



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA - AMAZONAS
1º OFÍCIO

RECOMENDAÇÃO Nº 02/2026/MPF/PR-AM/1ºOfício, de 31 de março de 2026

Ref.: 1.13.000.002408.2023-15

Ementa. Providências necessárias para a prevenção de condutas abusivas e infrações à ordem econômica na cobrança da sobretaxa de seca (*Low Water Surcharge*). Regulamentação técnica pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Limitação da atribuição regulatória da autoridade marítima (segurança do tráfego aquaviário). Necessidade de bases de cálculo transparentes e não discriminatórias. Observância da Resolução 62/2021 da ANTAQ. Observância dos limites hidrológicos fixados pelo ente regulador. Possibilidade de comprovação de custos extraordinários.

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, no exercício de suas atribuições constitucionais e legais, nos termos dos artigos 127, caput, e 129, incisos II e III da Constituição Federal, em consonância com o disposto nos artigos. 1º, 2º, 5º, I, “h”, III, “b” e “e”, V, “a” e “b” da Lei Complementar n.º 75/93, bem como nos artigos da Lei Federal n.º 7.347/1985, com fundamento na Resolução 164/2017 do Conselho Nacional do Ministério Público, vem apresentar a recomendação abaixo, com base nos fundamentos fáticos e jurídicos aduzidos a seguir

1. CONSIDERAÇÕES FÁTICO-JURÍDICAS

I. A disciplina constitucional do Ministério Público, que o estrutura enquanto “instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbendo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis”, conforme preceitua o **artigo 127 da Constituição Federal**;

II. A função institucional do Ministério Público de “zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados na Constituição Federal, promovendo as medidas necessárias a sua garantia”, na forma do art. 129, inciso II, do texto constitucional;

III. A atribuição ministerial de "expedir recomendações, visando à melhoria dos serviços públicos e de relevância pública, bem como ao respeito, aos interesses, direitos e bens cuja defesa lhe cabe promover, fixando prazo para a adoção das providências cabíveis", consoante o disposto no art. 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75, de 20 de maio de 1993;

IV. Que compete ao Ministério Público “promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social e de outros interesses difusos e coletivos” (CF. artigo 129, inciso III);

V. A tramitação, no âmbito do 1º Ofício da Procuradoria da República no Amazonas, do **Procedimento Administrativo 1.13.000.002408.2023-15**, que tem como objetivo acompanhar os valores cobrados por serviços de navegação no Estado do Amazonas;

VI. A divulgação midiática, no segundo semestre de 2023, que empresas de praticagem iniciaram a cobrança de uma "taxa de seca" para atracar navios cargueiros em rios do Amazonas, em razão da estiagem que afetava o estado¹

VII. A **NOTA TÉCNICA Nº 170/2024/GRN/SRG (Anexo I)**, segundo a qual na “práxis marítima internacional, geralmente se calcula o frete aberto (*open rate*), resultante da soma do frete básico, de adicionais *ad valorem* e de sobretaxas”, de modo que o “**frete básico** considera a valoração segundo o metro cúbico (cubagem) ou a tonelagem da mercadoria, prevalecendo sempre o que resultar em maior receita ao armador”, enquanto os adicionais ao frete usualmente se dividem em **taxas (charges ou fees)**, adicionais incidentes sobre a carga, e **sobretaxas (surcharges)**, que incidem em face da navegação;

VIII. Que, no **Ofício nº 056/2024/PRES/FENAVEGA** (Anexo II), a Federação Nacional de Empresas de Navegação Aquaviária noticiou a possibilidade de cobrança da chamada "taxa seca", no

¹ **Cobrança da 'taxa de seca' para navios pode encarecer produtos no Amazonas, alerta especialista.** Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/09/28/cobranca-da-taxa-de-seca-para-navios-pode-encarecer-pr-odutos-no-amazonas-alerta-especialista.ghtml>. Acesso em 29 set 2023.

montante de US\$ 5.000,00 dólares, para o transporte de contêineres pelos rios da Amazônia, a ser aplicado pelas empresas Maersk e MSC/Aliança, sob a justificativa do período de estiagem;

IX. Que a **Low Water Surcharge (sobretaxa de seca)** é um valor adicional ao frete, cobrado por empresas de transporte marítimo e fluvial durante os períodos de estiagem, com o objetivo de compensar os custos operacionais decorrentes das condições climáticas adversas (**Nota Técnica 197/2025/GRN/SRG/ANTAQ - Anexo III**);

X. O Acórdão **459/2025/ANTAQ** (Anexo IV), no qual a Agência Nacional de Transportes Aquaviários determinou que todas as empresas de navegação que aplicaram ou pretendiam aplicar futuras taxas de seca” deveriam apresentar informações tempestivas, claras e transparentes **aos usuários dos serviços de transporte aquaviário e à ANTAQ**, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, com indicação dos seguintes aspectos: (i) fato gerador da cobrança; (ii) serviço(s) abrangido(s); (iii) base de cálculo utilizada; (iv) período de aplicação;

XI. O artigo 41 da **Resolução ANTAQ n. 62/2021**, segundo o qual o estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis às navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso devem observar 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.

XII. Que a modicidade das taxas e sobretaxas incidentes sobre o transporte aquaviário pressupõe a adoção de bases **justas, transparentes e não discriminatórias** (Artigo 3^a da Resolução ANTAQ n. 62/2021);

XIV. O regime de sazonalidade hidrológica da região amazônica, marcado por **cheias entre maio e julho e vazantes de agosto a setembro**, com registros de mínimas históricas nos anos de 2023 e 2024, quando o Rio Negro atingiu o menor valor da série histórica²;

XI. Que, em 2025, registrou-se um cenário de relativa estabilidade hidrológica (quando comparado com os anos anteriores), sem a emissão de alertas pela Defesa Civil e pela Agência Nacional de Águas (Nota Técnica 197/2025/GRN/SRG/ANTAQ);

XII. Que a atividade de transporte marítimo é caracterizada pela grande mobilidade do principal ativo, por um longo prazo para amortização dos investimentos e pela volatilidade dos valores de frete e oferta de transporte (**NOTA TÉCNICA Nº 3/2024/CGNM - Anexo V**);

² **Rio Negro atinge 12,68 metros e leva Manaus a viver pior seca da história pelo segundo ano seguido.** Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2024/10/03/rio-negro-atinge-1268-metros-e-leva-manau-a-viver-pior-seca-da-historia-pelo-segundo-ano-seguido.ghtml>. Acesso: dezembro/2025

XIII. A **Lei nº 10.233/2001**, que atribui à Agência Nacional de Transportes Aquaviários a competência para regular, supervisionar e fiscalizar o transporte aquaviário em todas as suas modalidades, o que inclui a **navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso**, competindo à autarquia reguladora garantir a “**modicidade de preços** na prestação dos serviços, bem como **harmonizar os interesses dos usuários e operadores privados, prevenir infrações à ordem econômica** e assegurar a adequada prestação dos serviços”;

XIV. O artigo 14 da **Resolução Normativa ANTAQ nº 5/2016**, segundo o qual 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**”, mas cabe à ANTAQ “**reprimir toda prática prejudicial à competição**, aos usuários, bem como o abuso do poder econômico.”

XV. O artigo 26 da Lei 13.848/2019, que atribui às agências reguladoras o poder-dever de “**monitorar e acompanhar as práticas de mercado dos agentes dos setores regulados**, de forma a auxiliar os órgãos de defesa da concorrência na observância do cumprimento da legislação de defesa da concorrência, nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011”

XVI. A Lei nº 9.537/1997, que confere à Autoridade Marítima Brasileira (AMB), por meio da Diretoria dos Portos e Costas (DPC) e pelas Capitânias dos Portos, a regulamentação dos aspectos relacionados à **segurança do transporte aquaviário**, mantida a atribuição da ANTAQ no que concerne à normatização técnica e econômica da atividade;

XVII. O **artigo 5º da Resolução 62/2021 da ANTAQ**, segundo o qual os transportadores marítimos e os agentes intermediários **devem abster-se de práticas lesivas à ordem econômica**, assim consideradas qualquer ato, independentemente de culpa, que tenha por objeto ou possa produzir efeitos, ainda que não efetivados, de limitar, falsear ou prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa, de elevar lucros de forma arbitrária ou de exercer, de maneira abusiva, posição dominante no mercado;

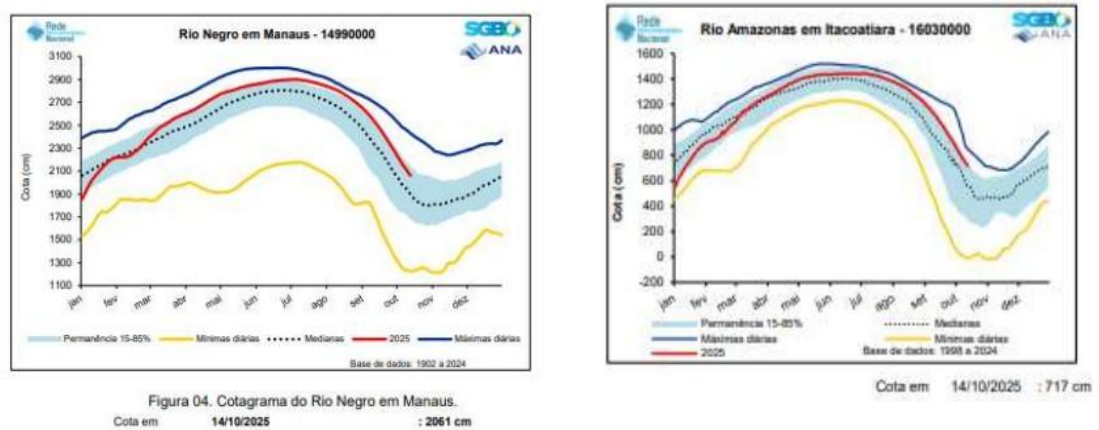
XVIII. Que a aferição de abusividade de eventuais cobranças (**artigo 15-A da Resolução 62/2021**), pela ANTAQ, observa uma **metodologia bifásica**: (i) comparação entre o valor cobrado ou o serviço prestado ao usuário e aqueles praticados em cenários semelhantes; (ii) solicitação de justificativas que sejam adequadas, razoáveis, verossímeis e comprováveis, mediante a apresentação de provas materiais;

XIX. a **Resolução ANTAQ 66/2022**, que possibilita à Diretoria Colegiada ou ao Diretor-Geral da entidade reguladora, 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, a concessão de medida cautelar, com ou sem a prévia oitiva da parte (artigo 40);

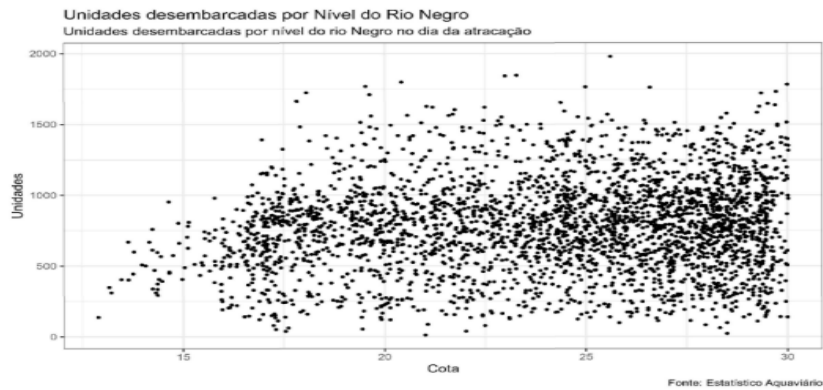
XX. Que, após o recebimento do Ofício nº 056/2024/PRES/FENAVEGA, a ANTAQ encaminhou, em 19 de agosto de 2025, expedientes comunicativos para as empresas: Aliança Navegação, Majonav, Comércio e Navegação Prates, CNN — Companhia Norte de Navegação, Frigorífico Frigopeixe da Amazônia (Frigopeixe), Log-In, Norcoast, Hermasa, MSC, CSAV Austral, COSCO, Hapag-Lloyd, BBC Chartering Carriers, Maersk, CMA-CGM, ZIM e Ocean Network Express (ONE);

XXI. Que, a partir de pedido da ANTAQ, o Serviço Geológico Brasileiro (SGB) elaborou um estudo intitulado “Progóstico de níveis do rio Negro para o período de vazante de 2025 — Estação Manaus”, que concluiu pela **ausência de vazantes intensas durante o ciclo hidrológico de 2025**, com níveis mínimos entre 17.7 metros e 18.9 metros;

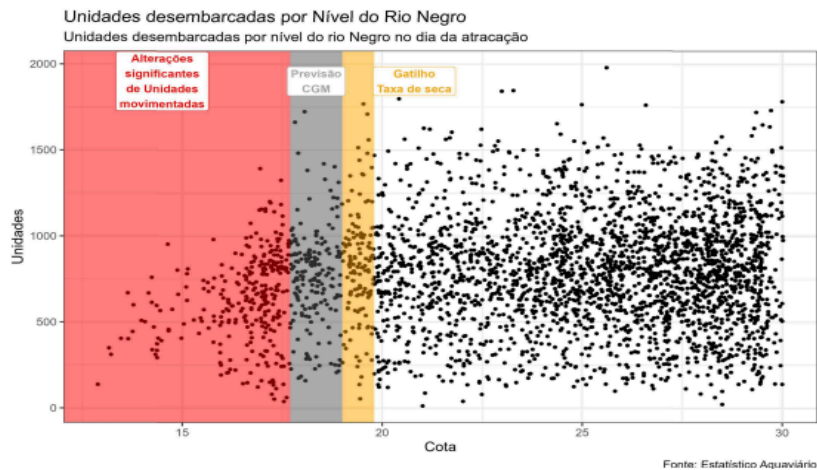
XXII. Que, durante o ciclo hidrológico de 2025, o Rio Negro (8,48 metros) e o Rio Amazonas (7,35 metros) apresentaram **níveis consideravelmente superiores** àqueles registrados durante o ano de 2024;



XXIII. Que, em razão de o fato gerador da sobretaxa seca depender de fatores hidrológicos variáveis, a ANTAQ realizou uma análise estatística com base em 02 (dois) modelos de regressão linear, cujas conclusões indicaram a inexistência de padrão claro do número de unidades que deixam de ser desembarcadas no Porto de Manaus **quando o nível hidrológico está acima de 17,7 metros, observando-se uma restrição se o trecho fluvial está abaixo de 15m**;



XXIV. Que os estudos conduzidos pela ANTAQ concluíram que, quando o nível do Rio Negro, em Manaus, situa-se **abaixo de 17,7 metros**, verifica-se “associação estatisticamente significativa entre a redução do nível do rio e a capacidade de movimentação de contêineres cheios destinados a capital amazonense” (Nota Técnica 197/2025/GRN/SRG/ANTAQ);



XXV. Que o Acórdão nº 459/2025-Antaq “não reconheceu o direito irrestrito à cobrança da denominada Low Water Surcharge - LWS, mas condicionou sua legitimidade à comprovação do fato gerador — isto é, à demonstração objetiva de que a estiagem acarretou custos extraordinários mensuráveis e comprovados.” (NOTA TÉCNICA Nº 209/2025/GRN/SRG - Anexo VI);

XXVI. Que os estudos técnicos conduzidos pela ANTAQ registraram que o “Porto de Manaus constitui o ponto terminal das linhas de longo curso e de cabotagem, o que significa que as **variações de calado ao longo do trajeto até a capital não impactam de forma linear** a consignação média das embarcações”, razão pela qual “alegações de restrição operacional devem ser devidamente comprovadas, mediante demonstração de custos adicionais compatíveis com a suposta limitação hidrológica” (NOTA TÉCNICA Nº 209/2025/GRN/SRG);

XXVII. Que a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) sustentou que: (i) a agência reguladora, ao adotar o parâmetro de 17,7m, teria extrapolado sua competência e invadido matéria

técnica e de segurança; b) O nível hidrométrico da ANA é estático, não operacional; c) o parâmetro válido deve ser o Calado Máximo Recomendável - CMR e a Folga Abaixo da Quilha - FAQ, definidos diariamente pela Marinha; d) os armadores atuam em regime de liberdade de preços; (e) o **Ofício nº 20-472/CFAOC-MB**, expedido pela Capitania Fluvial dos Portos da Amazônia Ocidental, fixou limites de calado recomendados (10,7 m) às empresas de navegação;

XXVIII. Que o fato gerador da *Low Water Surcharge* decorre da existência de um **cenário hidrológico de vazante/estiagem que reduza o calado operacional**, elevando custos e restringindo a navegação, **o que não impede a fixação de medidas preventivas de segurança** pela autoridade marítima, ainda que em níveis distintos de calado

XXIX. Que o recorte regulatório adotado pela ANTAQ incide, no ciclo hidrológico de 2025, a partir de níveis iguais ou inferiores a 17,7 m no Rio Negro, sem prejuízo da comprovação de custos adicionais extraordinários (ainda que acima do referido nível), conforme decisão prolatada na **Deliberação-DG 83/2025**;

XXX. O reconhecimento pela ANTAQ, com base nas informações oficiais da ANA, SGB/CPRM e CFAOC/MB, que o ciclo hidrológico de 2025 correspondeu a um **cenário de normalidade hidrológica e operacional**, sem restrições técnicas ou impactos econômicos no transporte de cargas no longo curso ou na cabotagem, inclusive com a verificação de operação de embarcações porta-contêineres **com calados de 7,5m a 9,5m, significativamente abaixo do limite de 10,7m** fixado pela Marinha;

XXXI. Que, **em 01º de setembro de 2025**, a Associação Comercial do Amazonas (ACA) apresentou à ANTAQ 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;

XXXII. Que a **Deliberação-DG nº 83/2025** deferiu a medida cautelar, para suspender a cobrança da sobretaxa de seca nas operações de transporte marítimo de contêineres 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;

XXXIII. Que, no âmbito do **Acórdão nº 733/2025-ANTAQ** (Anexo VII), a agência reguladora referendou o teor da Deliberação-DG nº 83/2025, mantendo o recorte regulatório (17,7 metros) e indeferindo o pedido de reconsideração formulado pela ABAC;

XXXIII. Que, no âmbito do **Mandado de Segurança 5034756-84.2025.4.03.6100**, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CNNT) e a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem impugnaram o do Acórdão nº 733/2025 – ANTAQ;

XXXIV. Que a 14ª Vara Cível da Justiça Federal de São Paulo concedeu a liminar pleiteada pela CNNT e pela ABAC, a fim de determinar a suspensão dos efeitos do Acórdão nº 733/2025 da ANTAQ, até a decisão final no mandado de segurança ou ulterior deliberação judicial;

XXXV. Que, no âmbito do Agravo de Instrumento 5000921-38.2026.4.03.0000, o Tribunal Regional Federal da 3ª Região concedeu a tutela de urgência recursal, a fim de suspender os efeitos da decisão liminar proferida pela 14ª Vara Cível da Justiça Federal de São Paulo, de modo que o **conteúdo do Acórdão nº 733/2025 da ANTAQ permanece eficaz**;

XXXVI. A **multiplicidade de instâncias regulatórias do transporte aquaviário**, cujas atuações não ensejam sobreposição, mas complementação, razão pela qual: (i) incumbe à Capitania dos Portos a regulamentação de aspectos relacionados à segurança do tráfego; (ii) compete à ANTAQ a regulamentação técnica da atividade, inclusive com a prevenção e repressão de infrações à ordem econômica (conforme a Lei 13.848/2019), cujo referencial técnico pode levar em conta as diretrizes emanadas da autoridade marítima;

XXXVII. Que o regime de liberdade de preços das atividades de cabotagem não elide a **relevância pública dos serviços e a intervenção regulatória de entidades federais** (vide a ANTAQ e a Capitania Fluvial), em conformidade com a Lei 14.301/2022 e o artigo 21, XII, alínea “f”, da Constituição Federal;

XXXVIII. Os valores praticados a título de sobretaxa de seca devem apresentar um **nexo de proporcionalidade** em relação às variações efetivamente observadas, o que exige a adoção de bases transparentes e justas de cobrança, com comunicação prévia aos entes públicos;

XXXIX. A dimensão positiva do princípio da proporcionalidade, que **veda uma proteção insuficiente dos bens jurídicos tutelados pelo ordenamento jurídico** (*Untermassverbot*) e enseja deveres de cuidado, proteção e prevenção dos direitos fundamentais aos entes públicos, **inclusive no que se refere à regulamentação** de atividades privadas dotadas de relevância pública.

2. RECOMENDAÇÕES

Ante o exposto, o Ministério Público Federal **resolve recomendar**, nos termos do artigo 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/93 e da Resolução 164/2017 do Conselho Nacional do Ministério Público, que:

2.1. As empresas **Aliança Navegação, Majonav, Comércio e Navegação Prates, CNN — Companhia Norte de Navegação, Frigorífico Frigopeixe da Amazônia (Frigopeixe), Log-In, Norcoast, Hermasa, MSC, CSAV Austral, COSCO, Hapag-Lloyd, BBC Chartering Carriers, Maersk, CMA-CGM, ZIM e Ocean Network Express (ONE)**

- **ABSTENHAM-SE** de cobrar dos usuários de serviços, de **forma imediata**, quaisquer sobretaxas em razão da estiagem (sobretaxa de seca), no âmbito do Estado do Amazonas, em condições hidrológicas distintas daquelas firmadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), cujo recorte regulatório atual é de 17,70 metros no Porto de Manaus/Rio Negro;
- **CONDICIONEM** a cobrança de quaisquer sobretaxas em razão da estiagem (sobretaxa de seca) à incidência dos parâmetros hidrológicos fixado pela ANTAQ para o respectivo ciclo, incluindo aqueles supervenientes ao período 2025-2026, ou à comprovação de custos extraordinários (**a ser previamente reconhecida** pela ANTAQ);
- **SUBMETAM** à ANTAQ, nos casos de nível hidrológico superior ao parâmetro regulatório fixado pelo ente regulador, todos os documentos que comprovem eventuais custos extraordinários, suspendendo quaisquer cobranças de sobretaxas de seca antes da **homologação pela ANTAQ** da proposta de encargos adicionais;
- **APRESENTEM** à ANTAQ e ao Ministério Público Federal, no prazo de **45 dias**, a comprovação de custos extraordinários que justifiquem a cobrança da sobretaxa de seca no Porto de Manaus durante o ciclo hidrológico 2025/2026, a fim de evitar a necessidade de restituição de valores indevidamente pagos;
- **COMUNIQUEM**, com antecedência mínima de **30 dias**, à ANTAQ e aos usuários de serviços, a necessidade de cobrança de encargos adicionais decorrentes da estiagem (sobretaxa de seca), com indicação precisa dos pressupostos indicados no artigo 41 da **Resolução ANTAQ n. 62/2021**: (a) **fato gerador**, que pode ser a incidência do parâmetro hidrológico fixado pelo ente regulador ou a demonstração de custos extraordinários (previamente homologada pela ANTAQ; (b) – serviços aos quais se aplica; (c) base de cálculo, que devem ser **transparentes, justas e não discriminatórias**; (d) período de aplicação.

2.2. O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CNNT) e a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

- **COMUNIQUEM** às entidades associadas, de forma imediata, a necessidade de observância dos parâmetros regulatórios fixados pela ANTAQ, no âmbito do Estado do Amazonas, para a cobrança da sobretaxa de seca durante o ciclo hidrológico de 2025/2026 (estabelecido no patamar de 17.70) e aqueles supervenientes;
- **ABSTENHAM-SE** de praticar quaisquer condutas que dificultem ou obstaculizem a competência técnico-regulatória da ANTAQ no que se refere ao transporte aquaviário, sobretudo aquelas destinadas à evitação de práticas abusivas na cobrança de encargos adicionais em razão da estiagem (sobretaxa de seca);

2.3. A **Capitania Fluvial dos Portos da Amazônia Ocidental**, em conformidade com o disposto na Lei 9.537/1997

- **LIMITE** o exercício de sua competência regulatória aos aspectos relacionados à segurança do tráfego aquaviário, esclarecendo às empresas navegadoras que as medidas preventivas relacionadas ao calado das embarcações não interfere, de maneira imediata, na possibilidade de cobrança de encargos adicionais relacionados à estiagem;
- **ABSTENHA-SE** de praticar quaisquer condutas que dificultem ou obstaculizem a competência técnico-regulatória da ANTAQ no que se refere ao transporte aquaviário, sobretudo aquelas destinadas à evitação de práticas abusivas na cobrança de encargos adicionais em razão da estiagem (sobretaxa de seca);

2.4. A **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**, nos termos da Lei nº 10.233/2001

- **INSTITUA** instância interna para estudo e monitoramento da regularidade das cobranças da sobretaxa de seca no território nacional, com atribuição para a fixação dos parâmetros hidrológicos (base de cálculo) e para análise e homologação da alegação de custos extraordinários;
- **PUBLIQUE** e **ATUALIZE** os recortes hidrológicos a partir dos quais é adequada a cobrança da sobretaxa de seca no território nacional, consideradas as peculiaridades hidrológicas dos distintos cursos fluviais;
- **APLIQUE** sanções razoáveis e proporcionais às empresas que efetuem a cobrança de sobretaxas de seca em desacordo com os referenciais regulatórios previamente fixados, salvo se houver comprovação de custos extraordinários (a **ser previamente homologada** pela ANTAQ)

Requisita-se, desde logo, às instituições recomendadas, **no prazo de 30 (trinta) dias**, manifestação sobre o acatamento da presente recomendação, indicando as medidas que tenham sido ou que serão adotadas pelo destinatário quanto ao conteúdo, registrando-se que, não obstante a não obrigatoriedade do seu atendimento, a possível conduta indevida sujeita-se, por sua vez, a uma correção de natureza jurisdicional, seja da pessoa jurídica e/ou pessoa física responsável, com repercussões civis (inclusive ressarcitórias), administrativas (improbidade) e/ou criminais.

A partir da data de entrega da presente recomendação, o Ministério Público Federal considera seus destinatários como pessoalmente cientes da situação ora exposta e, nesses termos, passíveis de eventual responsabilização por quaisquer eventos futuros imputáveis a sua omissão. Por fim, a **presente recomendação não esgota a atuação do Ministério Público sobre o tema**, não excluindo futuras

recomendações ou outras iniciativas com relação aos agentes públicos mencionados acima ou outros, bem como com relação aos entes públicos com responsabilidade e competência no objeto.

Encaminhe-se cópia da presente recomendação (em ofícios apartados) à 3ª Câmara de Coordenação e Revisão, à Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos e à Associação Comercial do Amazonas (ACA). Encaminhe-se ofício-circular à 14ª Vara Cível da Justiça Federal de São Paulo (Mandado de Segurança n. 5034756-84.2025.4.03.6100) e ao Gabinete do Desembargador Wilson Zauhy (relator do agravo de instrumento 5000921-38.2026.4.03.0000 - 4ª Turma Jurisdição: Tribunal Regional Federal da 3ª Região)

Publique-se no portal eletrônico do Ministério Público Federal, conforme art. 23 da Resolução nº 87/2006 do Conselho Superior do Ministério Público Federal. Manaus, data da assinatura eletrônica.

(Assinatura eletrônica)

Igor Jordão Alves

Procurador da República