

bússola

JAN-MAR 2025 #07

Nosso time destaca as principais mudanças legislativas e regulatórias, bem como decisões administrativas e judiciais de interesse para que você não perca o rumo

GARBOIS ⊕ MELO
a d v o g a d o s
www.garboismelo.com.br

Sumário

⊕ Marítimo	3
PROMULGADA A LEI 15.097/2025: A UM PASSO DO APROVEITAMENTO DO POTENCIAL ENERGÉTICO OFFSHORE NO BRASIL	4
CNPE APROVA RESOLUÇÃO N. 15/2024 QUE DEFINE ÍNDICES MÍNIMOS DE CONTEÚDO LOCAL PARA A CONTRUÇÃO DE NAVIOS-TANQUE NOVOS NO BRASIL	6
DECISÕES RELEVANTES	7
ANTAQ DETERMINA QUE AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS ENVIEM SEMESTRALMENTE RELATÓRIOS SOBRE DRAGAGEM	8
STJ RECONHECE LEGITIMIDADE DE FEDERAÇÃO PARA DEFENDER PESCADORES AFETADOS POR VAZAMENTO DE ÓLEO NO RJ	9
STJ RESTABELECE RETOMADA DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ PELA UNIÃO	10
AUDIÊNCIAS PÚBLICAS	11
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 18/2024: NOVA DATA PARA A SEGUNDA SESSÃO PÚBLICA QUE VISA A CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI	12
PRINCIPAIS NOTÍCIAS	14
CADE APROVA AQUISIÇÃO DO CONTROLE ACIONÁRIO DA WILSON SONS PELO GRUPO MSC	15
STAKEHOLDERS INICIAM TESTES COM HVO E BIODIESEL EM REBOCADORES NO BRASIL	16
ANTAQ LANÇA O 1º INVENTÁRIO SETORIAL DE EMISSÕES DE CARBONO	17

Marítimo

A large cargo ship is docked at a pier in the foreground. In the background, a bridge spans across the water, and a range of mountains is visible under a clear sky. The entire image has a teal color overlay.

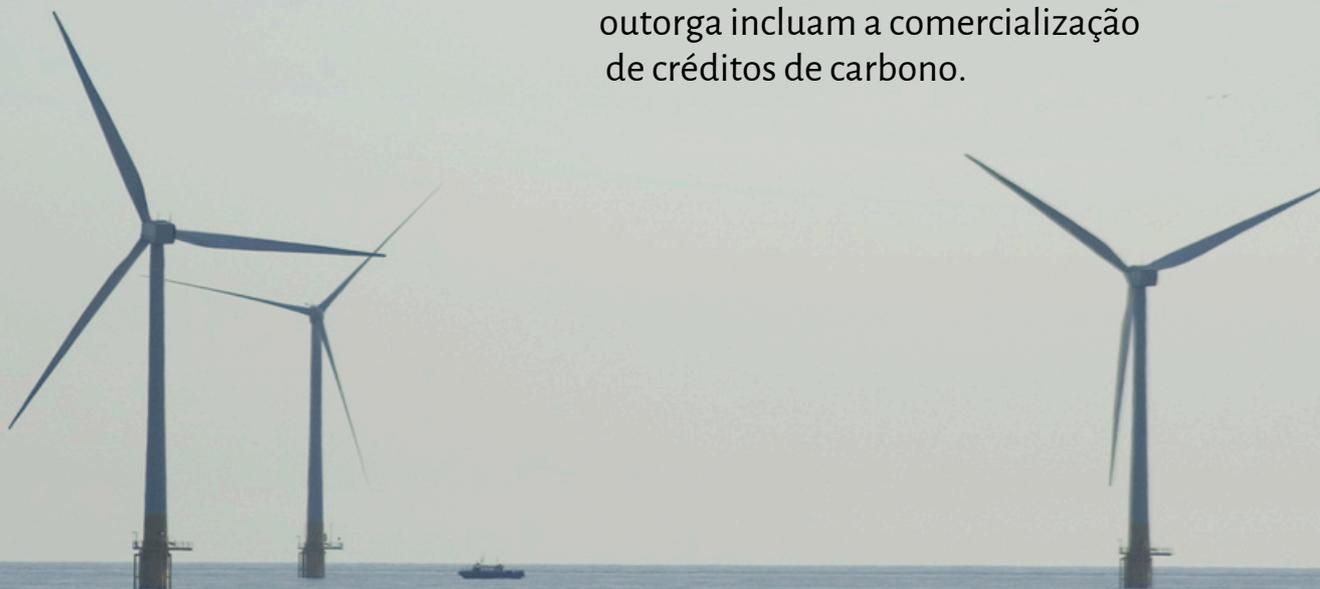
PROMULGADA A LEI 15.097/2025: A UM PASSO DO APROVEITAMENTO DO POTENCIAL ENERGÉTICO OFFSHORE NO BRASIL

Sancionada em 10 de janeiro de 2025, a Lei 15.097/2025, que estabelece diretrizes para o aproveitamento do potencial energético offshore, tem por foco a exploração de energia eólica marinha, uma fonte renovável e de baixa emissão de carbono, que promove não somente a transição energética, mas a sustentabilidade econômica e ambiental.

A norma jurídica destaca a introdução de prismas energéticos, áreas marítimas destinadas à geração de energia elétrica, que serão delimitadas pelo Poder Executivo e poderão ser exploradas de duas formas: (i) por meio de oferta permanente, quando empresas manifestam interesse por determinadas áreas;

ou (ii) por meio de oferta planejada, quando o Poder Executivo delimitar previamente áreas de exploração e realizar leilões para concessão.

E, para evitar conflitos, a exploração é proibida em blocos já concedidos para exploração de petróleo e gás, rotas de navegação, áreas ambientais protegidas, territórios tombados como patrimônio cultural e regiões reservadas para exercícios militares. Há, ainda, disposição quanto as regras de descomissionamento, garantido que ao final da vida útil dos projetos de exploração, os equipamentos sejam retirados e as áreas restauradas. Incentivando novas tecnologias, a transição energética e a mitigação de emissões de carbono, a norma permite, ainda, que os contratos de outorga incluam a comercialização de créditos de carbono.



A Lei das Eólicas Offshore, contudo, foi aprovada com veto presidencial parcial, especificamente dos artigos 22, 23 e 24, que dispunham de contratação compulsória de termelétricas a gás natural, a prorrogação de contratos de termelétricas a carvão e hidrogênio líquido até 2050, e a obrigatoriedade de contratação de pequenas centrais hidrelétricas, ao fundamento de que essas fontes encareceriam a energia elétrica para os consumidores e seriam incompatíveis com os compromissos ambientais.

A regulamentação da Lei ficará a cargo do Conselho Nacional de

Política Energética (CNPE), que irá definir diretrizes complementares, enquanto o Ministério de Minas e Energia e a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) serão responsáveis pela fiscalização e a implementação das normas.

A Lei 15.097/2025 representa um marco na legislação e posiciona o Brasil como um líder na transição energética global, ao equilibrar inovação tecnológica, sustentabilidade, compromisso ambiental, e retorno econômico, consolidando o país no desenvolvimento de soluções limpas e renováveis. ■

Fonte: [TV Senado](#)



CNPE APROVA RESOLUÇÃO N. 15/2024 QUE DEFINE ÍNDICES MÍNIMOS DE CONTEÚDO LOCAL PARA A CONTRUÇÃO DE NAVIOS-TANQUE NOVOS NO BRASIL

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou a Resolução nº 15/2024, que define os índices mínimos de conteúdo local para construção de novos navios-tanque, produzidos no Brasil, para cabotagem de petróleo e derivados.

Nos contratos de exploração e produção de petróleo e gás natural há cláusula de conteúdo local, que determina que parte dos bens e serviços adquiridos para atividades de exploração e produção no Brasil devem ser nacionais, bem como deve ser dada a preferência pela contratação de fornecedores brasileiros, sempre que suas ofertas apresentarem condições de preço, prazo e qualidade equivalentes aos dos outros fornecedores convidados a apresentar propostas.

Vale lembrar, nesse sentido, que desde 02 de maio de 2023 o prazo concedido para as sustentações orais na Corte

passou a ser de quinze minutos, após alteração do Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo promovida pela Resolução TM/MB nº 61/2023, em linha com as atuais disposições do Código de Processo Civil, tornando assim as sessões de julgamento mais céleres e eficazes.

A Resolução estabelece percentual mínimo de conteúdo local de (i) 50% para grupos de engenharia, montagem e construção e (ii) 40% para grupo de máquinas, equipamentos e materiais, e determina que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) será o órgão responsável por fiscalizar e mensurar o cumprimento dos índices. A medida visa não somente o desenvolvimento da indústria naval brasileira, mas também de novas tecnologias, a geração de empregos e ampliação da capacidade logística do setor de petróleo e derivados. ■



DECISÕES RELEVANTES

ANTAQ DETERMINA QUE AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS ENVIEM SEMESTRALMENTE RELATÓRIOS SOBRE DRAGAGEM

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em decisões proferidas na Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 579, ocorrida em 30 de janeiro de 2025, determinou que as autoridades portuárias encaminhem, semestralmente, relatório detalhando o plano de dragagem de seus portos.

Com o objetivo de garantir maior previsibilidade às operações de manutenção e ao funcionamento dos canais de acesso, a dragagem consiste em uma técnica de remoção de sedimentos feita para manter a profundidade dos canais de navegação das operações portuárias e, conseqüentemente, garantir maior movimentação de navios com calado maior.

As autoridades portuárias deverão encaminhar à Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais da ANTAQ relatório contendo informações sobre batimetria do canal de navegação e dos berços de atracação; volume dragado no período, tipo de draga utilizada e tempo de mobilização do equipamento; tipo de sedimento dragado e local de descarte; ações futuras e editais de contratação de serviços de dragagem; e contratos, aditivos e editais vigentes.

O monitoramento contínuo dos contratos reduzirá riscos financeiros e operacionais, evitando situações emergenciais que possam comprometer a navegabilidade. ■

Fonte: [ANTAQ](#)





STJ RECONHECE LEGITIMIDADE DE FEDERAÇÃO PARA DEFENDER PESCADORES AFETADOS POR VAZAMENTO DE ÓLEO NO RJ

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), no julgamento do REsp nº 1.704.185/RJ, decidiu pela legitimidade da Federação dos Pescadores do Estado do Rio de Janeiro (FEPERJ) para mover ação em nome da categoria, afetada por vazamentos de óleo na Bacia de Campos.

A FEPERJ ajuizou duas ações contra a Chevron Brasil, uma cautelar e outra indenizatória, objetivando a reparação de danos decorrentes de acidentes ambientais - dois derramamentos de óleo - ocorridos na Bacia de Campos, no Rio de Janeiro. A Chevron questionou a legitimidade da federação, afirmando que ela não poderia agir como substituta processual sem a autorização expressa dos pescadores, bem como não seria um sindicato.

Segundo o colegiado, a FEPERJ age como sindicato e a jurisprudência do STJ admite a legitimidade de sindicato para propor ação em defesa dos direitos individuais homogêneos da categoria que representa, independentemente de autorização expressa ou de relação nominal, ou mesmo de filiação. ■

Fonte: [STJ](#).



STJ RESTABELECE RETOMADA DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ PELA UNIÃO

O ministro presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Herman Benjamin, deferiu o pedido de suspensão de liminar apresentado pela União contra decisão proferida pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4), que prorrogou o prazo da delegação do Porto de Itajaí.

O Foro Metropolitano da Foz do Rio Itajaí-Açu ajuizou ação civil pública para impedir o término do Convênio de Delegação 08/97 – que delega o Porto de Itajaí ao Município homônimo – com data de encerramento para 1ª de janeiro de 2025, com pedido de liminar para prorrogação do convênio, que foi indeferido pelo juízo de primeiro grau.

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região concedeu a liminar em sede de Agravo de Instrumento interposto pelo Foro Metropolitano, sob o fundamento de que a falta de apresentação de um projeto de transição pela União e o curto prazo para o término do convênio de delegação poderia trazer perdas financeiras consideráveis aos cofres municipais e problemas às operações do porto.

A União, em contrapartida, requereu a suspensão dos efeitos da liminar, ao argumento de que o porto é o único atualmente sob administração municipal e a sua retomada constitui medida qualificada como de interesse estratégico e dotado de prioridade nacional.

O ministro Herman Benjamin, então, concedeu a suspensão requerida pela União, ao fundamento de que a concessão da liminar pelo TRF4 sem manifestação da União impõe obrigação de não fazer com nítida incursão na discricionariedade administrativa, bem como a prorrogação forçada manteria a situação de crise vivida pelo porto – paralisação dos serviços por dificuldade de arrendamento e paralisação da dragagem. A decisão do STJ vale até o julgamento de eventual apelação contra a sentença a ser proferida na ação civil pública sobre o litígio. ■

Fonte: [STJ](#)

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS





AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 18/2024: NOVA DATA PARA A SEGUNDA SESSÃO PÚBLICA QUE VISA A CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI

A segunda sessão pública para discutir o aprimoramento de documentos e da modelagem proposta para a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai irá acontecer no dia 10 de abril de 2025, em Corumbá/MS. Anteriormente designada para o dia 17 de abril de 2025, a segunda sessão tem por objetivo ouvir as contribuições da sociedade local.

Considerado como um marco histórico, o projeto de concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, que tem uma extensão total de 600km, compreende o trecho entre Corumbá/MS e a Foz do Rio Apa, localizada no município de Porto Murtinho/MS e o leito do Canal do Tamengo, no trecho compreendido no município de Corumbá/MS.

Estima-se que, após a concessão, o transporte de cargas do Rio Paraguai gire em torno de 25 e 30 milhões de toneladas a partir de 2030, o que significa um aumento significativo de movimentação em relação ao praticado atualmente, visto que no ano de 2024, a hidrovia transportou 7,95 milhões de toneladas de cargas.

A modelagem prevê, ainda, que somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária entregar os serviços previstos na primeira fase do contrato, além de tarifa, pré-leilão, de até R\$ 1,27 por tonelada de cargas.

Nos primeiros cinco anos de concessão, de modo a garantir segurança e confiabilidade da navegação, serão realizados serviços de dragagem, derrocagem, balizamento e sinalização adequados, construção de galpão industrial, monitoramento hidrológico e levantamento hidrográficos, a melhoria de travessias e pontos de desmembramento de comboio, além da implantação de sistemas de gestão do tráfego hidroviário e serviços de inteligência fluvial. A licitação visa não apenas aumentar a eficiência logística, mas também reduzir as emissões de gases de efeito estufa. ■

Fonte: ANTAQ





PRINCIPAIS NOTÍCIAS

CADE APROVA AQUISIÇÃO DO CONTROLE ACIONÁRIO DA WILSON SONS PELO GRUPO MSC

No dia 14 de março de 2025, a Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), aprovou, sem restrições, a aquisição do controle acionário da Wilson Sons pela SAS Shipping Agencies Services Sàrl, uma subsidiária do Grupo MSC, referente ao Ato de Concentração nº 08700.010433/2024-73.

A SAS Shipping Agencies Services Sàrl afirma que a operação é uma oportunidade de gerenciar ativos relevantes e aplicar sua extensa expertise e know-how, e o investimento do Grupo MSC em terminais portuários reflete seu comprometimento em assegurar a infraestrutura adequada para a cadeia de transporte marítimo de cargas em contêineres.

A Wilson Sons possui atualmente (i) terminais de contêineres na Bahia (Tecon Salvador) e no Rio Grande do Sul (Tecon Rio Grande); (ii) 80 rebocadores, que compõem a maior e mais potente frota do país; (iii) 23 embarcações de apoio offshore com bandeira brasileira; (iv) duas bases de apoio offshore na Baía de Guanabara - RJ; (v) um centro logístico alfandegado em Santo André – SP; e (vi) um estaleiro no Guarujá – SP. Além disso, a empresa presta serviços de logística

internacional para mais de 70 países e detém uma das maiores agências marítimas independentes do Brasil.

Em Parecer emitido pela Superintendência-Geral do CADE, a Autoridade concluiu que a aquisição abrange sete mercados relevantes, contudo, inexistem riscos concorrenciais. A Superintendência-Geral testou a hipótese de desvio de 100% das cargas do armador da SAS para o terminal a ser verticalizado após operação, entretanto, o resultado da análise certificou a ausência de incentivos ao fechamento de mercado, pois não se verificou racionalidade econômica para que os terminais portuários Tecon Salvador e Tecon Rio Grande deixassem de atender os armadores rivais do Grupo MSC, adotando estratégia de fechamento do mercado de insumos.

O despacho de aprovação do CADE é passível de pedido de análise complementar pelo Tribunal do CADE e interposição de recursos, bem como a conclusão da alienação do controle da Wilson Sons permanece sujeita a outras condições precedentes, incluindo a aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). ■

Fonte: CADE

STAKEHOLDERS INICIAM TESTES COM HVO E BIODIESEL EM REBOCADORES NO BRASIL

Em 2025, 4 grandes stakeholders do setor de marítimo e offshore, Vibra, Svitzer, Wilson Sons e Vast Infraestrutura, iniciaram, após aprovação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a utilização do HVO e Biodiesel em rebocadores no Brasil.

A Vibra e a Svitzer iniciaram, em fevereiro, a operação do primeiro projeto piloto para a utilização de óleo diesel marítimo (ODM) com adição de até 20% de biodiesel em rebocadores no país. A Svitzer busca reduzir em 50% a intensidade de CO₂ de sua frota internacional, até 2030, e neutralizar as operações globais em carbono da companhia até 2040.

Paralelamente, a Wilson Sons e a Vast Infraestrutura iniciaram testes com HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) conhecido com diesel renovável, em rebocadores que operam no Porto de Açu, no Rio de Janeiro. O combustível substituirá o diesel marítimo durante os testes e será importado pela EFEN. Além disso, as empresas assinaram um memorando para testar biocombustíveis no abastecimento de rebocadores que operam no terminal de petróleo do Porto de Açu.

Ambos os estudos têm por objetivo a avaliar a eficiência e os seus impactos na manutenção e redução de emissões de gases de efeito estufa, contribuindo para a descarbonização do setor marítimo. ■

Fonte: [Portos e Navios](#)



ANTAQ LANÇA O 1º INVENTÁRIO SETORIAL DE EMISSÕES DE CARBONO

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em compromisso com uma agenda de transformação sustentável do setor, lançou no dia 5 de fevereiro de 2025, o 1º Inventário Setorial de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), que muito além de um diagnóstico técnico, visa ser uma ferramenta estratégica para orientar o setor aquaviário em sua transição para um modelo mais sustentável.

Nesta primeira versão, o Inventário apresenta uma mensuração das emissões de gases de efeito estufa nas atividades de cabotagem e navegação interior, no período de 2021 a 2023, mas o objetivo é expandir essa medição para todo o setor, incluindo embarcações de maior porte e instalações portuárias.

A ANTAQ verificou que tanto para o navio cargueiro, quanto o navio petroleiro, o peso da carga transportada aumentou, em 2023, se comparado para 2021 e 2022. Quanto a navegação de cabotagem, o aumento em 2023 foi de 4,1% em comparação com 2021. Já em

navegação em vias interiores, em relação ao mesmo período apontado acima, observou-se um acréscimo de 14,43%.

E, em que pese a carga transportada tenha aumentado neste período, a ANTAQ constatou que o total de emissões de carbono diminuiu 7,68% entre 2021 e 2023 na cabotagem e na navegação interior, sendo a principal razão para a redução a utilização de combustíveis de melhor qualidade, que emite menos carbono e da redução da quantidade do teor de bunker existente na mistura.

O projeto é um marco importante para o desenvolvimento sustentável do transporte marítimo e fluvial no Brasil. Paralelamente, para o triênio de 2025-2028, a ANTAQ incluiu o Selo Verde para a Navegação como um tema prioritário de estudos, com o objetivo de incentivar o uso do modal aquaviário devido aos seus benefícios ambientais, com ênfase na redução das emissões de gases do efeito estufa (GEE), intrínseco desse modal.

Fonte: [ANTAQ](#)



www.garboismelo.com.br