

# bússola

JAN-MAR 2026 #11

**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**  
advogados  
[www.garboismelo.com.br](http://www.garboismelo.com.br)

# Sumário

---

<b>⊕ Marítimo</b>	<b>3</b>
TRATADO INTERNACIONAL PARA PROTEÇÃO DA BIODIVERSIDADE EM ALTO-MAR ENTRA EM VIGOR	5
ANP ATUALIZA CRONOGRAMA PARA REVISÃO DAS ESPECIFICAÇÕES DOS COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS	6
ANTAQ APROVA PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO 2026 E INAUGURA NOVO MODELO DE ACOMPANHAMENTO DOS PORTOS BRASILEIROS	7
NOVA NORMA PARA AUTORIZAÇÃO AMBIENTAL DE OPERAÇÕES SHIP-TO-SHIP (STS) NO BRASIL ENTRA EM VIGOR	8
MPOR E FENOP FIRMAM ACORDO PARA FORTALECER PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE NO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO	9
STJ AFASTA COBRANÇA DO OGMO BASEADA NA TONELAGEM MOVIMENTADA E REFORÇA LIMITES À ATUAÇÃO DAS ENTIDADES GESTORAS	10
ANTAQ MANTÉM RITO SUMÁRIO EM RECLAMAÇÕES DE CONTÊINERES	11
STJ ANULA ACÓRDÃO DO TJRJ EM DISPUTA BILIONÁRIA ENVOLVENDO CONTRATOS DE NAVIOS-SONDAS DA PETROBRAS	12
STJ REDEFINE CRITÉRIOS PARA COMPETÊNCIA FEDERAL EM CRIMES AMBIENTAIS ENVOLVENDO ESPÉCIES AMEAÇADAS	13
IBAMA ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE INSTRUÇÃO NORMATIVA PARA DESCARTE DE MATERIAIS EM PERFURAÇÃO MARÍTIMA	15
MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA POLÍTICA NACIONAL DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA	16
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ARRENDAMENTO DA ÁREA SSB01 NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	17

# Sumário

---

ANTAQ APROVA ABERTURA DE CONSULTA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS	17
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA REVISÃO E MODERNIZAÇÃO DAS NORMAS DE NAVEGAÇÃO INTERIOR	18
SHELL OBTÉM LICENÇA INÉDITA COMO EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO	19
INDICADORES DA ANTAQ MOSTRAM CRESCIMENTO EXPRESSIVO DO SETOR AQUAVIÁRIO EM 2025	20
PETROBRAS E TRANSPETRO ASSINAM CONTRATOS DO PROGRAMA MAR ABERTO	21
CABOTAGEM NO NORDESTE CRESCE EM 2025 E REFORÇA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA REGIONAL	22
GOVERNO AMERICANO APRESENTA PLANO DE AÇÃO MARÍTIMA QUE PREVÊ COBRANÇA DE TAXAS PORTUÁRIAS DE NAVIOS CONSTRUÍDOS FORA DOS ESTADOS UNIDOS	23
BRASIL E EUROPA AVANÇAM EM CORREDOR MARÍTIMO VERDE ENTRE PORTO DO AÇU E PORTO DE ANTUÉRPIA-BRUGES	25

# 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.



# TRATADO INTERNACIONAL PARA PROTEÇÃO DA BIODIVERSIDADE EM ALTO-MAR ENTRA EM VIGOR



Após quase duas décadas de negociações, entrou em vigor em 17 de janeiro de 2026 o Acordo sobre a Biodiversidade Além da Jurisdição Nacional (BBNJ), ou Tratado do Alto-Mar, primeiro instrumento jurídico internacional vinculante dedicado exclusivamente à proteção da vida marinha em áreas além das águas nacionais.

Abrangendo mais de dois terços da superfície do oceano e mais de 90% do habitat do planeta em volume, o tratado estabelece regras para garantir a sustentabilidade das atividades humanas em alto-mar e no leito marinho internacional, além de introduzir um modelo de governança inclusiva ao prever a participação de povos indígenas e comunidades locais. Quando plenamente implementado, o BBNJ deverá contribuir para enfrentar a “tripla crise planetária” — mudanças climáticas, perda de biodiversidade e poluição — reforçando o arcabouço jurídico inaugurado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

O tratado já foi ratificado por mais de 80 países, incluindo China, Alemanha, Japão, França e Brasil, tornando-se obrigatório nessas jurisdições; outros, como Estados Unidos, Índia, Reino Unido e Rússia, ainda não concluíram seus processos internos. A ONU destaca que grandes economias marítimas, como a China, desempenham papel central na transição para práticas mais sustentáveis.

Segundo negociadores, o acordo permanece aberto à adesão de novos Estados, e seu sucesso dependerá da implementação efetiva e da responsabilização de atores que descumprirem as regras. A primeira reunião de revisão do tratado deve ocorrer até um ano após sua entrada em vigor, marcando o próximo passo para a consolidação de uma governança global capaz de proteger os ecossistemas oceânicos a longo prazo. ■

Fonte: [Nações Unidas](#)

# ANP ATUALIZA CRONOGRAMA PARA REVISÃO DAS ESPECIFICAÇÕES DOS COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS

A Diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou, no dia 8 de janeiro de 2026, o novo cronograma para a Ação Regulatória 4.2 da Agenda Regulatória 2025-2026, conduzida pela Superintendência de Biocombustíveis e Qualidade de Produto (SBQ).

A iniciativa tem como objetivo revisar as especificações e o controle de qualidade dos combustíveis marítimos — óleo diesel marítimo e bunker — alinhando a regulação brasileira à ISO 8217:2024, que passou a prever a adição de biodiesel e outros biocombustíveis nas formulações. A Agência ressalta que as condições técnico-operacionais para o uso seguro dessas misturas já estão plenamente consolidadas, conforme previsto na Resolução ANP nº 903/2022, que autoriza a determinação de adição

obrigatória de biodiesel quando tais requisitos estiverem estabelecidos.

Segundo a ANP, a revisão normativa é urgente para permitir a inclusão efetiva de produtos renováveis nos combustíveis de uso aquaviário, contribuindo diretamente para a estratégia de descarbonização do setor de transporte marítimo. A atualização também busca harmonizar o marco regulatório nacional com padrões e avanços técnicos internacionais aplicáveis ao segmento. Em síntese, o objetivo central da Ação Regulatória 4.2 é promover a incorporação de biocombustíveis e combustíveis sintéticos no modal aquaviário, fortalecendo a transição energética e garantindo aderência às diretrizes internacionais para combustíveis marítimos. ■

Fonte: [ANP](#)

## ANTAQ APROVA PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO 2026 E INAUGURA NOVO MODELO DE ACOMPANHAMENTO DOS PORTOS BRASILEIROS



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou o Plano Anual de Fiscalização (PAF) para 2026, introduzindo mudanças significativas no modelo de fiscalização aplicado aos portos brasileiros. A principal novidade é a implementação de um rito próprio para a fiscalização programada dos contratos de arrendamento, com o objetivo de aprofundar o entendimento sobre pontos críticos do ambiente regulado, elevar padrões de prestação de serviço e acompanhar aspectos estratégicos para o desenvolvimento das atividades portuárias.

O PAF 2026 também contempla sete fiscalizações temáticas: desempenho das autoridades portuárias; estrutura de fiscalização dessas autoridades; diagnóstico dos convênios de delegação; preços em terminais de

contêineres; utilização da tonelagem de porte bruto da frota nacional para fins de afretamento e inscrição no REB; embarcações de transporte misto; e atraso ou omissão de navios de contêineres na costa brasileira. Segundo o superintendente de Fiscalização, Alexandre Florambel, esses temas foram definidos com base em critérios de relevância regulatória, alinhamento estratégico com o PPF 2025–2028 e análises de risco. Além disso, o plano detalha as fiscalizações operacionais — realizadas presencialmente — que, em 2026, serão concentradas no transporte de passageiros e misto na navegação interior e em terminais de passageiros, com foco na verificação da prestação do serviço adequado. ■

Fonte: [ANTAQ](#)

# NOVA NORMA PARA AUTORIZAÇÃO AMBIENTAL DE OPERAÇÕES SHIP-TO-SHIP (STS) NO BRASIL ENTRA EM VIGOR

O Entrou em vigor, em 23 de janeiro de 2026, a Instrução Normativa nº 22/2025 do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que regulamenta os procedimentos para emissão da Autorização Ambiental para operações Ship-to-Ship (AASTS) em águas jurisdicionais brasileiras. A nova norma substitui integralmente a IN nº 16/2013 e mantém exigências já previstas, como a necessidade de Autorização Ambiental para o Transporte de Produtos Perigosos (AATPP) e o prazo de validade de cinco anos para a AASTS.

Entre as principais novidades, a IN passa a exigir que, após a emissão da AASTS, seja fornecido imediatamente

ao Ceneac o acesso ao sistema de monitoramento do tráfego aquaviário da área autorizada, além da elaboração obrigatória do Plano de Gerenciamento de Riscos e do Plano de Emergência Individual. Durante a vigência da AASTS, os operadores deverão cumprir novas obrigações, como o envio trimestral do histórico de operações STS, o fornecimento de acesso em tempo real ao IBAMA sobre a posição e movimentação das embarcações, o envio prévio de documentos com 48 horas de antecedência e a manutenção de registros das operações pelo prazo de cinco anos. ■

Fonte: [IBAMA](#)



# MPOR E FENOP FIRMAM ACORDO PARA FORTALECER PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE NO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) firmaram, em 4 de fevereiro de 2026, um Acordo de Cooperação Técnica destinado ao desenvolvimento e à implementação do projeto Portos e Pontes, iniciativa estruturada para promover e disseminar boas práticas de sustentabilidade no setor portuário nacional.

Com foco nos pilares Ambiental, Social e de Governança (ESG), o Portos e Pontes prevê ações como divulgação de práticas bem-sucedidas, realização de eventos técnicos e atividades de sensibilização, mobilização do setor para adesão a iniciativas sustentáveis e monitoramento contínuo da evolução das práticas ESG nos portos do país.

Para a Fenop, representada pelo presidente Sérgio Aquino, a iniciativa reforça o compromisso institucional com responsabilidade social e ambiental, em especial após o trabalho conduzido pelo comitê técnico da entidade. O acordo terá vigência de até 24 meses, com a Secretaria Nacional de Portos prestando apoio institucional e técnico, enquanto a Fenop coordenará a execução das ações previstas e engajará operadores e OGMOS. O projeto contará ainda com mecanismos de acompanhamento e avaliação conjunta, garantindo ajustes e aprimoramentos contínuos ao longo de sua implementação. ■

Fonte: MPOR



# STJ AFASTA COBRANÇA DO OGMO BASEADA NA TONELAGEM MOVIMENTADA E REFORÇA LIMITES À ATUAÇÃO DAS ENTIDADES GESTORAS

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que é indevida a cobrança, pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), de contribuição calculada com base no volume e na natureza da carga movimentada no porto. Para o colegiado, a adoção da tonelada movimentada como referência caracteriza tarifa portuária — instrumento cuja instituição não integra as competências legais do OGMO.

Ao votar, o relator do REsp nº 2038490/MA, ministro Moura Ribeiro, destacou que tal cobrança pode gerar distorções de mercado, elevar custos logísticos e impactar negativamente os usuários, extrapolando a esfera associativa e interferindo no interesse público e na eficiência regulatória do setor. O caso teve origem em ação movida por uma empresa portuária contra o OGMO do Porto de Itaqui (MA), que a havia compelido a assinar confissão de dívida superior a R\$ 169 mil para evitar a suspensão de suas operações.

O Tribunal de Justiça do Maranhão havia reconhecido que a cobrança era indevida, entendimento agora confirmado pelo STJ. No recurso, o OGMO sustentou ter autonomia para fixar contribuições destinadas ao custeio de suas atividades, conforme as Leis 12.815/2013 e 10.233/2001. Entretanto, o STJ enfatizou que os custos autorizados por lei dizem respeito a despesas administrativas — como manutenção de instalações e suporte operacional — e não podem estar vinculados ao peso ou volume das mercadorias movimentadas.

Moura Ribeiro também ressaltou que, segundo parecer técnico da ANTAQ, os OGMO já cobram contribuições fixas suficientes para manutenção de suas atividades, de modo que cobranças adicionais variáveis poderiam ensejar enriquecimento indevido e desequilíbrio concorrencial no setor portuário. Assim, o colegiado concluiu pela nulidade da cobrança e pela inaplicabilidade de tarifas disfarçadas sob a forma de contribuições associativas. ■

Fonte: [STJ](#).

## ANTAQ MANTÉM RITO SUMÁRIO EM RECLAMAÇÕES DE CONTÊINERES

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) decidiu manter o rito sumário de composição amigável para reclamações relacionadas à cobrança de sobre-estadia e questões logísticas de contêineres, conforme Acórdão nº 72/2026-ANTAQ, publicado em 13 de fevereiro no Diário Oficial da União. A medida permite que, havendo acordo entre as partes, as denúncias sejam arquivadas, enquanto os casos que exigirem medidas sancionadoras seguirão para os processos competentes. A Agência também passa a exigir, por meio da sua Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), que os usuários apresentem um registro prévio de contestação junto ao agente responsável pela cobrança.

Desde agosto de 2025, a ANTAQ vem intensificando sua atuação para coibir práticas irregulares no setor, evitando mais de R\$ 23 milhões em cobranças indevidas de sobre-estadia de contêineres. Apenas entre agosto e dezembro, foram realizadas 240 audiências pelo Grupo Especializado de Fiscalização de Contêineres (GEF Contêineres), com 73,3% de acordos firmados — um reflexo da eficiência do rito sumário, que busca reduzir burocracias e garantir maior celeridade na solução de conflitos. Segundo Flávia Pontilhão, gerente de Coordenação das Unidades Regionais, essa abordagem conciliadora assegura o respeito aos direitos de todos os envolvidos na cadeia logística. ■

Fonte: [ANTAQ](#)



# STJ ANULA ACÓRDÃO DO TJRJ EM DISPUTA BILIONÁRIA ENVOLVENDO CONTRATOS DE NAVIOS-SONDAS DA PETROBRAS



A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) anulou, por maioria, o acórdão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) que havia condenado a Petrobras ao pagamento de US\$ 275 milhões por suposto descumprimento de contratos de afretamento de navios-sondas. O colegiado acompanhou o voto do relator, ministro Moura Ribeiro, que identificou irregularidade na composição do órgão julgador no julgamento estendido previsto pelo artigo 942 do Código de Processo Civil, bem como descumprimento de regras regimentais do TJRJ. Para o relator, o vício não se limita a um defeito formal, mas compromete princípios estruturais como o juiz natural e a imparcialidade, contaminando a validade de todo o julgamento. Com a decisão, os autos retornarão ao tribunal de origem para novo julgamento.

A controvérsia teve início em ação movida pela Paragon Offshore Nederland B.V., que alegou

prejuízos decorrentes da rescisão antecipada de contratos prorrogados de afretamento, os quais previam suspensão do prazo contratual durante reformas nas embarcações. O TJRJ havia reformado a sentença de primeiro grau e condenado a Petrobras, utilizando o mecanismo de quórum estendido composto por juízes convocados. No entanto, o STJ entendeu que a convocação não observou os critérios abstratos e impessoais previstos no artigo 942 do CPC e no artigo 130-A do Regimento Interno do TJRJ, que determinam a participação de desembargadores da câmara subsequente. O ministro ressaltou ainda que vícios dessa natureza, por envolverem questões de ordem pública, podem ser alegados em qualquer fase processual. Assim, reconhecendo o vício grave na formação do colegiado fluminense, o STJ deu provimento parcial ao recurso especial e determinou novo julgamento com observância estrita das normas aplicáveis.

Fonte: [STJ](#).

# STJ REDEFINE CRITÉRIOS PARA COMPETÊNCIA FEDERAL EM CRIMES AMBIENTAIS ENVOLVENDO ESPÉCIES AMEAÇADAS

A 3ª Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu, por 5 a 4, que a simples presença de espécies da flora ameaçadas de extinção nas listas nacionais não configura, por si só, interesse direto da União capaz de atrair automaticamente a competência da Justiça Federal em ações penais ambientais. A maioria seguiu a orientação recente das duas Turmas do Supremo Tribunal Federal (STF), que passou a exigir demonstração concreta de transnacionalidade da conduta ou de interesse federal específico — critérios firmados nos julgamentos dos Recursos Extraordinários 1.551.297 e 1.554.545, ambos de 2025. Com base nesse entendimento, o colegiado deu provimento aos agravos regimentais nos Conflitos de Competência 217.180 e 216.211, vencidos os relatores Reynaldo Soares da Fonseca e Joel Ilan Paciornik. A divergência vencedora, aberta pelo ministro Og Fernandes, ressaltou a necessidade de uniformidade jurisprudencial diante da posição consolidada do STF e evitou que processos tramitando na Justiça Federal sejam posteriormente anulados ou devolvidos à esfera estadual.

Os casos analisados envolviam supressão de vegetação nativa em Santa Catarina, incluindo corte de Araucaria angustifolia, espécie ameaçada. Historicamente, o STJ entendia que a simples inclusão da espécie na lista nacional configurava interesse da União, mas o cenário mudou após a guinada jurisprudencial do STF, gerando readequações nos Ministérios Públicos e em juízos de todo o país. A divergência vencedora destacou que a manutenção do entendimento anterior criaria insegurança jurídica e risco de reclamações ao Supremo. Já os ministros vencidos defenderam que a proteção de espécies ameaçadas, associada a tratados internacionais e à Agenda 2030, justificaria a permanência da competência federal. Ao final, prevaleceu a tese alinhada ao STF: a competência da Justiça Federal não é automática e deve observar, caso a caso, a existência de transnacionalidade ou de interesse federal específico devidamente demonstrado. ■

Fonte: [Migalhas](#)



# IBAMA ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE INSTRUÇÃO NORMATIVA PARA DESCARTE DE MATERIAIS EM PERFURAÇÃO MARÍTIMA

AO Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) disponibilizou para consulta pública a proposta de Instrução Normativa que definirá diretrizes para regulamentar o uso e a descarga marítima de fluidos, cascalhos e pastas de cimento nas atividades de perfuração e completação de poços de petróleo e gás. As contribuições podem ser enviadas até 8 de março de 2026, por meio da plataforma Brasil Participativo. A iniciativa busca modernizar e consolidar um arcabouço regulatório cuja discussão se estende há mais de 25 anos, desde a criação, em 1998, do Escritório de Licenciamento das Atividades de Petróleo e Nuclear (ELPN), atualmente sucedido pela Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Marinhos e Costeiros (CGMAC).

O processo de construção dessa normativa passou por diferentes etapas ao longo das últimas décadas, incluindo minutas elaboradas em 2006 e 2011 — esta última no âmbito do PROMINP — além de revisões motivadas por necessidades de adequação das práticas operacionais de empresas do setor às exigências ambientais. Após consulta pública e análise das contribuições recebidas, a proposta foi encaminhada à Diretoria de Licenciamento do Ibama para providências finais. A consolidação da norma representa um avanço para o aprimoramento do licenciamento ambiental de atividades marítimas e para o alinhamento do país aos objetivos de conservação e uso sustentável dos oceanos. ■

Fonte: [IBAMA](#)

# MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA POLÍTICA NACIONAL DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA

O Ministério de Portos e Aeroportos publicou no dia 25 de fevereiro de 2026, a Portaria nº 83/2026, abrindo consulta pública para a Política Pública Nacional de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação Portuária (PD&I Portos). A iniciativa busca colher contribuições da sociedade para aprimorar a proposta, que visa fortalecer a cultura de inovação e responder às demandas tecnológicas e operacionais do setor portuário brasileiro. As sugestões podem ser enviadas pela Plataforma Brasil Participativo até 5 de abril, e serão analisadas pelas equipes técnica e jurídica do MPor para ajustes antes da publicação final.

Segundo o ministro Silvio Costa Filho, a nova política deve ampliar a competitividade do setor ao criar um ambiente favorável à pesquisa e ao desenvolvimento científico. Ele destacou que o marco legal vigente não contempla conceitos-chave como inovação e tecnologia, reforçando a necessidade de atualização normativa para acompanhar o crescimento da atividade portuária. A política de PD&I Portos também se integra ao programa Navegue Simples, voltado à modernização de processos e à redução da burocracia.

Para o diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor, Tetsu Koike, a escuta pública será essencial para orientar ações mais eficientes, gerando redução de custos e maior eficiência operacional. O sistema portuário nacional conta hoje com 35 portos públicos em operação, 20 autoridades portuárias públicas, 1 privada, além de mais de 10 mil embarcações registradas — números que reforçam a importância de uma estratégia nacional robusta para fomentar inovação em um setor vital à logística e ao comércio exterior do país. ■

Fonte: [MPOR](#)





## ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ARRENDAMENTO DA ÁREA SSB01 NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, no dia 26 de janeiro de 2026, a Audiência Pública nº 7/2025 para colher contribuições e sugestões destinadas ao aperfeiçoamento dos documentos técnicos e jurídicos do arrendamento da área SSB01, no Porto Organizado de São Sebastião (SP).

Esta foi a segunda sessão dedicada ao tema e contemplou as alterações mais recentes da modelagem, incluindo a incorporação da movimentação de carga containerizada, a ampliação da área para 426.949 m<sup>2</sup> e o aumento dos investimentos obrigatórios. Durante a reunião, o diretor e relator Wilson Lima Filho ressaltou o compromisso da Agência com a transparência e

destacou que o objetivo é avançar na estruturação de um empreendimento que reúna eficiência operacional, viabilidade econômica, segurança jurídica e responsabilidade socioambiental.

A área SSB01 é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos, cargas gerais e containerizadas, com prazo de arrendamento previsto para 35 anos e investimentos estimados em R\$ 3,8 bilhões. A consulta pública é uma etapa fundamental para garantir que a modelagem final do projeto reflita as necessidades do setor, da região e dos usuários da infraestrutura portuária. ■

Fonte: [ANTAQ](#)

# ANTAQ APROVA ABERTURA DE CONSULTA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, por relatoria da diretora Flávia Takafashi, a abertura da consulta pública referente ao projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP). A decisão foi tomada durante a Reunião Ordinária de Diretoria (ROD) realizada em 5 de fevereiro de 2026. As datas e etapas de participação social serão divulgadas em breve, permitindo que a sociedade e os agentes do setor contribuam para o aprimoramento da proposta.

O processo chegou à ANTAQ no segundo semestre de 2025 e foi submetido a nova análise a pedido do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Com o voto favorável da relatora, a documentação poderá receber novos anexos e ajustes técnicos, avançando na modelagem da concessão que prevê investimentos de R\$ 23 bilhões ao longo de um contrato de 25 anos. O projeto representa um dos movimentos mais relevantes para modernização e ampliação da infraestrutura portuária nacional.

Fonte: [ANTAQ](#)



# SHELL OBTÉM LICENÇA INÉDITA COMO EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO

Em um marco inédito para o setor marítimo e energético brasileiro, a Shell tornou-se a primeira empresa internacional de óleo e gás a obter licença para operar como Empresa Brasileira de Navegação (EBN). A autorização permitiu o início das operações do navio tanque aliviador DP Ametista Brasil, embarcação registrada no país e tripulada exclusivamente por profissionais brasileiros.

Nos termos da Resolução nº 129/2025 da Antaq, a classificação de uma EBN pressupõe a fixação de sede em território nacional, conforme expressamente previsto no art. 2º, XIX do referido normativo. Não obstante tal exigência, a Shell pôde obter a certificação em razão da incorporação do navio DP Ametista Brasil à sua frota permanente, atendendo aos requisitos operacionais e regulatórios aplicáveis à navegação de apoio e ao transporte de cargas por cabotagem.

A embarcação conta atualmente com 48 marítimos brasileiros que passaram por processo estruturado de treinamento e capacitação, contribuindo para o desenvolvimento da mão de obra local. Construído originalmente na Coreia do Sul para a Knutsen NYK Offshore Tankers (KNOT), o navio integrou a frota afretada da Shell por cerca de oito anos antes de ser incorporado à frota própria. Segundo Vinicius Mazzei, gerente Comercial da Shell Brasil, a operação traz ganhos de eficiência, aprimoramento de governança e redução de emissões ao evitar deslocamentos logísticos desnecessários, ao mesmo tempo em que gera emprego e renda para profissionais brasileiros. ■

Fonte: [SHELL](#)

# INDICADORES DA ANTAQ MOSTRAM CRESCIMENTO EXPRESSIVO DO SETOR AQUAVIÁRIO EM 2025



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulgou, no dia 10 de fevereiro, os dados do Desempenho Aquaviário 2025, revelando um crescimento de 6,1% na movimentação de cargas em relação a 2024. Entre janeiro e dezembro de 2025, foram registradas 1,4 bilhão de toneladas movimentadas, contra 1,32 bilhão no ano anterior.

Durante a apresentação, o diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias, destacou que os números reforçam a maturidade institucional do setor e o papel técnico da Agência no fornecimento de informações robustas para orientar decisões estratégicas do mercado. Os dados mostram avanços significativos em produtos como minério de ferro — com 425,8 milhões de toneladas — soja, gás de petróleo e fertilizantes, além de um forte desempenho em dezembro de 2025, que fechou o ano com 119 milhões de toneladas, alta de 14,2%.

O relatório também aponta crescimento em diversos segmentos: os portos públicos avançaram 4,5%, com destaque para o Porto de Santarém (PA), que cresceu 13,2%, enquanto Santos (SP) manteve a liderança nacional com 142,8 milhões de toneladas movimentadas. As cargas containerizadas atingiram recorde de 164,6 milhões de toneladas (+7,2%), totalizando 15,3 milhões de TEUs (+10,2%). Já a navegação de longo curso superou 1 bilhão de toneladas (+6%), e a interior registrou o maior avanço relativo (+19,7%). Nos terminais privados, o crescimento foi de 7%, impulsionado pelo Porto Sudeste do Brasil (RJ). Para os próximos anos, a ANTAQ projeta continuidade da trajetória ascendente, com expectativa de 1,44 bilhão de toneladas em 2026 e 1,59 bilhão até 2030, consolidando o setor como protagonista na logística nacional. ■

Fonte: ANTAQ

## PETROBRAS E TRANSPETRO ASSINAM CONTRATOS DO PROGRAMA MAR ABERTO

No início de 2026, a Petrobras e a Transpetro anunciaram a contratação e construção de cinco navios gaseiros, 18 barcaças e 18 empurradores, em um investimento de R\$ 2,8 bilhões, com potencial de gerar mais de 9 mil empregos diretos e indiretos. As aquisições integram o Programa Mar Aberto, iniciativa estratégica voltada à renovação e ampliação da frota nacional, que prevê investimentos estimados em US\$ 6 bilhões no período de 2026 a 2030.

As embarcações serão operadas pela Transpetro e construídas por estaleiros de três estados: o Estaleiro Rio Grande (RS) ficará responsável pelos navios gaseiros; o estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia (AM) construirá as barcaças; e o estaleiro Indústria Naval Catarinense (SC) será responsável pelos empurradores. A incorporação dessas unidades à frota própria reduzirá a dependência de afretamentos e ampliará a eficiência logística do transporte de GLP, derivados e biocombustíveis.

Segundo Petrobras e Transpetro, as contratações fortalecem a capacidade operacional do Sistema Petrobras e estimulam um ciclo de novos negócios na indústria naval e offshore. As novas embarcações preparam a companhia para o aumento esperado da produção nos próximos anos, ao mesmo tempo em que contribuem para a retomada dos estaleiros nacionais. A Transpetro destaca ainda que a ampliação da frota reforça a soberania energética, reduz custos operacionais e mobiliza a cadeia produtiva em diversas regiões do país, consolidando sua atuação no modal aquaviário. ■

Fonte: [TRANSPETRO](#)



## CABOTAGEM NO NORDESTE CRESCE EM 2025 E REFORÇA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA REGIONAL

Entre janeiro e dezembro de 2025, a cabotagem movimentou 60,7 milhões de toneladas nos portos do Nordeste, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). O volume supera o registrado no mesmo período de 2024, quando foram contabilizadas 60,3 milhões de toneladas. A movimentação concentrou-se principalmente na Bahia (15,3 milhões de toneladas), Maranhão (14,6 milhões), Ceará (12,9 milhões) e Pernambuco (12,8 milhões). Esses complexos portuários atuam como importantes hubs de integração logística, garantindo o fluxo de energia, matérias-primas e produtos industrializados para outras regiões do país. Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os resultados reforçam o papel estratégico da cabotagem no abastecimento e na competitividade da indústria nordestina, ao ampliar a eficiência logística, reduzir custos e aumentar a segurança no fornecimento de combustíveis, insumos e bens de consumo.

Entre os principais produtos transportados em 2025 estão petróleo (13,3 milhões de toneladas), contêineres (12,5 milhões), derivados de petróleo (11,7 milhões), bauxita (9,8 milhões) e minério de ferro (4,3 milhões). A movimentação de contêineres, em especial, evidencia a diversidade econômica da região, incluindo cargas como arroz, produtos químicos e celulose, essenciais para cadeias industriais e o abastecimento alimentar e comercial. O desempenho positivo está associado às medidas do Programa BR do Mar, que modernizou regras do setor e trouxe previsibilidade regulatória. Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, essa estabilidade fortaleceu a cabotagem como alternativa estratégica dentro da matriz de transportes, ampliando sua contribuição para o desenvolvimento regional. ■

Fonte: MPOR



# GOVERNO AMERICANO APRESENTA PLANO DE AÇÃO MARÍTIMA QUE PREVÊ COBRANÇA DE TAXAS PORTUÁRIAS DE NAVIOS CONSTRUÍDOS FORA DOS ESTADOS UNIDOS

O governo dos Estados Unidos apresentou um novo Plano de Ação Marítima que propõe restabelecer a cobrança de taxas portuárias sobre cargas transportadas em navios construídos fora do país, segundo informações da plataforma Alphaliner divulgadas pela Portos e Navios. A iniciativa, que ainda depende de aprovação do Congresso norte-americano, integra um programa mais amplo voltado ao fortalecimento da indústria naval doméstica. Como a maior parte da frota global de porta-contêineres é fabricada no exterior, especialmente na Ásia, a medida tende a impactar quase todas as operações marítimas que acessam portos americanos. O plano considera dois cenários tarifários: cobrança de US\$ 0,01 por quilo — capaz de gerar US\$ 66 bilhões em dez anos — ou de US\$ 0,25 por quilo transportado, com potencial de arrecadação de até US\$ 1,5 trilhão no mesmo período.

O documento também menciona a possibilidade de um imposto sobre a propriedade das embarcações, como forma de evitar a migração de cargas para portos do Canadá ou do México, além de medidas voltadas ao aumento da demanda por navios construídos e registrados nos EUA — incluindo a ampliação do percentual de cargas governamentais obrigatoriamente transportadas sob bandeira americana, atualmente em 50%. Estruturado em quatro pilares — reconstrução da capacidade de construção naval, expansão de programas de treinamento marítimo, fortalecimento das compras federais e reforço da segurança nacional e econômica — o plano decorre de ordem executiva emitida em abril de 2025 e reflete a estratégia americana de recuperar competitividade no setor marítimo global. ■

Fonte: [Portos e Navios](#)



# BRASIL E EUROPA AVANÇAM EM CORREDOR MARÍTIMO VERDE ENTRE PORTO DO AÇU E PORTO DE ANTUÉRPIA-BRUGES

O Porto do Açú e o Porto de Antuérpia-Bruges firmaram uma carta de intenções para criar um corredor marítimo verde entre Brasil e Europa, com previsão de operação antes de 2030. A iniciativa, apresentada durante o Oceans of Opportunity Summit no Rio de Janeiro, é resultado de um estudo de pré-viabilidade conduzido pelo Rocky Mountain Institute (RMI) e pelo Global Maritime Forum (GMF). O projeto tem potencial para estabelecer a primeira grande rota global de exportação de e-combustíveis, conectando a produção brasileira — apoiada por uma matriz energética majoritariamente renovável — à crescente demanda europeia por amônia e hidrogênio verdes.

A cooperação entre os portos ocorre em um momento de expansão acelerada do hub de hidrogênio do Porto do Açú, que já destinou sua primeira área licenciada a projetos de amônia verde e e-metanol, enquanto amplia seu licenciamento para atender novos investidores. O corredor Açú–Antuérpia apresenta vantagens competitivas mapeadas pelo estudo: proximidade de paridade de custos com combustíveis fósseis a partir de futuros incentivos da IMO,

infraestrutura delineada para operações seguras e conformidade regulatória robusta para atender ao mercado europeu. Para a Europa, o Porto de Antuérpia-Bruges projeta importar entre 6 e 10 milhões de toneladas de amônia verde por ano até 2030, reforçando seu papel como um dos principais hubs industriais do continente.

O próximo passo será a realização de um estudo de viabilidade completo, incluindo custos, contratos de offtake, disponibilidade de navios compatíveis e estrutura financeira. A iniciativa, destacada por lideranças dos portos e das instituições internacionais envolvidas, simboliza o avanço da cooperação global para descarbonizar o setor marítimo — responsável por cerca de 3% das emissões mundiais — e posiciona o Brasil como potência emergente na produção e exportação de combustíveis sustentáveis. Com políticas climáticas internacionais cada vez mais rigorosas e incentivos como o IMO Net Zero Framework e o FuelEU Maritime, o corredor verde surge como marco estratégico para a nova economia energética. ■

Fonte: [Porto do Açú](#)



[www.garboismelo.com.br](http://www.garboismelo.com.br)