. Após ouvido o Ministério Público Federal (art. 12 da Lei 12.016), pedem a concessão da segurança para que o Acórdão 733/2025-ANTAQ seja cassado, determinando-se que a ANTAQ se abstenha de impor condicionantes à cobrança da sobretaxa de seca que extrapolem suas competências regulatórias.

153. Ainda, requer-se seja concedido o prazo de quinze dias para que seja efetuada a juntada do instrumento de procuração aos advogados signatários da presente manifestação para representação da CENTRONAVE, nos termos do art. 104, § 1º, do CPC e do art. 5º, § 1º, da Lei 8.906/1994.

154. Por fim, nos termos do art. 272, § 5º, do CPC e sob pena de nulidade, os Impetrantes requerem, respeitosamente, que as suas intimações sejam realizadas em nome dos advogados Eduardo Talamini (OAB/PR 19.920) e André Guskow Cardoso (OAB/PR 27.074), sob pena de nulidade.

Atribui-se à causa o valor de R$ 200.000,00 (duzentos mil reais), para fins meramente fiscais.

São Paulo, 17 de novembro de 2025.

p.p. Cesar A. Guimarães Pereira – OAB/PR 18.662

p.p. Eduardo Talamini – OAB/PR 19.920

p.p. André Guskow Cardoso – OAB/PR 27.074

p.p. Rafael Wallbach Schwind – OAB/PR 35.318

p.p. Edson Rocha Neto – OAB/PR 107.284

p.p. Matheus Guimarães Pitto – OAB/SP 468.696

p.p. Arthur Gressler Wontroba – OAB/PR 128.479

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

Justen, Pereira Oliveira & Talamini advogados

ROL DE DOCUMENTOS ANEXOS

Doc. 1 – Documentos constitutivos e procuração

Doc. 2 – Comprovante de aprovação em assembleia

Doc. 3 – Acórdão 733/2025-ANTAQ

Doc. 4 – Nota Técnica 105/2025/GRN/STG

Doc. 5 – Acórdão 459/2025-ANTAQ

Doc. 6 – Denúncia apresentada pela ACA

Doc. 7 – Deliberação-DG 83/2025

Doc. 8 – Pedido de reconsideração apresentado pela ABAC

Doc. 9 – Pedido de suspensão apresentado pela ABAC

Doc. 10 – Ofício 20-472/CFAOC-MB

Doc. 11 – Manifestação da ABAC acerca da Nota Técnica 197/2025/GRN/SRG

Doc. 12 – Nota técnica Nota Técnica 197/2025/GRN/SRG

Doc. 13 - Manifestação da ACA de 11.9.2025

Doc. 14 – Manifestação da ACA de 29.9.2025

Doc. 15 – Restrições impostas pela CFAOC

Doc. 16 – Comunicado do Ilmo. Capitão da CFAOC sobre dragagem

Doc. 17 – Notas fiscais Log-In Logística Intermodal S/A

Doc. 18 – Notas fiscais Mercosul Line Navegação e Logística Ltda.

Doc. 19 – Notas fiscais Norcoast Logística S.A.

Assinado eletronicamente por: MARCOS PAULO MACEDO CHAVES - 22/12/2025 13:27:22
https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=null
Número do documento: null

PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA FEDERAL

Seção Judiciária do Amazonas

Direção do Foro da SJAM

PROCESSOS INDICADOS

COMO POSSÍVEIS PREVENTOS[i]

SITUAÇÃO EM 22 de dezembro de 2025

PJE-PJE:

1057775-17.2025.4.01.3200	CARTA PRECATÓRIA CÍVEL
Órgão Julgador:	Direção do Foro da SJAM
Assunto(s):	Intimação
Polo Ativo:	14ª Vara Cível Federal de São Paulo
Polo Passivo:	JUSTIÇA FEDERAL DO AMAZONAS e ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS
Data autuação:	04/12/2025
Última movimentação:	Juntada de Certidão

1140681-46.2025.4.01.3400	CARTA PRECATÓRIA CÍVEL
Órgão Julgador:	Direção do Foro da SJDF
Assunto(s):	Diligências
Polo Ativo:	CENTRO NACIONAL DE NAVEGACAO TRANSATLANTICA e ASSOCIACAO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM
Polo Passivo:	DIRETOR-GERAL DA AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS - ANTAQ
Data autuação:	02/12/2025
Última movimentação:	Baixa Definitiva

---

[i] A análise de prevenção utiliza os seguintes critérios para indicar possíveis preventos para o processo:

(i) identidade de assunto(s) e partes (ainda que em polos diversos);
(ii) identidade de assuntos e entre a parte ativa e a pessoa jurídica a que está vinculada a autoridade constante do polo passivo, em caso das classes: mandado de segurança, mandado de injunção, habeas corpus e habeas data;
(iii) identidade de assunto(s) e de polo passivo em ações coletivas (classes: ação civil pública,

ação coletiva pública, mandado de segurança coletivo);
(iv) identidade de processos referência, independente de classe, assuntos e partes.

Com base nesses critérios, o sistema aponta ao magistrado a possibilidade de prevenção, cabendo a ele confirmar ou declinar a prevenção de fato, retirando a conexão entre os processos, caso decida pela declinação ou registrando a data, caso confirme.
As partes verificadas na prevenção são apenas as partes principais do polo ativo e passivo, não são verificados advogados ou outros representantes ou terceiros interessados.
Os processos indicados que tramitam nos sistemas legados (Oracle/Juris) possuem regras próprias de indicação.

Processos sigilosos não são listados nesta certidão automatizada.

Certidão gerada automaticamente em 22 de dezembro de 2025.

PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
Seção Judiciária do Amazonas
PLANTÃO JUDICIAL - SJAM

Autos: 1060846-27.2025.4.01.3200
Classe: CARTA PRECATÓRIA CÍVEL (261)
Polo ativo: 14ª Vara Cível Federal de São Paulo e outros (2)
Polo passivo: ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS

URGENTE / CUMPRIMENTO NO PLANTÃO

ATO ORDINATÓRIO

Encaminho a presente Carta Precatória, expedida nos autos nº 5034756-84.2025.4.03.6100, à CEMAN, para fins de cumprimento no plantão judicial do ato deprecado, qual seja:

INTIMAR a ASSOCIACAO COMERCIAL DO AMAZONAS - CNPJ: 04.020.707/0001-10, na pessoa de seu representante legal, com endereço na Rua Guilherme Moreira, nº 281, Manaus - AM, CEP 69005-300, para **CIÊNCIA E CUMPRIMENTO DA DECISÃO ID**

485412351, que deferiu o "pedido de liminar, para determinar a suspensão dos efeitos do Acórdão nº 733/2025 da ANTAQ, até a decisão final no presente mandado de segurança ou ulterior deliberação judicial (...)", conforme cópia anexa.

Manaus, 22 de dezembro de 2025, às 13h58.

(assinado eletronicamente)

MARCOS PAULO MACÊDO CHAVES
Diretor Plantonista