

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Dados Básicos da Manifestação

Tipo de Manifestação: Denúncia
Esfera: Federal
NUP: 50001.089568/2025-96
Órgão Destinatário: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Órgão de Interesse:
Assunto: Transporte aquaviário
Subassunto: Portos
Data de Cadastro: 28/08/2025
Situação: Cadastrada
Data limite para resposta: 29/09/2025
Canal de Entrada: Internet
Modo de Resposta: Pelo sistema (com avisos por email)
Registrado Por: Cidadão
Tipo de formulário: Denúncia
Serviço:
Outro Serviço:

Teor da Manifestação

Teor: A denúncia apresentada pela Associação Comercial do Amazonas (ACA) relata que armadores internacionais que operam no Porto de Manaus (como MSC, Maersk, CMA CGM, ONE, Hapag-Lloyd, entre outros) vêm impondo a cobrança da chamada Low Water Surcharge (LWS) em 2025, mesmo em cenário de normalidade hidrológica, sem estiagem severa que justifique a sobretaxa. Segundo a ACA, a medida é abusiva, padronizada entre concorrentes, carece de transparência quanto ao cálculo e constitui possível prática de cartelização, com graves impactos econômicos e sociais para a Zona Franca de Manaus. Por isso, pede à ANTAQ a suspensão cautelar da cobrança, a abertura de processo regulatório e, subsidiariamente, a comunicação ao CADE e ao Ministério Público Federal.

Proposta de melhoria:

Município do local do fato: Manaus

UF do local do fato: AMAZONAS

Local: Porto de Manaus

Anexos Originais

50001089568202596_pdf_1.pdf

50001089568202596_pdf_2.pdf

50001089568202596_pdf_3.pdf

50001089568202596_pdf_4.pdf

50001089568202596_pdf_5.pdf

50001089568202596_pdf_6.pdf

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

50001089568202596_pdf_7.pdf
50001089568202596_pdf_8.pdf
50001089568202596_pdf_9.pdf

Não há anexos complementares.

Não há textos complementares.

Não há envolvidos na manifestação.

Envolvidos informados pela ouvidoria			
Nome	Função	CPF	Órgão/Empresa
MSC Mediterranean Shipping do Brasil Ltda (MSC)	Outras		EMPRESA
CMA CGM	Outras		EMPRESA
A. P. Moller – Maersk	Outras		EMPRESA
ONE Brasil (Ocean Network Express)	Outras		EMPRESA
Hapag-Lloyd (HPL)	Outras		EMPRESA

Campos Adicionais

Não há campos adicionais.

Dados das Respostas

Envolve ocupante de cargo comissionado DAS a partir do nível 4 ou equivalente?	Não
Manifestação Apta?	Não
Há envolvimento de Empresa?	Não
Há envolvimento de Servidor Público?	Não

Denúncia de descumprimento

Não há registro de denúncias de descumprimento.

Incidente de correção - Admissibilidade

Incidente de correção - Decisão

Dados de Encaminhamento

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Não há registros de encaminhamento.

Dados de Prorrogação

Não há registros de prorrogações.

**AO DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS –
ANTAQ**

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO AMAZONAS (ACA), pessoa jurídica de direito privado, constituída sob a forma de associação civil sem fins econômicos, inscrita no CNPJ sob o nº. **04.020.707/0001-10**, com sede localizada na Rua Guilherme Moreira, n. 281 – Centro - Cep: 69.005-300 – Manaus/AM – Brasil, representada por seus advogados, conforme Procuração anexa (**Doc. 01**), vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, com fulcro no art. 40 da Resolução ANTAQ nº 66, de 27 de janeiro de 2022¹, apresentar a seguinte

DENÚNCIA COM PEDIDO DE MEDIDA CAUTELAR

Em face dos armadores internacionais que atuam na navegação de longo curso no Porto de Manaus, notadamente MSC, ONE, Norcoast, Log-In, Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM e Mercosul Line, pelos fatos e fundamentos a seguir expostos.

¹ Art. 40. A Diretoria Colegiada ou o Diretor-Geral, em caso de urgência, de fundado receio de grave lesão ao interesse público ou de risco ao resultado útil do processo, considerando a probabilidade do direito invocado, poderá, de ofício ou mediante provocação, conceder medida cautelar, com ou sem a prévia oitiva da parte, determinando, motivadamente, entre outras providências, a suspensão do ato ou do procedimento impugnado, até que a Agência decida sobre o mérito da questão suscitada.

1 DA DENÚNCIA

1. A denominada *Low Water Surcharge* (LWS), instituída por diversas companhias de navegação marítima que operam na região amazônica, constitui **rubrica adicional** ao frete marítimo vinculada à sazonalidade da navegação fluvial durante o período de estiagem severa dos rios amazônicos.
2. Embora usualmente rotulada como “taxa”, a LWS não se trata de preço público, tarifa regulada por ente estatal ou contraprestação compulsória prevista em norma cogente, mas sim de preço contratual privado, sujeito, todavia, aos deveres de transparência, modicidade e lealdade contratual, bem como ao regime regulatório imposto pela Resolução ANTAQ nº 62/2021, que exige, em seu art. 41², a identificação clara do fato gerador, base de cálculo, serviço afetado e período de aplicação.
3. Nesse contexto, nota-se que, em **2023**, a mesma sobretaxa foi aplicada em valores médios que transitavam entre **USD 550 a USD 1100³** por contêiner. Para o ano de **2024**, os valores anunciados por algumas empresas representavam uma **majoração exorbitante** - alcançando o patamar de **USD 4.400 por contêiner⁴** - sob a justificativa da seca daquele ano. Tal prática sugere possível abuso de poder econômico por parte dos armadores, conforme observado publicamente por entidades como o Governo do Estado do Amazonas⁵, a Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (FIEAM) e o próprio Conselho de Administração da Suframa (CAS)⁶.
4. Ocorre que, em **2025**, os armadores que atuam na navegação de longo curso no Porto de Manaus - MSC, ONE, Norcoast, Log-In, Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM e Mercosul Line - **anunciaram a cobrança da LWS em plena normalidade hidrológica, sem que exista qualquer crise hídrica apta a justificar tal majoração tarifária (Doc. 02).**
5. Conforme dados oficiais divulgados pela Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH) em boletim de **22/08/2025**, o **nível do Rio Negro em Manaus encontrava-se em 27,45m (Doc. 03)**, patamar muito acima da criticidade observada o que destoia dos anos de estiagem severa (22,15m em 2024 e 24,94m em 2023):

² Art. 41. O estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis às navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso devem atender os normativos vigentes da ANTAQ e as seguintes premissas: I – fato gerador; II – serviço(s) a que se aplica(m); III – base de cálculo; IV – período de aplicação.

³ <https://www.maersk.com/pt-br/news/articles/2023/08/31/low-water-surcharge-manaus-2023>

⁴ <https://www.hapag-lloyd.com/pt/services-information/news/2024/07/manaus-low-water-surcharge.html>

⁵ <https://realtime1.com.br/wilson-lima-determina-acao-do-estado-contras-operadoras-de-transporte/>

⁶ <https://amazonasatual.com.br/empresas-de-navegacao-anunciam-taxa-para-seca-empresarios-criticam/>



Figura 1 - Boletim - Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH)

6. Conforme o Boletim da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) de 27/08/2025 (Doc. 04), o nível do Rio Negro em Manaus encontra-se em 2.750 cm, não configurando seca severa ou estado crítico de navegação.

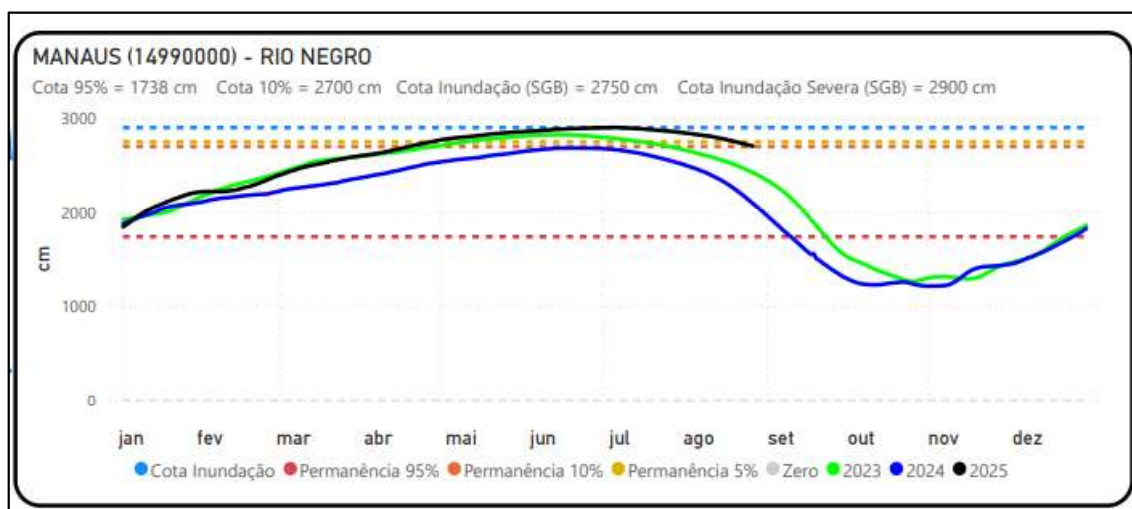


Figura 2 - Boletim 27/08/2025 - Acompanhamento da Bacia do Rio pela ANA

7. O relatório “Pré-Seca 2025” do Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CENSIPAM)⁷ igualmente **prevê estiagem branda**, com precipitações superiores às de 2023 e 2024, não havendo qualquer alerta emergencial emitido por ANA, Marinha, CPRM ou Defesa Civil.
8. Ademais, conforme amplamente noticiado pela imprensa (G1/AM, 04.08.2025)⁸, o próprio **Governo do Amazonas estima apenas estiagem moderada**, sem risco estrutural para os portos flutuantes da capital, tampouco para a navegabilidade regular.
9. Embora não haja qualquer restrição física ou técnica nos portos flutuantes da capital ou do interior do estado que impeça o tráfego regular de embarcações, o que se vê nos comunicados comerciais expedidos pelos armadores em julho e agosto de 2025 - ora anexados - é a confirmação da chamada *Low Water Surcharge* (LWS) sobre embarques de/para Manaus, em valores e condições que destoam por completo do cenário hidrológico vigente:
 - a) **MSC** (Mediterranean Shipping Company): instituiu a LWS no valor de **USD 1.000 por TEU**, com início em **1º de setembro de 2025**;
 - b) **CMA CGM**: fixou a cobrança em **USD 950 por TEU**, aplicável a todas as origens a partir de **1º de setembro de 2025**;
 - c) **Maersk (MSK)** : estabeleceu valor significativamente superior de **USD 1.980** por contêiner DRY, com vigência escalonada a partir de **19 de agosto de 2025** (Ásia Pacífico, Índia, Oriente Médio e África), 29 de agosto de 2025 (Europa), 3 de setembro de 2025 (América do Norte), 18 de setembro de 2025 (Intra-Américas) e 18 de outubro de 2025 (exportações de Manaus).
 - d) **ONE (Ocean Network Express)** e **Hapag-Lloyd (HPL)** igualmente comunicaram a implementação da LWS para 2025, embora os avisos divulgados tragam apenas a informação de atualização (“Update”), sem especificação clara dos valores nos trechos acessados.
10. Em contrapartida, observa-se que agentes de carga como a *Scan Global Logistics Brasil* vêm difundindo comunicados padronizados que reproduzem os anúncios dos armadores sobre a imposição da LWS, a partir de 1º de setembro de 2025. No e-mail ora anexado (**Doc. 05**), a empresa informa valores fixados por cada armador - MSC (USD 1.000/TEU), CMA CGM (USD 950/TEU), ONE (USD 975/TEU), Hapag-Lloyd (USD 1.000/TEU) e Maersk (USD 1.980/box), fato que evidencia um alinhamento tarifário generalizado:

⁷<https://www.gov.br/defesa-civil/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/pre-seca-2025-censipam-apresenta-prognostico-para-os-niveis-dos-rios-da-amazonia>

⁸<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2025/08/04/apos-dois-anos-de-seca-severa-am-preve-estiagem-moderada.ghml>

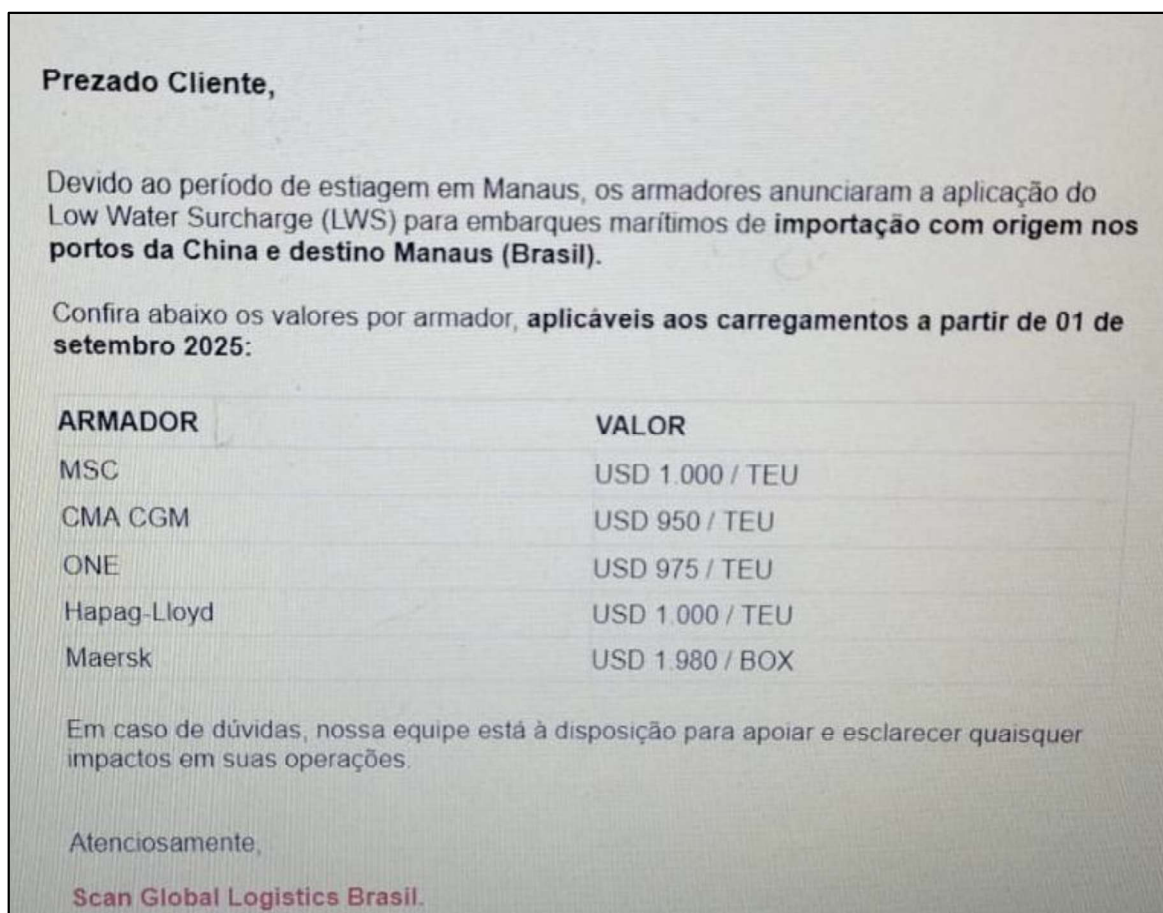


Figura 3 - Comunicado emitido pela empresa Scan Global Logistics Brasil

11. Importa esclarecer que a referência *TEU* corresponde à unidade padrão de medida de capacidade no transporte marítimo, equivalente a um contêiner intermodal de 20 pés. Trata-se, portanto, de uma Unidade Equivalente de Transporte⁹ com dimensões aproximadas de 6,10m de comprimento x 2,44m de largura x 2,59m de altura, correspondendo a cerca de 39 m³ de volume.
12. Dessa forma, um contêiner de 20 (vinte) pés equivale a 1 *TEU*, enquanto um contêiner de 40 (quarenta) pés corresponde a 2 *TEUs*. Esta é a métrica padronizada utilizada para expressar a capacidade de navios, terminais portuários, trens e caminhões.
13. Assim, quando um armador anuncia a aplicação de **USD 1.000/TEU**, o que se tem, na prática, é uma **sobretaxa de USD 1.000 (um mil dólares) por contêiner de 20 (vinte) pés ou de USD 2.000 (dois mil dólares) por contêiner de 40 (quarenta) pés**, o que multiplica consideravelmente o impacto financeiro da cobrança sobre cargas de maior porte.
14. Nota-se, portanto, que mesmo em contexto de “normalidade hidrológica”, armadores decidiram instituir sobretaxas variando entre USD 950 (novecentos e cinquenta dólares) e USD 1.980 (um mil, novecentos e oitenta dólares) por unidade de carga, valores

⁹ <https://portogente.com.br/portopedia/74883-teu-twenty-foot-equivalent-unit>

superiores aos praticados em 2023 (USD 550 a USD 1.100 por contêiner) e equiparáveis ou próximos àqueles aplicados em 2024 em meio a seca histórica.

15. **A conduta revela não apenas a inexistência de fato gerador objetivo, mas também a uniformidade de valores e de datas de início da cobrança**, o que sugere prática padronizada e possivelmente coordenada entre concorrentes diretos. Os comunicados divulgados pelos armadores invocam apenas previsões genéricas de possíveis restrições logísticas futuras, sem qualquer estudo técnico transparente que demonstre custos adicionais efetivos já suportados.
16. **A análise da conduta demonstra**, inequivocadamente, a **padronização dos valores e das condições de cobrança**, com diferenças mínimas entre operadores, ausência de fundamentos técnicos individualizados e uso de justificativas uniformes como “monitoramento preditivo”, “previsões históricas” e “possibilidade de restrições futuras”. **Nenhuma das empresas indicou parâmetros objetivos ou mensuráveis que sustentassem a tarifa.**
17. O anúncio da **MAERSK** é particularmente emblemático: **menção restrições potenciais apenas a partir da “semana 42”, ou seja, após meados de outubro de 2025, mas aplica a cobrança já em 19 de agosto**, descolando-se por completo da realidade operacional vigente. Além disso, os próprios comunicados preveem que a taxa poderá ser “revisada e ajustada” em caso de mudanças nas condições do rio, reforçando o caráter especulativo da medida:



Customer
Advisory

18 de julho de 2025

Low Water Surcharge (LWC) - Manaus 2025

Estimado Cliente,

Com base no monitoramento contínuo das condições dos rios na região amazônica, análises preditivas indicam que restrições à navegação estão previstas a partir da semana 42, com risco de interrupção da navegação entre as semanas 44 e 46.

Para garantir a segurança e manter a confiabilidade no serviço durante o período de seca, e a fim de fornecer informações corretas, claras, precisas e exatas com antecedência, a Low Water Surcharge (LWC) será aplicada a todos os embarques de/para Manaus, com vigência a partir das datas abaixo e até novo aviso.

Região de Origem:	Asia Pacific (APA), Índia, Middle East and África (IMEA)	Europa (EUR)	North America (NAM)	Intra- Americas (IAM)	Manaus Exports
Vigência PCD:	19/08/2025	29/08/2025	03/09/2025	18/09/2025	18/10/2025

Tarifa: USD 1980 por contêiner DRY (todos os tipos).

Data de Cálculo de Preço (PCD): Baseada no tempo médio de trânsito de cada região de origem, alinhado às previsões de restrições dos rios.

A aplicação do LWC considera limitações de capacidade, restrições logísticas e custos operacionais adicionais. A taxa poderá ser revisada e ajustada em caso de mudanças nas condições do rio que exijam novos planos operacionais. Os cenários possíveis incluem, mas não se limitam a:

- **Descarregamento parcial no píer flutuante de Itacoatiara** para permitir que os navios sigam até Manaus em caso de agravamento das restrições.
- **Descarregamento total em Itacoatiara** caso o nível do rio fique abaixo de 15,39m e os navios não consigam seguir até Manaus.

Notas Importantes

- Em caso de alteração, um novo comunicado será enviado com 30 dias de antecedência do novo PCD.
- O período de aplicação é baseado em padrões históricos e previsões atuais. Caso as condições reais sejam diferentes, prevalecerá o preço vigente no PCD.
- As medições de profundidade do rio são obtidas junto à Agência Nacional de Águas (ANA).

Figura 4 - LWS - MAERSK - comunicado de 18 de julho 2025

18. Tal cenário expõe os usuários do transporte marítimo a uma **dupla vulnerabilidade**: de um lado, a **inexistência de critérios técnicos claros e auditáveis**; de outro, a possibilidade de **ajustes unilaterais e discricionários** em um setor naturalmente **oligopolizado**. A similaridade de valores e a simultaneidade na imposição da LWS reforçam a percepção de **conduta concertada**, sem concorrência efetiva quanto à composição ou justificativa da cobrança.

19. Desta forma, convém demonstrar o art. 36 da Lei nº 12.529/2011¹⁰ o qual considera **infração à ordem econômica**, entre outras, as condutas que “**limitam ou falseiam a livre concorrência**”, que “**aumentem arbitrariamente os lucros**” ou que configurem “**exercício abusivo de posição dominante**”. A imposição da LWS em 2025 em contexto de normalidade hidrológica, constitui indício relevante de possível cartelização - mesmo que de forma não uniforme, podendo ser caracterizada a partir de provas indiretas e circunstanciais, como a simultaneidade de práticas comerciais sem justificativas técnicas individualizadas.
20. É imprescindível ressaltar que **a Zona Franca de Manaus**, polo industrial e comercial estratégico, **depende de uma cadeia logística eficiente e economicamente viável para manter sua competitividade**. A LWS, aplicada não uniformizada, antecipada e sem base empírica consolidada, resulta em aumento direto dos custos logísticos (que, em 2024, chegaram a representar até 40% do valor da mercadoria transportada)¹¹.
21. O resultado é o encarecimento de insumos e produtos finais, afetando especialmente pequenas e médias empresas, com reflexos na continuidade da cadeia produtiva, nos preços ao consumidor e na atratividade do modelo ZFM.
22. Portanto, a aplicação antecipada e padronizada da LWS em 2025: (i) **carece de base fática**, pois os rios encontram-se em níveis normais, sem restrições de navegabilidade; (ii) **é especulativa e preventiva**, aplicada antes da ocorrência do risco alegado; (iii) demonstra a **ausência de transparência** sobre a metodologia de cálculo; (iv) **apresenta uniformidade tarifária e temporal**, configurando indício de cartelização; (v) onera excessivamente a Zona Franca de Manaus, comprometendo a competitividade regional e violando os princípios da modicidade, proporcionalidade e transparência previstos na regulação setorial e na ordem econômica.

2 DA MEDIDA CAUTELAR

2.1 DA COMPETÊNCIA DA ANTAQ

23. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), instituída pela Lei nº 10.233/2001, é o órgão regulador responsável por normatizar, supervisionar e fiscalizar os serviços de transporte aquaviário no Brasil, abrangendo tanto a navegação interior

¹⁰ Art. 36. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados: I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa; II - dominar mercado relevante de bens ou serviços; III - aumentar arbitrariamente os lucros; e IV - exercer de forma abusiva posição dominante.

¹¹<https://amazonasatual.com.br/empresas-de-navegacao-anunciam-taxa-para-seca-empresarios-criticam/>

quanto a de longo curso que envolva portos nacionais. Sua atuação visa assegurar o adequado funcionamento do setor, garantindo a modicidade tarifária, a transparência nas cobranças, a livre concorrência e o equilíbrio nas relações entre usuários e prestadores de serviço.

24. Nos termos do art. 27 da referida Lei, compete à ANTAQ “*exercer a regulação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária*”, cabendo-lhe, de forma específica, “*zelar pela adequada prestação dos serviços de transporte aquaviário (...), quanto à regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade nas suas tarifas e preços*”.
25. A cobrança da *Low Water Surcharge (LWS)* por armadores estrangeiros, embora vinculada ao comércio internacional, **incide sobre operações com origem ou destino em portos brasileiros**, afetando diretamente a cadeia logística da Região Norte. Trata-se, portanto, de prática sujeita à jurisdição regulatória da ANTAQ, por envolver serviços prestados em território nacional e infraestrutura pública brasileira.
26. Nesse sentido, a Resolução Normativa ANTAQ nº 62/2021 exige que toda **tarifa acessória seja previamente identificada quanto ao seu fato gerador, metodologia de cálculo, período de aplicação e serviço afetado**, assegurando transparência, previsibilidade e possibilidade de fiscalização. A imposição unilateral da LWS, sem estudos técnicos públicos que justifiquem custos adicionais efetivos, afronta diretamente esse marco regulatório, além de comprometer os princípios da modicidade e da razoabilidade.
27. Embora o início do ciclo de estiagem na Amazônia costume ensejar discussões sobre custos logísticos, dados técnicos oficiais (ANA, CENSIPAM, Marinha, CPRM) não apontam, em 2025, situação crítica que justifique a cobrança antecipada da LWS. Ainda assim, os armadores anunciaram a aplicação da tarifa, sem que até a presente data a ANTAQ tenha emitido manifestação oficial sobre o tema.
28. Assim, cabe à **ANTAQ exercer sua competência regulatória e fiscalizatória** não apenas quanto à **legalidade formal da cobrança**, mas também **em face de possível abuso de posição dominante e uniformização de condutas tarifárias**, que configuram indícios de cartelização. A omissão ou inércia regulatória neste momento pode legitimar desequilíbrios comerciais, econômicos e logísticos que violam os princípios constitucionais da ordem econômica (art. 170 da CF¹²).

¹² Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I - soberania nacional; II - propriedade privada; III - função social da propriedade; IV - livre concorrência; V - defesa do consumidor; VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; VII - redução das desigualdades regionais e sociais; VIII - busca do pleno emprego; IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

2.2 DO FUMUS BONI IURIS

2.2.1 Da cobrança da sobretaxa antes mesmo do período de grave estiagem na região.

29. Um dos principais indícios de abusividade da LWS reside na sua cobrança prematura e antecipada. As transportadoras, já no mês de agosto, estão anunciando e iniciando a aplicação da sobretaxa, ainda quando não há séria vazão no nível do Rio Negro.
30. É notório que, em 2023, durante uma das secas mais severas da história do estado, a mesma taxa só foi implementada no fim de setembro/início de outubro, quando a situação de navegabilidade já era crítica no Rio Negro.
31. A antecipação para agosto de 2024, antes mesmo da consolidação de um cenário de estiagem grave, revela que as transportadoras estão agindo de forma especulativa, utilizando a previsão de um evento climático como justificativa para implementar uma sobretaxa sem a apresentação de qualquer parâmetro para a precificação do transporte, configurando-se uma busca de lucros arbitrários, como dispõe o art. 36 da Lei 12.529/2011, conduta coibida pelo art. 5º da Resolução nº 62/2021 da ANTAQ:

Art. 36. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

III - aumentar arbitrariamente os lucros;

Art. 5º Os transportadores marítimos e os agentes intermediários **devem abster-se de práticas lesivas à ordem econômica** por meio de atos sob qualquer forma manifestados, independentemente de culpa, que tenham por objeto ou possam produzir os efeitos, ainda que não alcançados, de limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa, **aumentar arbitrariamente os lucros**, ou exercer de forma abusiva posição dominante.

32. A estiagem na região da Amazônia é um fenômeno sazonal e, portanto, um risco operacional conhecido e previsível pelos transportadores, de forma que transformar esse risco em sobretaxa que importassem em mais de 40% do preço final médio do produto de cada contêiner configura prática manifestamente excessiva.

2.2.2 Da falta de transparência das transportadoras sobre os parâmetros e fundamentação da cobrança da sobretaxa. Omissão da ANTAQ.

33. A ilegalidade da sobretaxa é agravada pela completa falta de transparência por parte das transportadoras. As empresas impuseram um aumento exorbitante sem apresentar aos usuários ou à sociedade qualquer planilha de custos, metodologia de cálculo ou

fundamentação técnica que justificasse a majoração para valores de aproximadamente USD 950 (novecentos e cinquenta dólares) a USD 1980 (um mil novecentos e oitenta dólares) neste ano.

34. Essa falta de transparência impede qualquer análise sobre a razoabilidade e proporcionalidade do preço da sobretaxa. A Resolução nº 62/2021 estabelece parâmetros a serem usados para a precificação dos serviços que, além de serem muito amplos, nenhum deles é explicitado pelas transportadoras nas cobranças da LWS:

Art. 41. O estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis às navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso devem atender os normativos vigentes da ANTAQ e as seguintes premissas:

I – fato gerador;

II – serviço(s) a que se aplica(m);

III – base de cálculo;

IV – período de aplicação. (grifamos)

35. A prática perdura muito por conta da **omissão regulatória da ANTAQ**, que, embora a agência reconheça a existência da categoria "Low Water Surcharge" em seus documentos técnicos, ela **falha em estabelecer qualquer critério ou metodologia** para aferir a abusividade de sua cobrança. Essa omissão cria uma lacuna normativa que permite a conduta predatória dos armadores.
36. A mencionada omissão não é inédita. O Tribunal de Contas da União, no Acórdão 2.877/2021-Plenário (**Doc. 06**), também já apontou ausência de regulação na cobrança da sobre-estadia (demurrage) de contêiner por parte da ANTAQ, instando a agência a desenvolver uma metodologia sobre abusividade de cobranças. Essa metodologia nunca foi criada, e a situação permanece, somente em contexto diferente, de forma que a ausência de regulação econômica sobre a "taxa de pouca água" permite que os usuários fiquem à mercê de cobranças unilaterais e sem fundamentação.
37. Cabe mencionar, entretanto, que há singela movimentação conforme se verifica no Acórdão Nº 459/2025-ANTAQ (**Doc. 07**) em que se determinou *"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; 5.3. determinar às empresas de navegação que efetuaram a cobrança de valores sob o título de "taxa de seca" em 2024 que encaminhem à ANTAQ, no prazo a ser 60 (sessenta) dias, as seguintes informações, segregadas por tipo de navegação, sentido da viagem e tamanho do contêiner"*.
38. Logo, a ANTAQ, por meio de resoluções como a nº 112/2024, já demonstrou ter competência para criar matrizes de responsabilidade e coibir cobranças adicionais abusivas. A inércia em relação à sobretaxa de estiagem configura a omissão, que

fundamenta a necessidade de uma intervenção imediata em relação a esta cobrança pelos armadores para restabelecer o equilíbrio e a legalidade na prestação do serviço.

2.3 DO PERICULUM IN MORA

39. Há risco concreto e iminente de dano caso não seja concedida a tutela de urgência para suspender a cobrança da Low Water Surcharge (LWS) em Manaus.
40. Isto porque, conforme amplamente demonstrado, a **cobrança já está sendo imposta/ anunciada** para vigorar agora por diferentes armadores, em valores unitários relevantes: MSC: USD 1.000/TEU, vigência a partir de 28/08/2025 (Far East/Relay) e 01/09/2025 (Américas/NWC/WMED); CMA CGM: USD 950/TEU com início em 01/09/2025; Maersk: USD 1.980/box (DRY) com vigências escalonadas a partir de 19/08/2025. **O repasse dessa despesa adicional ao importador é imediato e, por sua natureza, contamina toda a cadeia de preços ao consumidor e o capital de giro do comércio local.**
41. Ainda, a prática tem histórico de majorações severas: em 2024, por exemplo, houve LWS de até USD 4.400 por contêiner (ONE), em plena seca extrema. Dados oficiais apontam que as empresas da Zona Franca de Manaus tiveram de gastar R\$ 1,346 bilhão em 2024 para contornar os efeitos da estiagem recorde, sendo R\$ 846 milhões destinados a adiantamento de estoques e R\$ 500 milhões à chamada “taxa da seca”¹³, que aumentou o custo logístico de cabotagem. A reedição do encargo em 2025, sem crise hidrológica instalada, reativa o mesmo mecanismo de encarecimento logístico que fragiliza a atratividade do polo e pode precipitar decisões de descontinuidade de cadeias de fornecimento e perda de arrecadação fiscal na medida em que a redução de importações e de produção industrial diminui a base de incidência de tributos como ICMS, ISS e contribuições sociais, comprometendo a sustentabilidade financeira do modelo ZFM.
42. A manutenção da LWS por múltiplos players em janelas temporais e valores convergentes tende a “ancorar” expectativas de preço e cristalizar a sobretaxa como componente padrão de frete, dificultando sua reversão posterior - dinâmica já observada em 2024, quando anúncios foram “válidos até novo aviso”.
43. Em 2025 há sinalizações de adiamentos por alguns armadores em razão de níveis d’água melhores que o estimado (Hapag-Lloyd), evidenciando a volatilidade/discricionariedade da medida e o risco de estruturar-se como prática setorial por inércia, caso não haja intervenção.
44. O próprio Governo do Amazonas e órgãos técnicos preveem para 2025 uma estiagem leve a moderada, sem indicativos de colapso de navegabilidade, mas ainda assim com necessidade de ações de contingência. Nesse contexto, a imposição de onerações

¹³<https://www.poder360.com.br/poder-economia/zona-franca-deve-gastar-r-1346-bi-com-seca-recorde-de-2024/#:~:text=Menos%20impacto%20que%20em%202023,que%20faltassem%20no%202%C2%BA%20semestre.>

artificiais no frete agrava preços finais e pressiona a logística de abastecimento da capital e da Amazônia Ocidental, afetando pequenas e médias empresas e gerando risco de desabastecimento e aumento do custo de vida.

45. Os níveis do Rio Negro em agosto/2025 situam-se na faixa de normalidade para a época, com registros em Manaus ao redor de 27-28 m, patamar muito acima das cotas críticas registradas em 2023 e 2024 (22,15 m e 24,94 m, respectivamente). A ANA indica que a cota de 2.750 cm corresponde a referência de criticidade (5% de permanência histórica); os níveis observados atualmente não atingem tal faixa. Assim, não há crise instalada, mas há cobrança imediata - o que agrava a urgência da tutela.
46. A soma de (i) **cobrança já incidindo com valores uniformes/relevantes**; (ii) **potencial consolidação tarifária por efeito de mercado**; (iii) **risco sistêmico para a ZFM** (perda de competitividade e eventual descontinuidade de cadeias); (iv) **impactos sociais e regionais relevantes**; e (v) **ausência de fato hidrológico crítico presente, configura *periculum in mora* robusto e recomenda a suspensão cautelar imediata da LWS nas rotas de/para Manaus**, até a apresentação, pelos armadores, de estudos técnicos individualizados, metodologia de cálculo e comprovação de custos adicionais efetivos.

3 PEDIDOS

47. Por todo o acima exposto, pugna-se pelo que segue:
- a) Recebimento da presente denúncia, com a instauração de procedimento administrativo regulatório no âmbito da ANTAQ para apurar a cobrança da Low Water Surcharge (LWS) pelas empresas denunciadas (MSC, ONE, Norcoast, Log-In, Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM e Mercosul Line), diante de indícios de abusividade e possível prática concertada;
 - b) **Concessão de medida cautelar para suspender, de imediato, a cobrança da Low Water Surcharge (LWS) nas operações de/para Manaus**, até ulterior deliberação deste órgão regulador, determinando-se às transportadoras que se abstenham de exigir ou repassar a sobretaxa em contratos já firmados e futuros, sob pena de responsabilização administrativa;
 - c) A expedição de recomendação ou determinação normativa para que futuras cobranças sob o título de “taxa de seca” ou “low water surcharge” sejam previamente submetidas à ANTAQ, com ampla transparência quanto aos elementos que justifiquem sua instituição, observando-se o disposto na Resolução nº 62/2021 e no Acórdão nº 459/2025-ANTAQ;
 - d) Subsidiariamente, a comunicação ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) para apuração de indícios de prática concertada ou abuso de poder econômico, nos termos da Lei nº 12.529/2011;

- e) Ao final, a declaração de abusividade da cobrança da LWS em 2025, determinando-se às transportadoras a imediata restituição dos valores indevidamente pagos pelos usuários, em procedimento a ser definido por esta Agência;
- f) A notificação do Ministério Público Federal e da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), em razão dos impactos econômicos e sociais da prática denunciada na região.
- g) Em ato contínuo, requer que as futuras publicações sejam lançadas exclusivamente em nome da sociedade de advogados e profissionais discriminados a seguir, sob pena de nulidade nos termos do art. 272, §2º da Lei nº 13.105/2015 (Código de Processo Civil)4:

- Pedro Câmara – Sociedade de Advogados, OAB/AM nº 613/2017.
- Pedro Câmara Junior, OAB/AM 2.834, e-mail: camara@pedrocamaraadvogados.com; e
- Victória Guimarães de Melo Cardoso, OAB/AM 14.813, e-mail: victoria@pedrocamaraadvogados.com.

Nestes termos,
pede deferimento.

De Manaus/AM para Brasília/DF, 28 de agosto de 2025

MATHEUS BELEM
FARIAS DA
SILVA:82148074253

Assinado de forma digital por
MATHEUS BELEM FARIAS DA
SILVA:82148074253
Dados: 2025.08.28 11:30:29 -04'00'

Matheus Belém Farias da Silva
OAB/AM nº 14.885

Davi Paulino do Nascimento
Acadêmico de Direito

JANAINA
GOMES
FIGUEIREDO

Assinado de forma
digital por JANAINA
GOMES FIGUEIREDO
Dados: 2025.08.28
12:54:01 -03'00'

Documentos anexos:

DOC. 01- Procuração;

DOC. 02 - Comunicados comerciais dos armadores sobre a aplicação da Low Water Surcharge (LWS) em 2025 (MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, ONE, Norcoast, Log-In e Mercosul Line);

DOC. 03 - Boletim da Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH/AM) – Nível do Rio Negro em Manaus em 22/08/2025;

DOC. 04 - Boletim da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA);

DOC. 05 - Comunicado da Scan Global Logistics Brasil reproduzindo os valores e condições da LWS anunciados por diversos armadores;

DOC. 06 - Acórdão 2.877/2021-Plenário – TCU;

DOC. 07 - Acórdão nº 459/2025 – ANTAQ.