

# VieiraRezende

## **PARECER JURÍDICO PARA OCEAN ENERGY PATHWAY**

Serviços de Apoio Marítimo e a Prontidão de Embarcações para o  
Desenvolvimento da Energia Eólica Offshore no Brasil

12 de março de 2026

## SUMÁRIO

<b>I. SUMÁRIO EXECUTIVO .....</b>	<b>3</b>
<b>II. CONSULTA.....</b>	<b>8</b>
<b>III. OBJETO .....</b>	<b>9</b>
<b>IV. MARCO LEGAL .....</b>	<b>10</b>
IV.1. MARCO LEGAL DA GERAÇÃO DE ENERGIA EÓLICA <i>OFFSHORE</i> NO BRASIL.....	12
IV.2. MARCO LEGAL DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA NO BRASIL .....	18
<b>V. INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO PÚBLICO E CLIMÁTICO .....</b>	<b>33</b>
<b>VI. APLICABILIDADE DO ARCABOUÇO LEGISLATIVO MARÍTIMO E FISCAL ATUAL ÀS ATIVIDADES DAS EÓLICAS OFFSHORE .....</b>	<b>39</b>
VI.1. CARACTERIZAÇÃO OPERACIONAL DAS ATIVIDADES MARÍTIMAS DAS EÓLICAS OFFSHORE	39
VI.2. TIPOLOGIA DAS EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NAS ATIVIDADES EÓLICAS <i>OFFSHORE</i> .	42
VI.3. ENQUADRAMENTO REGULATÓRIO DAS EMBARCAÇÕES .....	48
VI.4. REGIMES FISCAIS APLICÁVEIS E IMPACTOS SOBRE CUSTOS DE IMPORTAÇÃO (REPETRO, REPORTO E ALTERNATIVAS) .....	55
<b>VII. RISCOS E INCERTEZAS REGULATÓRIOS .....</b>	<b>66</b>
VII.1. LACUNAS REGULATÓRIAS .....	66
VII.2. LACUNAS FISCAIS, DE INCENTIVOS E DE COORDENAÇÃO INTERINSTITUCIONAL.....	72
<b>VIII. RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS E JURÍDICAS.....</b>	<b>73</b>
VIII.1. RECOMENDAÇÕES PARA O GT EÓLICAS OFFSHORE.....	78
<b>IX. CONCLUSÃO .....</b>	<b>84</b>
<b>X. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>87</b>

## I. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. O desenvolvimento do mercado de exploração de energia eólica *offshore* no Brasil ocorre em um ambiente normativo ainda incompleto. Embora a Lei nº 15.097/2025 tenha instituído o marco legal para o aproveitamento do potencial energético *offshore* e disciplinado o uso de áreas marítimas da União, a plena operacionalização desse mercado depende de regulamentação infralegal, atualmente em elaboração no âmbito do Grupo de Trabalho Eólicas *Offshore*, coordenado pelo Ministério de Minas e Energia.

2. Essa regulamentação complementar deverá definir os parâmetros operacionais essenciais do novo regime, inclusive quanto à outorga e à gestão das áreas marítimas e às exigências técnicas e ambientais, ao passo que o regime jurídico aplicável às embarcações e às operações de navegação envolvidas na implantação, operação e descomissionamento dos parques eólicos *offshore* ainda carece de regulamentação específica.

3. Ainda que o marco legal seja predominantemente direcionado ao setor elétrico, a viabilidade prática dos empreendimentos de energia eólica *offshore* depende de regime jurídico marítimo adequado às embarcações empregadas nas operações dos parques eólicos *offshore*. A implementação desses projetos requer integração consistente com o regime jurídico da navegação, abrangendo o enquadramento de embarcações, regras de afretamento e bandeira, bem assim como normas de segurança e ordenamento marítimo. Tais matérias não são tratadas pela Lei nº 15.097/2025, sendo submetidas ao arcabouço normativo da navegação originalmente estruturado para outros segmentos da indústria *offshore*.

4. A regulação marítima incide sobre o setor em três camadas estruturais:

**Lei nº 9432/1997****Ordenação do Transporte Aquaviário**

Marco normativo central que define conceitos de navegação, regras de afretamento por EBN e critérios de bandeira. Toda embarcação enquadrada na Lei nº 9.432/1997 deve observar seus requisitos.

**Regulação ANTAQ**

Órgão regulador e supervisor do transporte aquaviário, da navegação e dos portos, atuando, entre outros aspectos, na autorização de EBN, no controle de afretamentos e na aplicação das regras de circularização e do BR do Mar.

**Marinha do Brasil**

Autoridade responsável pela segurança da navegação, competindo-lhe autorizar obras no mar, disciplinar interferências com rotas de navegação e aplicar as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

5. Na ausência de tipificação específica para as atividades de eólicas *offshore*, consolidou-se, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (“ANTAQ”), o entendimento administrativo de enquadrar e classificar as embarcações empregadas nessas operações como navegação de apoio marítimo, por analogia ao regime aplicável ao setor de exploração e produção de petróleo e gás natural (“O&G”). Tal classificação estende ao novo segmento as regras relativas ao afretamento, à circularização e à prioridade da frota nacional, conforme a orientação regulatória atualmente adotada pela Agência.

6. Contudo, a análise técnica presente no Parecer evidencia distinção relevante entre embarcações de apoio marítimo e embarcações de engenharia utilizadas para operações eólicas *offshore* altamente especializadas (como as *WTIVs*, *heavy lift vessels*, *cable laying vessels*, *jack-ups*, por exemplo), cuja natureza operacional e contratual não se ajusta de forma inequívoca ao conceito tradicional de apoio marítimo. A adoção do regime concebido para o setor de O&G tende, portanto, a gerar desalinhamentos regulatórios em um mercado caracterizado por ativos especializados e limitada disponibilidade global.

7. Esse cenário gera incertezas jurídicas e regulatórias relevantes quanto à eventual obrigatoriedade de contratação, por Empresa Brasileira de Navegação (“EBN”), de embarcações e serviços de apoio marítimo, à incidência do procedimento de circularização, à possibilidade de bloqueio por embarcação de bandeira nacional, à elegibilidade ao Registro Especial Brasileiro (“REB”) e ao grau de flexibilização admissível para embarcações de engenharia. A indefinição desses aspectos repercute diretamente sobre a modelagem econômico-financeira dos projetos, os cronogramas de implantação, a estrutura contratual, a efetiva operação e sua competitividade internacional.

8. Identifica-se, ainda, um ponto estrutural de integração normativa: o marco das eólicas *offshore* disciplina a outorga e a gestão do potencial energético sob a lógica do setor elétrico, enquanto a execução dos projetos insere-se no regime jurídico da navegação. Assim, a outorga de áreas não afasta a necessidade de observância das normas e requisitos do direito marítimo e da regulação da navegação aplicáveis às operações e às embarcações envolvidas. A articulação formal entre esses regimes ainda não se encontra plenamente definida nos atuais diplomas legais.

9. No plano fiscal, o setor não dispõe de regime estruturado equivalente ao REPETRO, amplamente utilizado no setor O&G. Embora instrumentos existentes, como REIDI, REB, ex-tarifário e admissões temporárias, possam ser aplicados de forma parcial, não há política fiscal específica voltada aos tipos de embarcação e aos equipamentos específicos necessários às operações de geração de energia eólica *offshore*. A medida de maior eficácia econômica que se pode adotar no momento consiste na inclusão dessas embarcações nas exceções ao regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica.

10. Em termos práticos, ainda que uma área fosse hoje outorgada sob o regime do setor de energia eólica *offshore* previsto na Lei 15.097/2025, a execução efetiva do projeto dependeria da definição e coordenação de todas as exigências regulatórias aplicáveis às atividades marítimas. Um empreendimento de energia eólica *offshore* é concebido no âmbito do setor elétrico, mas sua implementação se materializa no ambiente marítimo.

11. Assim, o marco legal das atividades de geração de energia eólica *offshore* somente se tornará plenamente funcional quando houver:

**Integração Normativa**

*entre regime do setor de energia e regime marítimo*

**Consolidação Regulatória**

*para as embarcações de operações das eólicas offshore*

**Previsibilidade**

*sobre regras de afretamento, bandeira e proteção à frota nacional*

**Definição fiscal**

*adequado às embarcações e ativos empregados nas operações das eólicas offshore*

12. Até que tais definições sejam estruturadas, o setor permanecerá dependente de interpretações administrativas e legais extensivas, com reflexos diretos sobre segurança jurídica e atratividade de investimentos.

13. Nesse contexto, as recomendações a seguir destinam-se a enfrentar, de modo sistemático, as lacunas regulatórias e fiscais identificadas, mediante a proposição de medidas aptas a conferir maior segurança jurídica, previsibilidade operacional e competitividade econômica ao setor. Trata-se de agenda coordenada de aperfeiçoamento legislativo, regulatório e tributário, indispensável à consolidação do mercado de geração de energia eólica *offshore* no Brasil.

#### 14. RECOMENDAÇÕES PARA REGULAÇÃO MARÍTIMA

- (i) **Tipificação legal das atividades de apoio marítimo às eólicas offshore:** alteração da Lei nº 9.432/1997, especialmente na parte das Definições, para incluir expressamente as atividades de apoio logístico e operacional vinculadas ao aproveitamento da energia eólica *offshore* no conceito de navegação de apoio marítimo, com o objetivo de eliminar a dependência de analogia com o setor de O&G e conferir segurança jurídica.
- (ii) **Classificação regulatória (ou legal) das embarcações de engenharia especializadas para as atividades eólicas offshore:** determinar, do ponto de vista da agência reguladora – ou até mesmo no âmbito de legislação federal sobre o tema, se assim entender o GT -, se as embarcações especializadas de engenharia de eólicas *offshore* se enquadram ou não nas regras de navegação de apoio marítimo, de modo a definir, para tais embarcações, disciplina adequada de afretamento, circularização e bloqueio, com a finalidade de superar a atual zona cinzenta regulatória e reduzir análises casuísticas.
- (iii) **Regras de segurança marítima e autorização para tráfego e permanência (atualização das normas de segurança marítima):** Atualização das NORMAM's/DPC nº 01 e 08 para inclusão expressa das atividades de Eólicas *Offshore* nas previsões de segurança marítima e autorização para

tráfego e permanência em Águas Jurisdicionais Brasileiras de competência da Marinha.

- (iv) Sanar dúvidas interpretativas e lacunas regulatórias ainda não consolidadas por ato normativo específico aplicável ao setor de Eólica *Offshore*: elaboração de diagnóstico técnico-regulatório no âmbito do GT para esclarecer a aplicabilidade das regras de navegação às embarcações especializadas que atuam nas operações de eólica *offshore*, com o propósito de mitigar incertezas até eventual alteração legislativa.

## 15. RECOMENDAÇÕES PARA REGULAÇÃO FISCAL

- (i) **Desoneração estruturada da importação de embarcações especializadas das eólicas offshore:** Ampliação do §4º do art. 56 da Instrução Normativa nº 1.600/15 para incluir as embarcações empregadas nas atividades das eólicas *offshore* e suas partes (peças de reposição) no regime aplicável, medida a ser implementada pela Receita Federal do Brasil, mediante articulação institucional, à semelhança do Repetro, visando incluir as embarcações das eólicas offshore nas exceções do regime de admissão temporária, dispensando o recolhimento proporcional de tributos na importação durante sua permanência no Brasil.
- (ii) **Coordenação interinstitucional para política fiscal setorial:** Atuação conjunta das instituições envolvidas no GT junto à Receita Federal para viabilizar a alteração normativa, com o objetivo de estruturar canal permanente de articulação institucional para priorização, acompanhamento e implementação das medidas fiscais necessárias ao desenvolvimento do setor de eólicas offshore.

## II. CONSULTA

16. Esse Parecer Jurídico foi preparado a pedido da Ocean Energy Pathway (“OEP”) para avaliar a aplicabilidade, adequação e suficiência do atual arcabouço legislativo marítimo, regulatório, aduaneiro-tributário do Brasil - aplicável à navegação de apoio às atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural (“Navegação de Apoio Marítimo”) - às atividades marítimas de apoio à geração de energia eólica offshore, com foco específico na segurança jurídica, na interpretação regulatória e nas lacunas identificadas entre os regimes existentes e as especificidades operacionais das atividades de geração de energia eólica offshore no Brasil (“Parecer”).

17. A Consulta insere-se no contexto da elaboração de decreto regulamentador da Lei nº 15.097/2025 (o “Decreto de Eólicas Offshore”), atualmente em discussão no Poder Executivo Federal no âmbito do Grupo de Trabalho Interministerial de Eólicas Offshore (“GT Eólicas Offshore”), o qual é auxiliado pela OEP, de modo a subsidiar a atuação regulatória e a formulação normativa no âmbito do Decreto de Eólicas Offshore, com vistas ao fortalecimento da segurança jurídica e da eficiência regulatória do setor no Brasil.

18. De forma específica, busca-se compreender se, e em que medida, as atividades de navegação marítima associadas à implantação e ao ciclo de vida das usinas eólicas *offshore*, notadamente aquelas que envolvem o emprego de embarcações ditas “de engenharia”, atraem a incidência da regulação e interpretação aplicáveis às embarcações de apoio marítimo, incluindo regras protetivas às embarcações de bandeira nacional relativas a esse tipo de navegação, tais como obrigatoriedade de circularização, possibilidade bloqueio de embarcações de bandeira estrangeira, requisitos de tonelagem para registro no Registro de Embarcação Brasileira - REB, afretamento e enquadramento regulatório.

19. Esse Parecer é dividido da seguinte forma:

- (i) análise das normas regulatórias que dão tratamento às operações de instalação, operação e manutenção de empreendimentos de eólicas *offshore* no Brasil;
- (ii) análise do arcabouço normativo atualmente aplicável à Navegação de Apoio Marítimo e como podem se aplicar às embarcações e à navegação para atender às operações de instalação, operação e manutenção de empreendimentos de eólicas

offshore (“Fases Operacionais da Eólica Offshore”);

(iii) o exame da extensão e dos limites de aplicação desse marco jurídico às operações vinculadas às eólicas offshore, bem como dos marcos fiscais e tributários incidentes às embarcações;

(iv) a identificação dos principais riscos regulatórios, lacunas normativas e incertezas jurídicas; e

(v) a apresentação de proposições e recomendações jurídicas destinadas a subsidiar o processo regulatório em curso, notadamente a edição do Decreto de Eólicas Offshore.

### **III. OBJETO**

20. O objeto deste Parecer consiste em avaliar o enquadramento jurídico-regulatório das embarcações utilizadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*, à luz do ordenamento jurídico brasileiro vigente, com especial enfoque na regulação da navegação marítima e de apoio marítimo sob competência da ANTAQ, sem prejuízo da consideração de competências regulatórias atribuídas a outros órgãos e entidades da Administração Pública, quando pertinentes.

21. Para fins deste Parecer, entende-se por “Energia Eólica *Offshore*” ou “Eólica *Offshore*” a atividade de geração de energia elétrica a partir do aproveitamento do potencial eólico em ambiente marítimo, mediante a instalação de aerogeradores sobre estruturas fixas ou flutuantes em áreas marítimas sob domínio da União, cuja implantação, operação e manutenção demandam o emprego contínuo de embarcações de engenharia e de apoio marítimo ao longo de todo o ciclo de vida do empreendimento.

22. A análise buscará, em particular:

(i) identificar os tipos de embarcações tipicamente empregados nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*;

(ii) verificar se tais embarcações se enquadram, ou não, nas categorias reguladas como navegação de apoio marítimo;

(iii) examinar a aplicabilidade do regime jurídico atualmente vigente dado à Navegação de Apoio Marítimo, bem como examinar se é suficiente, adequado ou carece de ajustes normativos para disciplinar tais operações; e

(iv) verificar a aplicabilidade dos regimes fiscais vigentes e suas implicações ao custo de importação das embarcações tipicamente empregadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*.

23. Ressalta-se que a presente análise se restringe, única e exclusivamente, ao atual arcabouço jurídico do ordenamento brasileiro referente à Navegação de Apoio Marítimo, para fins de melhor compreensão do enquadramento das embarcações utilizadas durante o ciclo de vida das usinas Eólicas *Offshore* e se estas estão, portanto, suficientemente contempladas e disciplinadas.

24. Convém mencionar, também, que determinadas normas sobre geração de energia elétrica foram alteradas para aprimorar a regulamentação da geração energia elétrica *offshore*, tais como (i) a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, que institui a Agência Nacional de Energia Elétrica; e (ii) a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, que cria o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica e aborda a criação de base eólica de produção no país. Tais normas, contudo, não serão aqui aprofundadas, por não tratarem das regras de navegação e de apoio marítimo aplicáveis à geração de Energia Eólica *Offshore*, que constituem o objeto central deste Parecer.

25. Sendo assim, aspectos legais e regulatórios que dizem respeito especificamente à produção, transmissão, distribuição e comercialização de energia elétrica não serão explorados no presente Parecer, tampouco temas próprios da regulação setorial de energia elétrica, que extrapolam o escopo da Consulta.

26. Para a análise do objeto da Consulta, adotam-se como premissas aquelas que serão oportunamente detalhadas no capítulo próprio deste Parecer, inclusive quanto às características operacionais predominantes dos projetos de Eólicas *Offshore* no Brasil.

#### **IV. MARCO LEGAL**

27. Diante do potencial energético *offshore* do país e da necessidade de uma regulamentação específica para o seu aproveitamento, em 25 de janeiro de 2022 foi sancionado o Decreto nº 10.946, dispondo sobre a cessão do uso de espaço no mar

territorial de domínio da União<sup>1</sup> para geração de energia elétrica *offshore* (“Decreto nº 10.946/2022”).

28. A regulamentação inaugurada pelo Decreto nº 10.946/2022 foi posteriormente complementada por atos infralegais editados em 19 de outubro de 2022, notadamente a Portaria Normativa do Ministério de Minas e Energia (“MME”) nº 52/2022/GM/MME (“Portaria 52/2022/GM/MME”), que estabeleceu diretrizes e procedimentos relativos à cessão onerosa de uso para exploração de energia eólica *offshore* e à emissão das Declarações de Interferência Prévia (“DIP”), bem como delegou à Agência Nacional de Energia Elétrica (“ANEEL”) a competência para organizar os procedimentos de licitação e formalizar os contratos de cessão de uso onerosa para exploração de central geradora de energia elétrica *offshore* no regime de produção independente de energia ou de autoprodução de energia.

29. Na mesma data, foi publicada a Portaria Interministerial MME/Ministério do Meio Ambiente (“MMA”) nº 03/2022, que instituiu as diretrizes para o desenvolvimento e utilização do Portal Único para a Gestão de Áreas Offshore (“PUG-Offshore”), ferramenta destinada ao acompanhamento, monitoramento e gestão dos projetos de Energia Eólica *Offshore* no território nacional.

30. Nesse contexto, foram postas em perspectiva possibilidades promissoras de implementação e operação desse tipo de atividade no Brasil, cuja viabilização operacional depende, em diferentes fases do ciclo de vida do empreendimento, do emprego de diferentes embarcações e de infraestrutura portuária e aquaviária.

31. Com o avanço das discussões regulatórias, em 10 de janeiro de 2025 foi sancionada a Lei nº 15.097 (“Lei nº 15.097/2025”), com o objetivo de disciplinar e estabelecer diretrizes gerais para o aproveitamento do potencial energético *offshore* no ordenamento jurídico brasileiro.

32. Entretanto, considerando que (i) a Lei nº 15.097/2025 é um marco recente na legislação energética brasileira e ainda em processo de regulamentação infralegal, e (ii) a Lei nº 15.097/2025 não trata de aspectos regulatórios de navegação para a

---

<sup>1</sup> Nos termos do art. 20, incisos V e VI, da Constituição Federal, o mar territorial e os recursos naturais da zona econômica exclusiva e da plataforma continental constituem bens da União, competindo-lhe disciplinar sua utilização econômica. A cessão de uso prevista no Decreto nº 10.946/2022 decorre do exercício dessas competências constitucionais.

atividade de Energia Eólica *Offshore* e portanto tal atividade termina por atrair aspectos regulatórios da Navegação de Apoio Marítimo, faz-se necessário analisar, para além da Lei nº 15.097/2025, regras e normativas que compõem a legislação aplicável a tais aspectos no Brasil.

33. Dessa forma, também serão objeto do presente Parecer a análise (i) da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário (“Lei nº 9.432/1997”), (ii) de Resoluções e Notas Técnicas aplicáveis emitidas pela ANTAQ, (iii) de disciplinas de competência do Comando da Marinha do Brasil (“Marinha”), (iv) da Lei nº 12.815/2013 e das propostas de alteração pelo PL nº 733/2025 (definidos adiante, respectivamente), (v) do programa BR do Mar (definido adiante) e sua contribuição às políticas de descarbonização, e (vi) demais normativas de natureza fiscal e tributária incidentes.

34. Sendo assim, o presente capítulo tratará (i) do marco legal brasileiro de Energia Eólica *Offshore*, e (ii) do marco legal brasileiro de Navegação de Apoio Marítimo em matéria de instalação, operação e descomissionamento das atividades das usinas de Energia Eólica *Offshore*.

#### **IV.1. Marco legal da geração de Energia Eólica *Offshore* no Brasil**

##### **IV.1.1 Decreto nº 10.946/2022**

35. Inicialmente, tal decreto trouxe as primeiras previsões relevantes para o setor, como (i) procedimento para a cessão onerosa de uso de espaços físicos e o aproveitamento dos recursos naturais em águas interiores de domínio da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental para instalação de empreendimentos de geração de Energia Eólica *Offshore*; e (ii) competência do MME para estabelecer o limite máximo de área cujo uso poderá ser cedido<sup>2</sup>.

36. Contudo, apesar de representar um avanço significativo no âmbito em questão, o Decreto nº 10.946/2022 não disciplinou, ainda que de modo genérico, as atividades de navegação necessárias à instalação, operação e manutenção das instalações dos projetos de Eólicas *Offshore*, o enquadramento das embarcações empregadas, nem

---

<sup>2</sup> “Art. 8º O Ministério de Minas e Energia poderá estabelecer limite máximo de área cujo uso poderá ser cedido num mesmo contrato, conforme o interesse público e as diretrizes estabelecidas pelas normas complementares.” (BRASIL, 2022)

tampouco o regramento legal aplicável a esse tipo de apoio marítimo, o que gerou incertezas práticas para a implementação das operações de Energia Eólica *Offshore*.

37. Nesse contexto, foram realizados estudos e notas técnicas que utilizaram, como referência, práticas e normativas consolidadas no setor de petróleo e gás ("O&G"), especialmente no que diz respeito à Navegação de Apoio Marítimo, tais como a Nota Técnica nº 196/2022/GRN/SRG da ANTAQ, que visa subsidiar posicionamento da ANTAQ a respeito dos aspectos regulatórios portuários e de navegação no Brasil ("Nota Técnica nº 196/2022").

38. Outros estudos sobre a atividade de Energia Eólica *Offshore* também foram publicados após o Decreto nº 10.946/2022, tais como a Nota Técnica EPE/DEE/035/2023-R1<sup>3</sup> e a Nota Técnica EPE/DEE/036/2023-R1,<sup>4</sup> pela Empresa de Pesquisa Energética ("EPE"). Entretanto, para os fins deste Parecer, será dada maior atenção à Nota Técnica nº 196/2022, em razão do foco nas questões relativas à Navegação de Apoio Marítimo no âmbito da atividade de Energia Eólica *Offshore*.

39. Essa aproximação metodológica com o setor de O&G é relevante pois fundamenta a discussão sobre a possibilidade de interpretação extensiva das normativas aplicáveis à Navegação de Apoio Marítimo para as operações de Energia Eólica *Offshore* ainda não enquadradas expressamente no arcabouço jurídico brasileiro.

40. Finalmente, com o avanço das discussões regulatórias, em 10 de janeiro de 2025 foi sancionada a Lei nº 15.097/2025, que busca disciplinar o aproveitamento do potencial energético offshore e, em alguma medida, sanar as eventuais lacunas presentes no Decreto nº 10.946/2022.

41. Entretanto, ainda que represente mais um avanço na regulamentação das atividades de Energia Eólica *Offshore*, a efetiva aplicabilidade da nova lei exige uma melhor articulação entre as autoridades com competência sobre atividades marítimas de navegação e eventuais complementações no arcabouço jurídico já existente.

---

<sup>3</sup> EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA. *Geração Eólica Offshore: Considerações sobre o valor devido à União pela cessão de área*. Junho de 2024.

#### IV.1.2 Portaria 52/2022/GM/MME

42. A Portaria 52/2022/GM/MME regulamenta aspectos específicos do Decreto nº 10.946/2022, estabelecendo procedimentos complementares à cessão onerosa de uso de áreas marinhas para geração de Energia Elétrica *Offshore*.

43. Entre os instrumentos regulados pela Portaria 52/2022/GM/MME destaca-se a Declaração de Interferência Prévia (DIP), que constitui um parecer técnico emitido pelos órgãos competentes<sup>5</sup> - dentre eles a Marinha - para avaliar a compatibilidade do prisma<sup>6</sup> pretendido para as atividades de Energia Eólica *Offshore* com outros usos do espaço marítimo, incluindo navegação, pesca, turismo e infraestrutura portuária.

44. O papel da Marinha é central para os aspectos de navegação, pois avalia rotas, zonas de risco e compatibilidade com a segurança da operação marítima. Além da Marinha, o Decreto nº 10.946/2022 também elencava o Ministério da Infraestrutura como um dos órgãos emissores do DIP, para fins de avaliação do transporte aquaviário e o planejamento portuário, podendo identificar interferências em investimentos existentes e contratos portuários vigentes<sup>7</sup>. Contudo, convém ressaltar que o Ministério da Infraestrutura foi extinto em 2023<sup>8</sup> e teve suas competências desmembradas entre os atuais Ministério dos Transportes ("MT") – que passou a ser responsável pelas políticas nacionais de trânsito e transportes ferroviários e rodoviários – e o Ministério dos Portos e Aeroportos ("MPOR") – responsável pela política nacional de transporte aquaviário e aeroviário<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> A emissão da DIP envolve formalmente os seguintes órgãos e entidades competentes, conforme o art. 10 do Decreto nº 10.946/2022: (i) Comando da Marinha, responsável por avaliar salvaguarda da vida humana, segurança da navegação, prevenção da poluição hídrica, ordenamento do tráfego aquaviário e defesa nacional; (ii) Comando da Aeronáutica, (iii) Ibama, (iv) Instituto Chico Mendes, (v) ANP, (vi) Ministério da Infraestrutura, (vii) Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, (viii) Ministério do Turismo e Anatel, cada um com atribuições específicas sobre segurança aérea, meio ambiente, áreas de exploração de petróleo e gás, planejamento portuário, aquicultura, turismo e telecomunicações.

<sup>6</sup> A definição do conceito de "prisma" é apresentada no tópico subsequente, "III.2.3 Lei nº 15.097/2025".

<sup>7</sup> Art. 10, VI, do Decreto nº 10.946/2022: "VI - Ministério da Infraestrutura, que deverá avaliar a compatibilidade com o planejamento setorial portuário e de transportes aquaviários e possíveis interferências com investimentos previstos e contratos vigentes de outorgas portuárias"

<sup>8</sup> Em 19 de junho de 2023, foi sancionada a Lei nº 14.600, estabelecendo a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, conforme novo mandato.

<sup>9</sup> "Art. 51. Ficam criados, por desmembramento: [...] VI - do Ministério da Infraestrutura: a) o Ministério de Portos e Aeroportos; e b) o Ministério dos Transportes;" (BRASIL, 2023)

45. Finalmente, embora a ANTAQ não esteja listada entre os órgãos competentes para emissão da DIP, sua participação pode ser relevante para complementar a análise da infraestrutura portuária e das operações de tráfico aquaviário, fornecendo subsídios adicionais sobre logística e capacidade operacional.

46. A DIP é fundamental no processo de licenciamento e cessão de uso previsto tanto no Decreto nº 10.946/2022 quanto na Lei nº 15.097/2025, pois identifica interferências que podem ser impeditivas, não impeditivas ou inexistentes, fornecendo base técnica para eventual retificação do prisma e definição de condições de segurança e operação.

47. Dessa forma, a Portaria 52/2022/GM/MME estabelece um instrumento técnico que integra a análise de interferências e a segurança operacional, servindo de base para o planejamento das atividades *offshore* e para a articulação entre os diferentes usos o espaço marinho.

#### **IV.1.3 Lei nº 15.097/2025**

48. A Lei nº 15.097/2025, de 10 de janeiro de 2025, criou um marco legal inovador ao determinar diretrizes para o aproveitamento do potencial energético *offshore* no ordenamento jurídico brasileiro, mas sua implementação prática enseja a compatibilização com normas relativas à navegação marítima e ao ordenamento do espaço aquaviário.

49. Destaca-se que a Lei nº 15.097/2025 não define o regime jurídico aplicável às embarcações utilizadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*, remetendo a regulamentação desses aspectos a atos posteriores<sup>10</sup>.

50. Aqui, mostra-se relevante analisar o conceito de "prisma" introduzido pela lei – e já mencionado na Portaria 52/GM/MME e na DIP – e que possui relevância para o presente Parecer, na medida em que impacta a delimitação espacial das operações marítimas e das zonas de atuação das embarcações de apoio.

---

<sup>10</sup> "Art. 17. O CNPE deverá estabelecer as diretrizes necessárias para o cumprimento do disposto no § 1º do art. 5º e no art. 8º desta Lei e determinar a adoção das medidas necessárias para a regulamentação do aproveitamento de geração de energia elétrica offshore, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes do Poder Executivo, entre outras disposições." (BRASIL, 2025)

51. De acordo com o art. 3º, II, da Lei nº 15.097/2025, “prisma” é definido como “prisma vertical de profundidade coincidente com o leito subaquático, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, onde poderão ser desenvolvidas atividades de geração de energia”. Esse conceito é relevante tanto para o direcionamento da disciplina da atividade ao longo da redação da nova lei, como também para eventual adaptação das normas correlatas a essa nova atividade offshore. Com isso em vista, serão destacadas as principais previsões que demonstram a necessidade de harmonização e compatibilização da Lei nº 15.097/2025 com os demais marcos normativos aplicáveis à prática offshore.

52. O art. 6º da Lei nº 15.097/2025 prevê que é de competência do poder executivo a “definição dos prismas a serem ofertados em processos de outorga, observar a harmonização das políticas públicas dos órgãos da União, de forma a evitar ou a mitigar potenciais conflitos no uso dessas áreas”, considerando que os prismas outorgados devem atender aos “requisitos e condicionantes técnicos, de segurança e ambientais para as atividades pretendidas”<sup>11</sup>.

53. O artigo 17 da Lei nº 15.09/2025 determina que é de responsabilidade do Conselho Nacional de Política Energética (“CNPE”) estabelecer as diretrizes e promover a regulamentação da atividade, inclusive com indicação das autoridades competentes, o que evidencia que o regime aplicável às operações marítimas associadas às Eólicas *Offshore* ainda se encontra em fase de definição<sup>12</sup>.

54. Nesse contexto, apesar da redação abrangente adotada nos artigos mencionados acima, o desenvolvimento do setor de Energia Eólica *Offshore* no âmbito do GT Eólicas *Offshore* deverá levar em consideração a ausência de disciplina específica para as navegações típicas de sua cadeia produtiva. Ainda que a lacuna não seja suprimida pela via ora debatida do Decreto regulamentar da nova lei, as

---

<sup>11</sup> “Art. 6º Compete ao Poder Executivo, na definição dos prismas a serem ofertados em processos de outorga, observar a harmonização das políticas públicas dos órgãos da União, de forma a evitar ou a mitigar potenciais conflitos no uso dessas áreas, bem como as vedações previstas no § 1º deste artigo. [...] § 5º Os prismas sob outorga na forma desta Lei poderão ser objeto de outorga para outras atividades, caso haja compatibilidade do uso múltiplo com o aproveitamento do potencial energético, atendidos os requisitos e condicionantes técnicos, de segurança e ambientais para as atividades pretendidas.” (BRASIL, 2025)

<sup>12</sup> “Art. 8º O regulamento definirá os requisitos obrigatórios de qualificação técnica, econômico-financeira e jurídica e de promoção da indústria nacional a serem cumpridos pelo interessado em prisma energético resultante de oferta permanente e de oferta planejada. § 1º Caberá ao poder concedente definir o valor das respectivas participações governamentais no termo de outorga de cada prisma. § 2º Caberá ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, ouvido o Ministério de Minas e Energia, propor ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), os parâmetros de promoção da indústria nacional.” (BRASIL, 2025)

proposições do GT Eólicas Offshore podem atrair impactos normativos relevantes para o arcabouço jurídico e regulatório da ANTAQ e da Marinha, enquanto autoridades competentes.

55. Isso porque, não há na ANTAQ e nem na Marinha - para além da NORMAM-11/DPC<sup>13</sup> - normas regulando aspectos de navegação no âmbito das atividades de Energia Eólica *Offshore*. Entretanto, tendo em vista a dependência de logística de navegação de apoio marítimo e de infraestrutura portuária para desenvolvimento e operação de parques eólicos *offshore*, é preciso refletir sobre a necessidade de atuação da ANTAQ e da Marinha quando se fala sobre Energia Eólica *Offshore* e a Lei nº 15.097/2025.

56. Além da atuação da ANTAQ e da Marinha no âmbito da regulação dos serviços e das embarcações empregados no setor das Eólicas *Offshore*, o MPOR também está incumbido de coordenar políticas públicas referentes aos transportes aquaviários e aos portos e instalações portuárias marítimos<sup>14</sup>. Nesse contexto, o MPOR exerce papel relevante na articulação interinstitucional necessária para a integração das políticas de transporte aquaviário e portuárias com a nova Lei nº 15.097/2025, atuando diretamente no planejamento de uma infraestrutura portuária capaz de apoiar a cadeia logística dos parques eólicos *offshore*.

57. Tendo em vista que o estabelecimento de critérios claros e definidos é essencial para (i) garantir maior segurança jurídica aos empreendedores e investidores interessados; (ii) assegurar a proteção e defesa do meio ambiente e da cultura oceânica; (iii) organizar poderes entre as autoridades da administração pública competentes para o licenciamento, autorização e fiscalização da atividade de Energia Eólica *Offshore*; e, por fim, (iv) viabilizar o exercício da atividade de Energia Eólica *Offshore* no Brasil, é necessária a complementação normativa da referida lei, bem como das normas correlatas à viabilização da instalação e operação desse tipo de projeto no território brasileiro. É sob esse objetivo que a Resolução nº 18 do CNPE, de 1º de outubro de 2025, institui o Grupo de Trabalho Eólicas *Offshore* (respectivamente "Resolução CNPE nº 18/2025" e "GT Eólicas *Offshore*").

---

<sup>13</sup> Norma definida adiante.

<sup>14</sup> Tal competência é atribuída ao MPOR por meio do art. 41, Lei nº 14.600 de 19 de junho de 2023. Além disso, convém destacar que a propositura, implementação, monitoramento e avaliação das políticas de transporte no âmbito dos setores de hidrovias, instalações portuárias públicas e navegação marítima e interior coordenadas pelo MPOR são de competência da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, nos termos do art. 19-A, II, do Decreto nº 11.354, de 1º de janeiro de 2023.

#### **IV.1.4 Resolução CNPE nº 18/2025**

58. Em 13 de outubro de 2025, foi aprovada a Resolução CNPE nº 18/2025, por meio da qual foi instituído o GT Eólicas *Offshore*, com participação expressa de órgãos com competência direta sobre navegação e operações marítimas, incluindo, além do MPOR, a ANTAQ e Marinha.

59. A composição do GT Eólicas *Offshore* evidencia o reconhecimento, pelo Poder Executivo, de que a regulamentação das Eólicas *Offshore* demanda tratamento transversal, abrangendo não apenas aspectos energéticos, mas também de navegação, logística marítima e ordenamento do espaço aquaviário.

60. Nesse cenário, embora a Lei nº 15.097/2025 represente um marco legal de suma importância para o avanço da disciplina de geração de Energia Eólica *Offshore* no Brasil, é certo que a efetiva viabilização dos projetos dessa atividade demanda, em paralelo, a revisão da legislação e da regulamentação que amparam os terminais portuários e as navegações de apoio marítimo e logístico à instalação e operação dessa nova forma de geração de energia no país.

61. Dessa maneira, o papel da ANTAQ e da Marinha, enquanto órgãos indicados expressamente por meio da Resolução CNPE nº 18/2025 para estabelecer as diretrizes e medidas necessárias para a regulamentação da atividade de Energia Eólica *Offshore*, é o de propor normas em seu âmbito de atuação, qual seja, o de navegação marítima nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*.

62. Assim, a seguir, serão examinados alguns dos principais marcos legais de navegação marítima no Brasil para melhor compreensão do alcance, aplicabilidade e suficiência no que diz respeito à entrada da nova atividade de Energia Eólica *Offshore* no âmbito operacional de apoio logístico em águas brasileiras.

#### **IV.2. Marco legal da navegação marítima no Brasil**

63. Superada a contextualização normativa básica do setor de Eólicas *Offshore*, passa-se à análise do marco legal da navegação marítima no Brasil, núcleo central do objeto deste Parecer.

64. As Fases Operacionais da Eólica *Offshore* dependem do emprego de embarcações específicas nas fases típicas das atividades do setor. Como indicado no início deste capítulo, é nesse contexto que, para além da Lei nº 15.097/2025, também influenciam as atividades de Energia Eólica *Offshore* as normas referentes à navegação marítima, tais como (i) a Constituição Federal de 1988; (ii) a Lei nº 9.432/1997 e (iii) Resoluções e Notas Técnicas aplicáveis emitidas pela ANTAQ.

65. Sendo assim, será analisado o arcabouço legal que rege a navegação marítima e se tais normas alcançam as embarcações utilizadas durante a instalação e operação de atividades de Energia Eólica *Offshore*, com especial atenção aos aspectos regulatórios relevantes para esse setor.

66. Antes de analisar o alcance do arcabouço legal de navegação marítima em relação às embarcações tipicamente empregadas nas Eólicas *Offshore*, convém analisar o tema da navegação de forma mais genérica.

67. A Constituição Federal, em seu artigo 22, X, estabelece que compete à União legislar sobre o regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial, ao passo que no artigo 21, XI, d), a competência da União é de explorar, diretamente ou mediante concessão, autorização ou permissão, os serviços de transporte aquaviário entre portos brasileiros.

68. A Lei 9432/1997, seguindo a orientação da Constituição Federal, dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e define os diversos tipos de navegação, dentre os quais a navegação de cabotagem e a navegação de apoio às atividades de exploração e produção de O&G.

69. Define a aludida lei que a navegação de cabotagem é aquela<sup>15</sup> "*a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores*"<sup>16</sup>, exercendo um papel fundamental no transporte de cargas costeiro no Brasil.

---

<sup>15</sup> Art. 2º, IX, da Lei nº 9.432/1997.

<sup>16</sup> "Art. 2º. [...] X - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;". (BRASIL, 1997)

70. Assim, o tipo de embarcação utilizada em tal modalidade de navegação integra logísticas portuárias e comerciais de forma direcionada para o transporte de cargas e passageiros, não englobando outro tipo de prestação de serviço que não o de transporte regular de um ponto ao outro pelo território.

71. De outro lado, o mesmo artigo 2, em seu inciso VIII, define navegação de apoio marítimo como aquela *“realizada para apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos”*.

72. No caso das Eólicas *Offshore*, as embarcações empregadas não realizam o mero transporte regular e comercial entre portos ou pontos marítimos costeiros, mas sim prestam serviços específicos de suporte logístico, participando da instalação e da manutenção de estruturas típicas dos parques eólicos localizados no ambiente marítimo. Dessa forma, a navegação na qual as embarcações aqui analisadas aproximam-se conceitualmente é indubitavelmente a navegação de apoio marítimo do art. 2º, VIII, da Lei nº 9.432/1997, e não da navegação de cabotagem.

73. Daí, toda a análise de possível aplicabilidade e necessidades de ajustes na legislação se fará com base no entendimento de que o tipo de navegação das embarcações das Eólicas *Offshore* é de apoio marítimo.

#### **IV.2.1 Lei nº 9.432/1997**

74. A Lei nº 9.432/1997 disciplina a ordenação do transporte aquaviário no país, sendo um dos principais marcos legais do setor. Em suma, a referida lei:

- a) estabelece as modalidades, bem como os regimes, de navegação no âmbito da aplicação da lei;
- b) regula a atuação de embarcações brasileiras e estrangeiras no território brasileiro;
- c) regula o afretamento de embarcações;
- d) institui o Registro Especial Brasileiro (“REB”); e
- e) determina obrigações e isenções às empresas brasileiras de navegação, bem como infrações e sanções no âmbito da atuação dos transportes marítimos.

75. Convém mencionar logo que, ao mesmo tempo que determinadas embarcações utilizadas para geração de Energia Eólica *Offshore* podem ser enquadradas como Navegação de Apoio Marítimo por analogia ao que se aplica em operações de O&G, outras embarcações de engenharia e dragagem utilizadas na fase de implementação das operações de Energia Eólica *Offshore* não possuem enquadramento equivalente na Lei nº 9.432/1997.

76. Para além da discussão quanto à modalidade de navegação aplicável e seus respectivos enquadramentos a Lei nº 9.432/1997 também traz parâmetros cruciais aplicáveis às operações de embarcações estrangeiras no Brasil, tais como as regras de afretamento no mar territorial<sup>17</sup>, que depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer, dentre outros requisitos, quando verificada a inexistência ou a indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido<sup>18</sup>.

77. Deste modo, quando não houver equivalente nas embarcações brasileiras, tanto para aquelas enquadradas como de Navegação de Apoio Marítimo quanto para as quais a ANTAQ não estabeleceu possíveis analogias dentro do ordenamento brasileiro<sup>19</sup>, o afretamento de embarcações estrangeiras se faz necessário.

78. Sendo a Lei nº 9.432/1997 a principal normativa do arcabouço jurídico referente à navegação de apoio marítimo em operações *offshore* no Brasil, a disciplina dessa prática conta com a orientação e atuação da ANTAQ no exercício de sua competência regulatória.

79. Assim, como será exposto no capítulo IV.2.2 adiante, a ANTAQ, além de ter poder de emissão de atos normativos para navegação marítima, é a principal entidade orientadora na hipótese de necessidade de melhor interpretação da aplicabilidade da normativa existente nos casos práticos não previstos ou definidos em lei.

---

<sup>17</sup> Capítulo VI na íntegra da Lei nº 9.432/1997.

<sup>18</sup> "Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos: I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido; [...]" (BRASIL, 1997)

<sup>19</sup> O presente parecer examinará, em seção própria, os posicionamentos já manifestados pela ANTAQ sobre a matéria.

80. Especialmente em relação ao setor de Energia Eólica *Offshore* no Brasil, a ANTAQ não somente compõe o atual GT Eólicas *Offshore* como também já vinha contribuindo significativamente para o desenvolvimento do setor por meio de seus estudos e Notas Técnicas.

#### **IV.2.2 Atuação da ANTAQ na regulação da navegação no Brasil**

81. A ANTAQ, instituída pela Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001 (“Lei nº 10.233/2001”), é uma autarquia especial e vinculada ao MPOR, tendo, portanto, independência administrativa, autonomia financeira e funcional para versar e regular sobre navegação e transporte aquaviário. Seu objetivo é, por meio de sua regulação, garantir a aplicação de políticas públicas e assegurar o cumprimento de previsões legais, de forma a promover o equilíbrio entre os interesses do Estado e os interesses da sociedade.

82. Desde sua criação, a ANTAQ tem editado normas relevantes para a regulação da navegação no Brasil, especialmente quanto à outorga de autorização para operar e ao afretamento de embarcações.

83. A título exemplificativo, destacam-se a Resolução Normativa ANTAQ nº 05/2016, que estabelece critérios, condições e procedimentos para a concessão de autorização a pessoas jurídicas brasileiras que atuem nas modalidades de navegação de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e a Resolução Normativa ANTAQ nº 01/2015, que disciplinava os critérios e procedimentos para o afretamento de embarcações por Empresas Brasileiras de Navegação (“EBN”), esta última revogada pela Resolução ANTAQ nº 129/2025. Atualmente, os critérios e procedimentos para outorga na navegação marítima são regulados pela Resolução ANTAQ nº 133, de 10 de dezembro de 2025, que, além de consolidar a disciplina da outorga, institui o cadastro de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (“EBIN”), refletindo um modelo regulatório mais amplo e integrado.

84. Em síntese, nos termos dos arts. 23 e 27 da Lei nº 10.233/2001<sup>20</sup>, e em

---

<sup>20</sup> “Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq: I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; [...]” e “Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação: I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados; [...] IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores; V – celebrar

consonância com o ciclo regulatório previsto na Lei nº 13.848/2019, compete à ANTAQ regular as diversas modalidades de navegação, incluindo apoio marítimo e apoio portuário, editar atos normativos, celebrar atos de outorga, estabelecer padrões técnicos e expedir resoluções, portarias, instruções normativas e notas técnicas de caráter orientativo, exercendo papel central na interpretação e aplicação do arcabouço regulatório do transporte aquaviário, inclusive em setores emergentes como o de Energia Eólica *Offshore*.

### **III.3.2.1 Nota Técnica nº 196/2022/GRN/SRG – Primeiras manifestações da ANTAQ sobre aspectos operacionais e regulatórios de navegação sobre Energia Eólica *Offshore***

85. Em 2022, o tema das atividades de Energia Eólica *Offshore* foi matéria de estudo da ANTAQ por meio do processo administrativo nº 50300.020618/2022-01, no qual foram emitidas as primeiras manifestações técnicas da Agência de aspectos operacionais e regulatórios de navegação e portuários sobre a geração de Energia Eólica *Offshore* no Brasil.

86. Dessa forma, em 1º dezembro de 2022 a ANTAQ emitiu a Nota Técnica nº 196/2022, em atendimento à Ordem de Serviço nº 256/2022/GRN/SRG, visando apresentar seu posicionamento sobre o tema.

87. De acordo com a Nota Técnica nº 196/2022, em razão de as Fases Operacionais da Eólica *Offshore* em muito se assemelharem às etapas da atividade de exploração de O&G, a ANTAQ adota uma interpretação extensiva ao entender que determinadas embarcações utilizadas nas atividades de Energia Eólica *Offshore* devem ser classificadas como Navegação de Apoio Marítimo. Isso significa, portanto, que o entendimento inicial da ANTAQ é o de enquadramento das atividades de Energia Eólica *Offshore* no conceito das navegações de apoio marítimo, definido pelo art. 2º, VIII, da Lei nº 9.432/1997.

---

atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; [...] VIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras; [...] (BRASIL, 2001)

### III.3.2.2 Acórdão nº 434/2023/ANTAQ - Alcance regulatório da ANTAQ ao mercado de Energia Eólica *Offshore*

88. Em 08 de setembro de 2023, no âmbito do Processo nº 50300.020618/2022-01, foi publicado o Acórdão nº 434/2023/ANTAQ, de relatoria de Flávia Takafashi, no qual os diretores da agência, durante Reunião Ordinária de nº 549, consignaram seu entendimento sobre o alcance regulatório da ANTAQ ao mercado de Energia Eólica *Offshore* ("Acórdão nº 434/2023").

89. Neste Acórdão, a ANTAQ reconhece a sua competência para dispor sobre a regulação de Energia Eólica *Offshore* tanto sob a ótica de navegação de apoio portuário quanto sob a ótica de apoio marítimo.

90. Sob a ótica da navegação, a ANTAQ reforça no item 5.1.2 do Acórdão o entendimento que defendeu em seus estudos e Notas Técnicas anteriores: que as embarcações empregadas nas atividades de Energia Eólica *Offshore*, diante da compatibilidade e sinergia operacional com as embarcações empregadas nas atividades de O&G, devem ser classificadas no conceito de navegação de apoio marítimo do art. 2º, VIII, da Lei nº 9.432/1997, exceto as embarcações de engenharia e dragagem utilizadas na etapa de implantação<sup>21</sup>.

91. Entretanto, por ocasião da publicação do Acórdão nº 104/2024, em 12 de março de 2024, ("Acórdão nº 104/2024"), a ANTAQ alterou a redação do item 5.1.2 do Acórdão nº 434/2023 com relação ao enquadramento das embarcações utilizadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*.

92. O novo entendimento da ANTAQ é que somente as embarcações de dragagem utilizadas na etapa de implantação das atividades de Energia Eólica *Offshore* - e não mais as embarcações de engenharia - estariam dentro da exceção ao entendimento geral de que as embarcações empregadas nas atividades de Energia Eólica *Offshore* deveriam se enquadrar no conceito de navegação de apoio marítimo da Lei nº

---

<sup>21</sup> ANTAQ. *Acórdão nº 434/2023*, proferido na Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada nº 549. Brasília, 2023 "ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 549, ante as razões expostas pela Relatora, em: 5.1. consignar o seguinte entendimento sob o alcance regulatória desta Agência no que tange ao mercado de eólicas offshore: [...] 5.1.2. sob o prisma da navegação, firmar o entendimento que as embarcações empregadas nas atividades da indústria eólica offshore, em face da sinergia operacional com as embarcações empregadas nas atividades do setor de petróleo, gás e hidrocarbonetos, devem ser classificadas no conceito de navegação de apoio marítimo; excetuando-se as embarcações de engenharia e dragagem utilizadas na etapa de implantação."

9.432/1997<sup>22</sup>.

93. Vale destacar que a alteração promovida pelo Acórdão nº 104/2024 aproxima o Acórdão nº 434/2023 do entendimento anterior levantado pela própria ANTAQ em estudo de 2021 sobre embarcações de engenharia empregadas nas atividades *offshore* de O&G<sup>23</sup>, por meio do qual a ANTAQ, frente aos pleitos e controvérsias existentes sobre a aplicabilidade jurídico-regulatória de tais embarcações, manteve o posicionamento técnico majoritário de que essas embarcações realizam navegação de apoio marítimo e, portanto, a elas devem ser aplicadas as regras como se tais fossem<sup>24</sup>.

94. Diante disso, a ANTAQ, por meio do Acórdão nº 434/2023, alterado pelo Acórdão 104/2024, consolida seu entendimento institucional, ainda que não unânime, em relação ao setor de Energia Eólica *Offshore*, no sentido de que a única exceção à aplicabilidade do art. 2º, VIII, da Lei nº 9.432/1997 às embarcações empregadas nas atividades de Energia Eólica *Offshore* são as embarcações de dragagem características da fase de implementação dos parques eólicos *offshore*.

95. Assim, por mais que a atuação da ANTAQ até o momento tenha contribuído significativamente para o panorama geral das perspectivas e desafios em prol da regulação do novo setor, deve-se ressaltar que as mudanças no seu entendimento sobre quais embarcações estão sujeitas ou não a serem enquadradas como de navegação de apoio marítimo no âmbito da Lei 9.432/1997 trazem insegurança jurídica à sua efetiva viabilidade, a qual somente pode ser sanada perante

---

<sup>22</sup> ANTAQ, *Acórdão nº 104/2024*, Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada nº 549. Brasília, 2024. "ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 549, ante as razões expostas pela Relatora, em: [...] 5.1.2. sob o prisma da navegação, firmar o entendimento que as embarcações empregadas nas atividades da indústria eólica offshore, em face da sinergia operacional com as embarcações empregadas nas atividades do setor de petróleo, gás e hidrocarbonetos, devem ser classificadas no conceito de navegação de apoio marítimo; excetuando-se as embarcações de dragagem utilizadas na etapa de implantação."

<sup>23</sup> *Embarcações de engenharia empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás*. Brasília: ANTAQ, 2021.

<sup>24</sup> "Uma interpretação *stricto sensu* da legislação levaria à utilização do conceito de navegação de apoio marítimo pela ótica de que apoio logístico inserido na Lei restringe-se ao transporte de suprimentos, cargas e passageiros, excluindo, assim, do arcabouço regulatório da Agência as embarcações empregadas na engenharia offshore. Por outro lado, uma interpretação *latu sensu* consideraria todo o panorama da indústria de Óleo & e gás e a sua evolução tecnológica, englobando as embarcações alvo deste estudo no conceito legal de apoio marítimo, para além das operações relacionadas ao transporte de pessoas e cargas. De se considerar que, no atual momento, adota-se no âmbito da Antaq essa última interpretação normativa menos restritiva. Tal ação está respaldada no hiato existente entre a Lei nº 9.432/97 e a posterior evolução tecnológica experimentada pelo setor de apoio marítimo brasileiro, bem como nas competências legais atribuídas à Antaq, responsável por normatizar atos gerais e abstratos de caráter técnico necessários à implementação da política nacional de navegação e subordinados à observância dos parâmetros fixados na ordem constitucional e na legislação setorial." (ANTAQ, 2021, p. 94)

regulamentação expressa em lei.

### III.3.2.3. Resolução nº 129/2025 – Afretamento de embarcações

96. No que diz respeito ao afretamento de embarcações, vale também mencionar a Resolução ANTAQ nº 129/2025, que estabelece critérios e procedimentos para o afretamento de embarcação por EBN nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso. Com isso, para além dos questionamentos em torno do procedimento de afretamento, convém questionar se os procedimentos de bloqueio e tonelagem também se aplicariam às embarcações do setor de Energia Eólica *Offshore*.

97. Os conceitos trazidos pela Resolução ANTAQ nº 129/2025 importantes para tal reflexão são aqueles de circularização e bloqueio, materializados no procedimento de consulta formulada por uma EBN a outras EBNs sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira como requisito para obter autorização da ANTAQ para afretar embarcação estrangeira<sup>25</sup> e a possibilidade de a embarcação de bandeira brasileira disponível bloquear o afretamento da embarcação de bandeira estrangeira objeto da circularização.

98. Tendo em vista a falta de definição sobre a natureza das embarcações envolvidas no setor de Energia Eólica *Offshore*, além das incertezas em torno da necessidade de afretamento de embarcações estrangeiras para implementação da atividade, também há dúvidas sobre se as mencionadas regras de circularização e bloqueio acima explicitadas são aplicáveis nesse caso, o que será aprofundado no Capítulo VI.3 deste Parecer.

---

<sup>25</sup> “Art. 2º Para os fins desta Resolução, considera-se: [...] VIII – bloqueio: procedimento, com validade temporal limitada, pelo qual uma EBN oferece uma embarcação de bandeira brasileira para realizar determinado tipo de navegação, conforme os requisitos especificados na circularização; IX – bloqueio firme: procedimento de bloqueio reconhecido como válido pela Antaq para o atendimento da circularização, comunicando formalmente às partes envolvidas e informando as razões da decisão; X – bloqueio parcial: bloqueio que se faz com parte da capacidade em tonelagem requerida, parte da operação requerida, ou por parte do tempo requerido, diante da indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira para o bloqueio completo; [...] XIV – circularização: procedimento de consulta formulada por uma EBN a outras EBNs sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira, como requisito para obter autorização da Antaq para afretar embarcação estrangeira; [...]” (ANTAQ, 2025)

## **IV.2.3 Comando da Marinha do Brasil**

### **III.3.3.1 Lei nº 9.537/1997 - Segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional**

99. Além da ANTAQ, a Marinha também é responsável pelo ordenamento do espaço aquaviário no território brasileiro. Por meio da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que disciplina a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, fica determinada a Marinha do Brasil como autoridade marítima para tal ("Lei nº 9.537/1997")<sup>26</sup>.

100. De acordo com o art. 4º da Lei nº 9.537/1997, é de competência da Marinha regular e criar normativas para, dentre outras elencadas na lei, (i) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas; (ii) inspeções navais e vistorias; (iii) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações; (iv) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes; e (v) estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

### **III.3.3.2 NORMAM-11/DPC – Conceito de parque eólico e procedimento para autorização de projeto**

101. Com competência para tanto, a Marinha emite Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto ("NORMAM"), dentre as quais se destaca a NORMAM nº 11, da Diretoria de Portos e Costas ("NORMAM-11/DPC"), atualizada pelo Decreto nº 10.946/2022, passando a considerar o novo cenário de perspectivas e possibilidades para o setor de Energia Eólica *Offshore*.

102. Na NORMAM-11/DPC, a Marinha apresenta o conceito de "parque eólico" como "área marítima onde são autorizadas instalações de plataformas individuais com aerogeradores, destinados a transformar energia eólica em energia elétrica", além de também introduzir as definições de (i) gerador eólico (WTG); (ii) estação

---

<sup>26</sup> "Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha." (BRASIL, 1997)

transformadora (Transformer Station ou HUB); (iii) estrutura periférica significativa (SPS); e, por fim, de (iv) prisma, nos primeiros moldes do Decreto nº 10.946/2022<sup>27</sup>.

103. Além disso, a NORMAM-11/DPC determina, em seu capítulo 2.17, o procedimento pelo qual o interessado na implementação de parque eólico marinho poderá realizar o requerimento de autorização de seu projeto, sendo a Marinha o órgão competente para autorização da instalação da atividade nas águas territoriais brasileiras<sup>28</sup>.

104. Em 15 de janeiro de 2025, foi publicada a Portaria DPC/DGN/MB nº 157, pela qual a NORMAM-11/DPC foi incorporada e substituída pela NORMAM nº 303 de 2023, da Diretoria de Portos e Costas ("NORMAM-303/DPC")<sup>29</sup>. O conteúdo e as previsões da NORMAM-11/DPC referentes às Eólicas Offshore demonstrados acima não foram alterados, mas apenas reorganizados e consolidados na NORMAM-303/DPC<sup>30</sup>, que passou a ser, desde então, a NORMAM de referência para obras e atividades afins em águas sob jurisdição brasileira.

105. Isso significa, portanto, que além dos desafios inerentes às lacunas e insuficiências das normativas de navegação de apoio marítimo já apresentadas, também deve ser observada a atuação da Marinha na viabilização das atividades de Energia Eólica *Offshore* no país.

106. Assim como bem determina a Lei nº 15.097/2025, a Marinha e seus atos regulatórios também devem estar em sinergia com as atribuições dos demais órgãos e entidades que compõem o GT Eólicas *Offshore* para melhor regulação e atendimento aos projetos de Energia Eólica *Offshore* em desenvolvimento no espaço marinho brasileiro.

---

<sup>27</sup> MARINHA DO BRASIL. *NORMAM-11/DPC REV.2*. 2022. Capítulo 1.9: Autoridade Marítima (AM). Página 24.

<sup>28</sup> MARINHA DO BRASIL. *NORMAM-11/DPC REV.2*. 2022. Capítulo 1.7: Instalação de Parque Eólico Marítimo. Página 65.

<sup>29</sup> As principais modificações implementadas pela NORMAM-303/DPC são: a) alteração do nome; b) alteração da capa; c) inclusão do sumário clicável; d) inclusão do sumário clicável; d) inclusão do glossário; e) inclusão da folha de rosto e; f) alteração de elementos textuais de acordo com a VEGAMARINST nº 30-03. Percebe-se que a substituição da NORMAM-11/DPC pela NORMAM-303/DPC não teve foco na alteração das previsões normativas, mas sim na sua reorganização e consolidação. Dessa forma, permanecem vigentes as previsões referentes às Eólicas *Offshore* trazidas pela NORMAM-11/DPC (MARINHA DO BRASIL. *NORMAM-303/DPC*. 2023. Página 15).

<sup>30</sup> MARINHA DO BRASIL. *NORMAM-303/DPC*. 2023. Capítulo 2.17: Instalação de Parque Eólico Marítimo. Página 85.

107. Vale dizer que as antigas NORMAM-08/DPC<sup>31</sup> e NORMAM-01/DPC<sup>32</sup> – normas que estabeleciam previsões importantes sobre navegação, limites de segurança marítima e uso de plataforma fixa ou flutuante offshore – foram recentemente substituídas, respectivamente, pela NORMAM-204/DPC<sup>33</sup> e NORMAM-201/DPC<sup>34</sup>. Contudo, mesmo com as alterações promovidas pelas Portarias DPC/DGN/MB nº 194 e nº 187 de 2025, ambas as NORMAM's ainda não foram atualizadas para englobar

---

<sup>31</sup> Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

<sup>32</sup> Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto.

<sup>33</sup> A NORMAM-204/DPC disciplina o tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras. Trata-se da NORMAM que substituiu a NORMAM-8/DPC; entretanto, ainda não foram incluídas previsões sobre as atividades das Eólicas Offshore. A NORMAM-204/DPC altera, principalmente: a) na inclusão no inciso 1.9.2. de requisito sobre a "Lista de Verificação de Emergência para Pescadores que Encontram Artefatos Não Detonados"; b) inclusão no artigo 1.10 de requisitos de despacho para o "monitoramento de embarcações empregadas na navegação interior"; c) alteração do artigo 1.14 referente a normativa padrão da SECIRM sobre "Despacho de Embarcações para Antártica"; d) inclusão do artigo 2.23 referente aos requisitos sobre "monitoramento de embarcações empregadas na navegação interior"; e) inclusão no inciso 5.1.1 de exigência da certificação ISO 9001; f) inclusão no inciso 5.1.2 referente a renovação no cadastro de provedor de serviço de Bunkering; g) alteração no título do artigo 5.2; h) inclusão no inciso 5.2.1, da alínea g) sobre recomendação e uso de mantas e barreiras de absorção; i) alteração no título do artigo 5.3; j) inclusão do artigo 5.4 "controle de operações de bunkering realizadas"; k) inclusão do artigo 5.5 "informação de ocorrências de acidentes ou incidentes"; l) alteração do título da Seção II do Capítulo 5; m) inclusão do artigo 5.11 "informação de ocorrências de acidentes ou incidentes"; n) alteração do título da Seção III do Capítulo 5; o) alteração no inciso 5.13.1., alínea d); p) inclusão do artigo 5.15 "controle de operações STB realizadas"; q) inclusão do artigo 5.16 "informação de ocorrências de acidentes ou incidentes"; r) inclusão dos anexos 1-Q (Lista de Verificação de Emergência para Pescadores que Encontram Artefatos Não Detonados), 2-L (Instruções para o Envio de Informações de Posição das Embarcações Empregadas na Navegação Interior) e 5-P (Lista de Verificação da Visita Técnica para Renovação do Cadastro do Provedor de Serviço de Bunkering); e s) alteração dos anexos 1-B (Declaração Geral de Entrada), 1-F (Pedido de Despacho por Período), 1-H (Aviso de Entrada), 1-M (Pedido de Despacho por Período – Navegação Interior), 1-N (Aviso de Entrada - Navegação Interior), 1-O (Aviso de Saída - Navegação Interior), 1-P (Declaração de Cumprimento do Tratado Antártico), 2-B (Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo – SISTRAM), 3-B (Tabela de Indenizações), 5-A (Ficha Cadastral de Provedor de Serviço STS/STB), 5-B (Autorização de Área de Operação de STS), 5-D (Notificação de Saída – Operação STS em mar aberto), 5-F (Lista de Verificação da Visita Técnica ao Provedor de Serviço Ship to Ship), 5-H (Lista de Verificação da Visita Técnica ao Provedor de Serviço Ship to Barge), 5-L (Autorização de Área de Operação de Bunkering), 5-M (Lista de Verificação da Visita Técnica ao Provedor de Serviço de Bunkering), 5-N (Lista de Verificação da Visita Técnica para Renovação do Cadastro de Provedor de Serviço Ship to Ship) e 5-O (Lista de Verificação da Visita Técnica para Renovação do Cadastro de Provedor de Serviço Ship to Barge) (MARINHA DO BRASIL. *NORMAM-204/DPC*. 2025. Página 22).

<sup>34</sup> A NORMAM-201/DPC disciplina as embarcações empregadas na navegação em mar aberto. Trata-se da NORMAM que substituiu a NORMAM-1/DPC; entretanto, ainda não foram incluídas previsões sobre as atividades das Eólicas Offshore. A NORMAM-201/DPC altera, principalmente: a) alteração da capa; b) inclusão do sumário clicável; c) inclusão da folha de rosto; d) alteração dos elementos textuais de acordo com o VEGAMARINST nº 30-03; e) alterações no capítulo 1 sobre tripulação mínima de segurança de embarcações e plataformas; f) alterações no capítulo 2 sobre a possibilidade de inscrição de uma embarcação em qualquer Capitania, Delegacia ou Agência (CDA), bem como houve a inclusão i. de diretrizes sobre a aceitação de documentação por procuração, ii. da simplificação da definição de embarcação miúda e iii. das modificações referentes aos serviços das CDAs; g) alterações no capítulo 3 referente i. à aplicação de convenções e códigos internacionais, ii. Classificação de rebocadores, empurradores, embarcações de apoio a mergulho e embarcações de passageiros com AB maior que 20, iii. à retirada da restrição da emissão da LCEC para embarcações com AB menor ou igual a 200; iv. Aos critérios para emissão do LCEC e Licença de Reclassificação para rebocadores e empurradores com AB maior que 20 e menor ou igual a 50; v. à atualização dos critérios para a LPET; vi. à critérios e procedimentos de documentos técnicos e solicitação de certificados; h) alterações no capítulo 4 sobre material de segurança para embarcações; i) alterações no capítulo 5 sobre transporte de cargas, j) alterações no capítulo 7 sobre borda-livre e estabilidade intacta, k) alterações no capítulo 9 sobre embarcações e plataformas empregadas na prospecção e extração de petróleo e minerais, l) alterações no capítulo 10 sobre vistorias e certificações, e m) alterações no capítulo 17, sobre cadastramento de peritos em agulhas magnéticas. (MARINHA DO BRASIL. *NORMAM-201/DPC*. 2025. Páginas 37 a 41)

o novo setor das Eólicas *Offshore*.

#### **IV.2.4 Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos) e o Projeto de Lei para a sua revisão (PL 733/2025)**

108. A Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações e atividades portuárias ("Lei nº 12.815/2013"), também foi objeto de análise da Nota Técnica nº 196/2022 da ANTAQ, por meio da qual a Agência consolida seu entendimento de que tal Lei regulamenta todos os instrumentos necessários para o desenvolvimento do setor portuário no âmbito da atividade de Energia Eólica *Offshore*<sup>35</sup>.

109. No mesmo sentido da Nota Técnica nº 196/2022, o Acórdão nº 434/2023 da ANTAQ trouxe disposições de suma relevância sobre o setor de Energia Eólica *Offshore* sob a ótica portuária, tais como (i) que é de competência da ANTAQ estabelecer o instrumento jurídico adequado à regulação da ocupação da área de instalação das bases do parque eólico *offshore*; (ii) a aplicabilidade dos instrumentos jurídicos de arrendamento portuário, contrato de uso temporário ou contrato de transição, a depender das características operacionais da instalação do parque eólico *offshore* na área portuária; (iii) a aplicabilidade do contrato de cessão onerosa de uso do espaço marinho na hipótese de instalações de características não operacionais; e, que (iv) por meio do art. 27, XXIX, da Lei nº 10.233/2001<sup>36</sup>, a ANTAQ possui competência para regulamentar um modelo de exploração portuária com características regulatórias voltadas especificamente à geração de Energia Eólica *Offshore*<sup>37</sup>.

110. Entretanto, apesar do entendimento pela aplicabilidade e compatibilidade das normativas portuárias já existentes para o desenvolvimento do setor de Energia Eólica *Offshore*, o Projeto de Lei nº 733/2025 ("PL nº 733/2025") propõe a criação

---

<sup>35</sup> "Quanto aos terminais portuários, considera-se que a Lei nº 12.815/2013 e seu Decreto nº 8.033/2013 regulamentam todos os instrumentos necessários para tecnicamente desenvolver o setor portuário de modo a proporcionar a implementação da nova atividade econômica. O país já possui expertise no setor de produção e exploração de hidrocarbonetos de tal modo que as instalações que prestam serviço para esse setor, naturalmente se houver demanda se direcionaram para a nova atividade. Assim, é de se esperar que os estaleiros e terminais *offshore* sejam os agraciados com as novas operações." (Nota Técnica nº 196/2022).

<sup>36</sup> Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e estabelece as respectivas competências regulatórias.

<sup>37</sup> Item 5.1.1 na íntegra do Acórdão nº 434/2023 da ANTAQ, atualizado pelo Acórdão nº 104/2024.

do Sistema Portuário Brasileiro, a regulação e a exploração dos portos e atividades de operação portuária, com o objetivo de revisar e revogar a Lei nº 12.815/2013.

111. Ainda em tramitação, o PL nº 733/2025 propõe uma reforma ampla do sistema portuário, apresentando propostas como (i) a redefinição das competências administrativas e regulatórias do sistema e atividades portuários<sup>38</sup>, (ii) a extensão da competência do Conselho de Autoridade Portuária ("CAP")<sup>39</sup>, (iii) a constituição de Câmaras de Autorregulação e Resolução de Conflitos<sup>40</sup>, (iv) o aumento do limite de prorrogação dos contratos de arrendamento<sup>41</sup>, (v) normativas sobre contratos de transição e de passagem<sup>42</sup>, e (vi) alterações nas relações de trabalho portuário<sup>43</sup>.

112. Destaca-se nas proposições do PL nº 733/2025 a redefinição de competências do sistema e atividades portuários, mais especificamente da ANTAQ.

113. De acordo com o PL nº 733/2025, a ANTAQ passaria a deter o poder concedente para outorga de (i) autorização de exploração de atividade portuária e de estação de transbordo de mercadorias fora de poligonais de portos públicos; (ii) autorização para exploração de instalação portuária de pequeno porte, (iii) concessão de exploração de hidrovias e vias navegáveis, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e documentos administrativos, bem como para (iv) autorização de transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de exploração da atividade portuária<sup>44</sup>.

114. Ao ampliar o rol de atribuições da ANTAQ, o PL nº 733/2025 propõe, no âmbito da infraestrutura aquaviária e portuária, reforçar a centralização regulatória e decisória da agência, a qual, em conjunto com as autoridades portuárias, passaria a ter ainda mais relevância para o desenvolvimento do setor de Energia Eólica *Offshore*

---

<sup>38</sup> Arts. 7º a 19 (PL nº 733/2025).

<sup>39</sup> Arts. 20 a 22 (PL nº 733/2025).

<sup>40</sup> Arts. 38 a 40 (PL nº 733/2025).

<sup>41</sup> Arts. 53 a 54 (PL nº 733/2025).

<sup>42</sup> Arts. 62 a 75 (PL nº 733/2025).

<sup>43</sup> Arts. 99 a 130 (PL nº 733/2025).

<sup>44</sup> "Art. 8º Compete à Antaq, sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica: : I- outorgar a autorização para exploração de atividade portuária fora de poligonais de portos públicos e fiscalizar os respectivos contratos e serviços, compreendendo a área em terra e água e a declaração de utilidade pública; II- outorgar a autorização para exploração de instalação portuária de pequeno porte; III- outorgar a autorização para exploração de estação de transbordo de mercadorias fora de poligonais de portos públicos; IV- outorgar a concessão para exploração de hidrovias e vias navegáveis, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; V- autorizar a transferência de controle societário ou de titularidade de todas as formas de contratos de exploração da atividade portuária; [...]" (BRASIL, 2025)

no país.

115. Além da ANTAQ, o PL nº 733/2025 também confere novas competências ao CAP, tais como (i) aprovação das propostas de revisão da poligonal do porto<sup>45</sup> e do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto e (ii) sabatar, em sessão pública, os indicados à diretoria da autoridade portuária, emitindo parecer opinativo ao Conselho de Administração quanto à indicação, em até 10 (dez) dias após a realização da sessão<sup>46</sup>.

116. Na medida em que os novos empreendimentos de Energia Eólica *Offshore* dependem de instalações portuárias adequadas para apoio às Fases Operacionais da Eólica *Offshore*, a ampliação das competências da ANTAQ e do CAP tendem a impactar diretamente na viabilidade jurídica e operacional dos projetos do novo setor, em especial no que diz respeito aos procedimentos de outorga, uso e adaptação de infraestruturas portuárias<sup>47</sup>.

117. Na hipótese de aprovação do PL nº 733/2025, serão introduzidas mudanças que impactarão diretamente o apoio portuário ao novo setor, especialmente na extensão de competências da ANTAQ.

#### **IV.2.5 Lei nº 14.301/2022 ("BR do Mar")**

118. Instituído pela Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022 ("Lei nº 14.301/2022"), o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem é um programa do governo brasileiro de estímulo ao uso de cabotagem como modalidade de transporte, a partir da criação de novas formas mais flexíveis de afretamento de embarcações ("BR do Mar").

119. Dentre os objetivos do BR do Mar estão (i) a ampliação de oferta e disponibilidade de frota do transporte por cabotagem; (ii) o incentivo à concorrência e à competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; (iii) o incentivo à formação, à capacitação e à qualificação de marítimos nacionais; e (iv) o

---

<sup>45</sup> "Art. 16. A proposta de revisão da poligonal do porto e do PDZ deverá ser obrigatoriamente apresentada ao Conselho de Autoridade Portuária, sob pena de nulidade." (PL nº 733/2025).

<sup>46</sup> "Art. 22. Compete ao CAP: [...] II - sabatar, em sessão pública, os indicados à diretoria da autoridade portuária, emitindo parecer opinativo ao Conselho de Administração quanto à indicação, em até 10 dias após a realização da sessão; [...]" (PL nº 733/2025)

<sup>47</sup> Grupo de caráter consultivo composto por representantes (i) do poder público, (ii) das operações portuárias privadas, (iii) dos trabalhadores no Porto Público e, por fim, (iv) dos usuários dos serviços portuários e afins.

estímulo ao desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira<sup>48</sup>. Além disso, em razão da menor emissão de carbono por tonelada transportada pelo transporte de cabotagem, o programa BR do Mar também contribui diretamente com as políticas públicas de descarbonização.

120. Sob essa mesma diretriz de sustentabilidade, o programa BR do Mar e o setor em ascensão de Energia Eólica *Offshore* convergem entre si. Reforçando o perfil renovável da energia elétrica já produzida no Brasil e contribuindo para a diminuição da emissão de carbono por meio da alta capacidade produtiva dos ventos em alto-mar, o setor de Energia Eólica *Offshore* também se apresenta como um elemento relevante para as políticas de descarbonização.

121. Apesar de convergentes, a interação do programa BR do Mar ainda não foi abordada pelo percurso jurídico-regulatório existente do setor de Energia Eólica *Offshore*, bem como não foi objeto de estudo das agências reguladoras competentes. Portanto, não há, até o momento, entendimentos superiores ou normativas que coordenem intersetorialmente os mecanismos do programa BR do Mar ao desenvolvimento e operação das atividades do novo setor de eólicas *offshore*.

## V. INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO PÚBLICO E CLIMÁTICO

122. A viabilização econômica de projetos de Energia Eólica *Offshore* depende da existência de instrumentos financeiros aptos a estruturar empreendimentos caracterizados por elevado volume de investimento inicial e longos prazos de maturação. Nesse sentido, mecanismos de financiamento público e climático desempenham função relevante ao viabilizar prazos compatíveis com o ciclo de implantação dos projetos, reduzir o custo médio de capital, ampliar o acesso a crédito de longo prazo e compartilhar riscos com o setor privado por meio de instrumentos financeiros.

---

<sup>48</sup> "Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos: I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem; II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem; IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais; V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira; VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval; VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)." (BRASIL, 2022)

123. No ordenamento jurídico brasileiro, destacam-se instrumentos de financiamento como o Fundo da Marinha Mercante ("FMM"), as linhas estruturadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social ("BNDES"), o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima ("Fundo Clima") e mecanismos multilaterais de financiamento climático, cuja utilização coordenada pode contribuir para a estruturação econômico-financeira de projetos de Eólicas *Offshore* e para o desenvolvimento da cadeia produtiva associada ao novo segmento energético.

124. O FMM é um fundo de natureza contábil, vinculado ao MPOR, cuja finalidade é prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras<sup>49</sup>. Seus recursos são destinados, prioritariamente, ao financiamento de projetos considerados estratégicos para a expansão, modernização e competitividade da frota nacional e da capacidade instalada dos estaleiros brasileiros, mediante apoio financeiro reembolsável concedido por agentes financeiros habilitados pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), em especial o BNDES<sup>50</sup>.

125. Os recursos do FMM podem ser destinados, entre outras finalidades, à construção de embarcações de todas as modalidades de navegação, inclusive de apoio marítimo, conversão e modernização de embarcações, à aquisição e instalação de equipamentos, bem como a reparos e docagens. A legislação também abrange a construção, ampliação e modernização de estaleiros e de suas unidades industriais, bem como a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária.

126. Podem pleitear financiamento com recursos do FMM, prioritariamente, EBNs, empresas brasileiras, estaleiros brasileiros e, em determinadas hipóteses, empresas estrangeiras. O financiamento pode alcançar até 90% do valor do projeto aprovado, admitindo-se percentuais superiores em hipóteses específicas previstas em lei, sendo estruturado com prazos de amortização que podem atingir até 20 (vinte) anos, com período de carência. O enquadramento, análise, negociação e contratação são conduzidos pelos agentes financeiros habilitados, que assumem o acompanhamento e a supervisão dos projetos<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> BRASIL. *Fundo da Marinha Mercante – FMM*. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/incentivos/fmm-fundo-da-marinha-mercante>.

<sup>50</sup> Lei nº 10.893/2004, "Art. 29. O FMM terá como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e, nas condições fixadas em ato do CDFMM, os bancos oficiais federais." (BRASIL, 2004)

<sup>51</sup> Lei nº 10.893/2004, "Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados: I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo: b) a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas

127. A priorização dos pedidos de financiamento com recursos do FMM encontra-se atualmente disciplinada pela Portaria MPOR nº 747/2025<sup>52</sup>, que atualizou e revogou a Portaria MPOR nº 424/2024, responsável por estabelecer critérios objetivos de hierarquização dos projetos conforme ordem de prioridade. Nos termos da referida Portaria, projetos apresentados por EBNs para construção de embarcações em estaleiros brasileiros classificam-se como prioridade de primeira ordem, podendo obter financiamento de até 90% do valor aprovado. Projetos de conversão, modernização, jumborização, docagem e manutenção também integram essa primeira ordem de prioridade quando destinados a EBNs. Empresas brasileiras não enquadradas como EBNs figuram na segunda ordem de prioridade, enquanto empresas estrangeiras que realizem construção ou modernização em estaleiros brasileiros são classificadas na quarta ordem.

128. À luz desse critério normativo, eventual estruturação de projetos de embarcações destinadas às atividades de Eólicas *Offshore* por meio de EBNs - especialmente quando voltados à construção ou conversão em estaleiros brasileiros - poderia enquadrar-se na prioridade máxima prevista pela Portaria, evidenciando o alinhamento entre a política industrial naval e a formação de cadeia de suprimentos para o novo segmento. Considerando tratar-se de indústria nascente, é juridicamente plausível avaliar a conveniência regulatória de reconhecer projetos vinculados às Eólicas *Offshore* como estratégicos para fins de priorização, nos termos do art. 26 da Lei nº 10.893/2004<sup>53</sup>.

129. No exercício de 2026, o FMM registrou a aprovação de R\$ 2,3 bilhões em recursos do Fundo para a construção de seis embarcações de apoio marítimo destinadas às operações *offshore*, com financiamento operacionalizado pelo BNDES, dos quais R\$ 134 milhões já haviam sido desembolsados para início da execução do projeto. O empreendimento prevê a incorporação de tecnologia híbrida nas embarcações, alinhando-se às diretrizes de modernização da frota e de transição

---

ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;[...] m) às empresas estrangeiras, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado [...]" (BRASIL, 2004)

<sup>52</sup> Estabelece critérios para priorização de pedidos de financiamento e concessão de empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM.

<sup>53</sup> O art. 26 dispõe sobre as formas de aplicação dos recursos do FMM, autorizando seu uso principalmente para financiar a construção, modernização e reparo de embarcações, infraestrutura aquaviária e projetos estratégicos da Marinha Mercante e da indústria naval.

energética no segmento *offshore*, no âmbito das quais o FMM opera como instrumento de financiamento<sup>54</sup>.

130. Nesse contexto, o FMM possui histórico consistente de apoio a projetos relacionados a infraestruturas e serviços de apoio marítimo, sendo possível, sob esse raciocínio, considerar eventual viabilização de recursos pela FMM em projetos de Energia Eólica *Offshore*.

131. Considerando que a ANTAQ vem adotando, no plano administrativo, o enquadramento das atividades Eólicas *Offshore* no regime da Navegação de Apoio Marítimo, abre-se espaço para examinar, sob a perspectiva jurídica, a possibilidade de utilização dos instrumentos do FMM como mecanismo de incentivo à construção de novas embarcações ou à adaptação de unidades existentes para atendimento das demandas específicas do novo setor.

132. No plano econômico-regulatório, a aplicação do FMM às embarcações destinadas às operações Eólicas *Offshore* poderia contribuir para reduzir o custo de capital dos armadores, ampliar a oferta de frota apta a operar em águas jurisdicionais brasileiras ("AJB") e, em tese, mitigar eventuais gargalos decorrentes da incidência das regras de prioridade da frota nacional previstas na Lei nº 9.432/1997.

133. Ademais, a possibilidade de financiamento de conversões, modernizações e instalação de equipamentos pode viabilizar a adaptação de embarcações atualmente empregadas no setor de O&G para Fases Operacionais da Eólica *Offshore*, inclusive com incorporação de soluções híbridas e de menor emissão, em consonância com diretrizes de transição energética e de diminuição de impacto ambiental.

134. Para os fins deste Parecer, foram analisadas informações<sup>55</sup> relativas à existência de eventual apoio e financiamento por parte da FMM em projetos no âmbito da Energia Eólica *Offshore*; entretanto, não foi identificado, até o presente momento, nenhum financiamento do FMM destinado a projetos específicos de

---

<sup>54</sup> BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. *Fundo da Marinha Mercante destina R\$ 2,3 bilhões à construção de embarcações offshore em Santa Catarina*. Brasília, jan. 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2026/01/fundo-da-marinha-mercante-destina-r-2-3-bilhoes-a-construcao-de-embarcacoes-offshore-em-santa-catarina>. Acesso em: 11/02/2026.

<sup>55</sup> Foram analisados dados disponibilizados no painel eletrônico oficial do Fundo da Marinha Mercante (FMM), mantido pelo Ministério de Portos e Aeroportos, incluindo informações sobre operações aprovadas, valores financiados e segmentação por tipo de projeto. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/incentivos/fmm-fundo-da-marinha-mercante>. Acesso em: 11/02/2026

implementação de atividades de Energia Eólica *Offshore*.

135. Além da atuação como agente financeiro do FMM, o BNDES ocupa posição importante no financiamento da transição energética no Brasil. Nas últimas duas décadas, o Banco financiou mais de 65 GW de geração renovável, tendo concedido mais de US\$ 36 bilhões em apoio a projetos de energias renováveis desde 2004<sup>56</sup>. No contexto das Eólicas *Offshore*, a expectativa regulatória e institucional é de atuação semelhante à observada no segmento eólico *onshore*, combinando financiamento corporativo nas fases iniciais de desenvolvimento e estruturas de *project finance* na fase de construção, com prazos longos e estruturação preferencialmente em moeda local.

136. Nesse sentido, a Lei nº 15.103, de 22 de janeiro de 2025, instituiu o Fundo de Garantias para o Desenvolvimento Sustentável (“Fundo Verde”), administrado pelo BNDES, com a finalidade de garantir, total ou parcialmente, o risco dos financiamentos concedidos por instituições financeiras para o desenvolvimento de projetos no âmbito do Programa de Aceleração da Transição Energética (PATEN), nos termos do art. 5º da referida Lei. Entre os projetos elegíveis ao programa encontram-se iniciativas de geração de energia eólica, conforme previsto no art. 1º, inciso II.

137. O BNDES também administra o Fundo Clima<sup>57</sup>, instrumento da Política Nacional sobre Mudança do Clima vinculado ao Ministério do Meio Ambiente. No âmbito do BNDES, o Fundo Clima disponibiliza linhas de crédito com condições financeiras diferenciadas, destinadas ao apoio a empreendimentos voltados à mitigação e adaptação às mudanças climáticas, incluindo projetos relacionados à transição energética, à descarbonização da economia e a outras iniciativas de desenvolvimento sustentável.

138. A partir de 2024, o orçamento anual do Fundo Clima foi ampliado de uma média histórica de aproximadamente R\$ 300 milhões para cerca de R\$ 10 bilhões, impulsionado por captações externas<sup>58</sup>. Nesse contexto, o Fundo Clima pode desempenhar papel relevante na fase inicial de consolidação de determinados

---

<sup>56</sup> SOUZA, Renato Santos de; ARANTES, Guilherme Oliveira. *Panorama da energia eólica offshore e as perspectivas para o Brasil*. BNDES Setorial, v. 31, n. 59, 2025, p. 43.

<sup>57</sup> Criado pela Lei nº 12.114, de 9/12/2009, com sua regulamentação definida pelo Decreto nº 9.578, de 22/11/2018, e alterado pelo Decreto nº 11.549, de 05/06/2023.

<sup>58</sup> SOUZA, Renato Santos de; ARANTES, Guilherme Oliveira. *Panorama da energia eólica offshore e as perspectivas para o Brasil*. BNDES Setorial, v. 31, n. 59, 2025, p. 43.

setores, especialmente em projetos pioneiros marcados por maior incerteza regulatória, tecnológica ou comercial, circunstâncias que tendem a impactar o custo de capital e a percepção de risco pelos financiadores privados. A disponibilização de crédito em condições específicas pode contribuir para a melhoria da estrutura financeira dos projetos.

139. No que se refere ao financiamento climático multilateral, o Brasil possui estratégia estruturada de acesso ao *Green Climate Fund – GCF* (“Fundo Verde do Clima”), principal mecanismo financeiro da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima e do Acordo de Paris. O Fundo Verde do Clima financia projetos de mitigação e adaptação em países em desenvolvimento e opera por meio de instrumentos como empréstimos concessionais<sup>59</sup>, garantias, participação acionária e *blended finance*<sup>60</sup>. No Brasil, o Ministério da Fazenda exerce a função de Autoridade Nacional Designada (“AND”), responsável pela coordenação estratégica, priorização e endosso das propostas submetidas ao Fundo<sup>61</sup>.

140. Considerando os cenários de expansão projetados para a Energia Eólica *Offshore* no Brasil, a mobilização coordenada de instrumentos como FMM, linhas do BNDES, Fundo Clima, títulos verdes e fundos climáticos internacionais revela-se elemento central para a estruturação econômico-financeira do setor. No contexto brasileiro, em que a consolidação regulatória e a formação de cadeia produtiva ainda se encontram em estágio inicial, o financiamento público e climático tende a desempenhar função estruturante, criando condições para a progressiva entrada de capital privado de longo prazo.

---

<sup>59</sup> Empréstimos concessionais (*loans* ou *soft lending*, em inglês) são instrumentos financeiros que envolvem a transferência antecipada de recursos de uma parte para outra, com o compromisso de reembolso em condições mais favoráveis do que as praticadas pelo mercado. Esse tipo de financiamento é geralmente utilizado em contextos onde as condições de mercado tornariam os investimentos inviáveis ou onde o financiamento comercial não está disponível. Disponível em: <https://www.gov.br/fazenda/pt-br/assuntos/fundos-internacionais-de-desenvolvimento/fundo-verde-do-clima/como-acessar/emprestimos-concecionais> Acesso em: 23/02/2026.

<sup>60</sup> Estruturas de *Blended Finance* utilizam recursos não reembolsáveis e filantropia visando engajar capital de terceiros para realização de iniciativas com impacto socioambiental. Essas estruturas híbridas podem combinar instrumentos diversos para apoio aos projetos, como por exemplo: dívida, equity, garantias, seguros, programas ou fundos garantidores, grants, pagamento por resultados e assistência técnica. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/desenvolvimento-sustentavel/parcerias/blended-finance#:~:text=O%20BNDES%20prossequir%C3%A1%20com%20o,Bioeconomia%20Florestal%20e%20Desenvolvimento%20Urbano.&text=O%20BNDES%20vem%20diversificando%20suas,Blended%20Finance%20ou%20Finan%C3%A7as%20H%C3%ADbridas>. Acesso em: 23/02/2026.

<sup>61</sup> BRASIL. Ministério da Fazenda. *Fundo Verde do Clima (GCF)*. Disponível em: <https://www.gov.br/fazenda/pt-br/assuntos/fundos-internacionais-de-desenvolvimento/fundo-verde-do-clima/fundo-verde-do-clima-qcf/fundo-verde-do-clima>. Acesso em: 23/02/2026.

141. No próximo capítulo, será melhor aprofundada a aplicabilidade do arcabouço jurídico atual – principalmente no que tange à navegação e apoio portuário e marítimo – para aproveitamento do potencial de geração de Energia Eólica *Offshore* no Brasil, perpassando por lacunas, incertezas e possibilidades diante do desenvolvimento do setor.

## **VI. APLICABILIDADE DO ARCABOUÇO LEGISLATIVO MARÍTIMO E FISCAL ATUAL ÀS ATIVIDADES DAS EÓLICAS OFFSHORE**

142. A promulgação da Lei nº 15.097/2025 estabeleceu o marco legal para a exploração de energia *offshore* no Brasil. Contudo, a referida lei não disciplina aspectos relacionados à operação das embarcações utilizadas nas Fases Operacionais das Eólicas *Offshore* que viabilizam materialmente esses projetos, tampouco trata dos regimes de afretamento, das regras de bandeira ou da caracterização da navegação de apoio marítimo.

143. Essas matérias permanecem submetidas ao regime jurídico da navegação aplicados ao setor de O&G, especialmente à Lei nº 9.432/1997 e à regulamentação da ANTAQ.

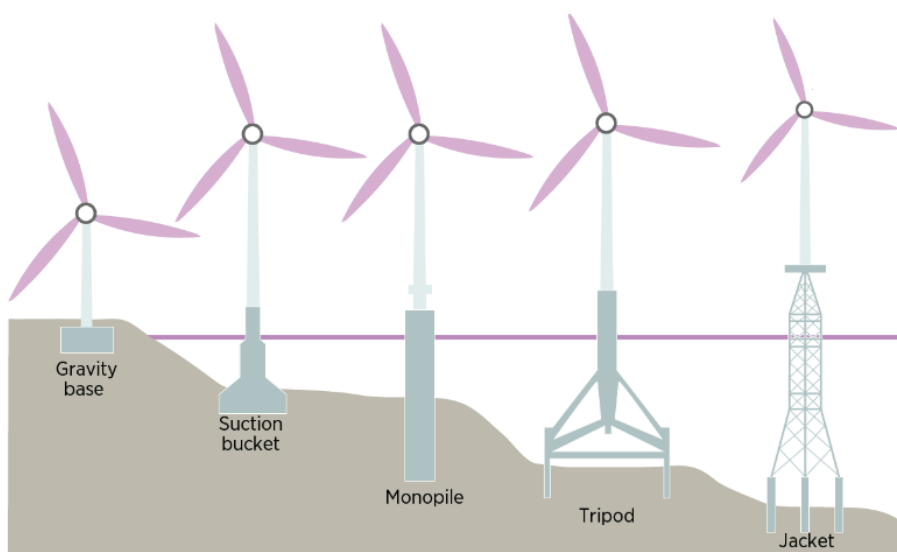
144. Dessa forma, a viabilidade prática dos projetos de Eólicas *Offshore* depende da integração entre o regime do setor de energia, responsável pela outorga e planejamento setorial, e o regime marítimo, que disciplina a operação das embarcações especializadas do setor eólico *offshore*.

145. É sob essa perspectiva integrativa que se examina, neste Capítulo, a aplicabilidade do arcabouço legislativo vigente às atividades marítimas do setor eólico *offshore*.

### **VI.1. Caracterização Operacional das Atividades Marítimas das Eólicas Offshore**

146. A instalação, operação e manutenção de parques eólicos *offshore* pressupõem a execução contínua de um conjunto de atividades marítimas. Trata-se de um modelo de operação que, embora compartilhe determinados elementos com o setor *offshore* de apoio às atividades de O&G, apresenta especificidades, sobretudo em função das obras de engenharia, das embarcações empregadas e da dinâmica operacional da geração de energia elétrica no mar.

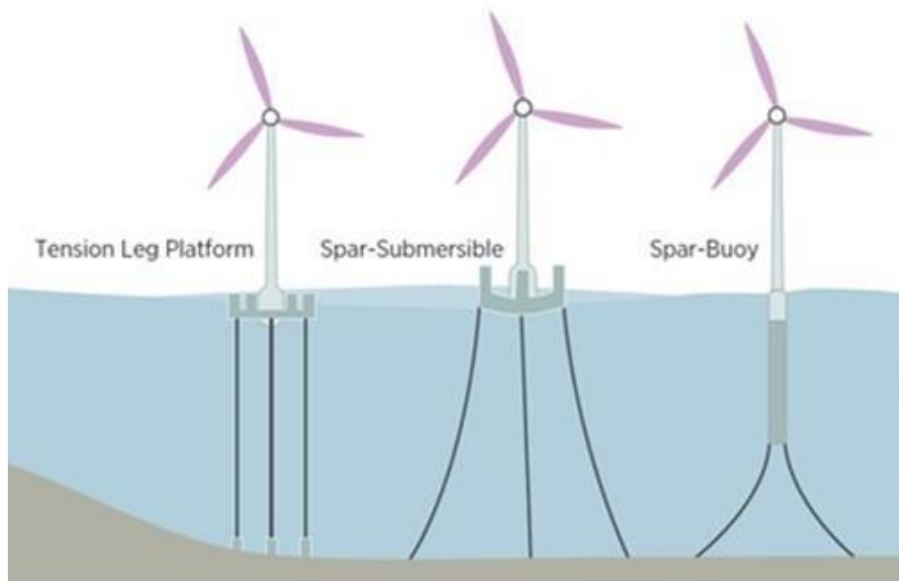
147. Do ponto de vista técnico-operacional, a implantação de parques eólicos *offshore* envolve a instalação de turbinas conectadas à costa por cabos submarinos de transmissão, demandando obras marítimas e submarinas complexas, cujas soluções variam conforme a profundidade e as condições do solo marinho. As fundações e subestruturas dos aerogeradores classificam-se em fundação fixa, ancorada diretamente ao leito marinho, e flutuante, ancorada por sistemas de amarração viabilizando a instalação em áreas de maior profundidade<sup>62</sup>.



**Figura 1 – Exemplos de estruturas com fundação fixa.**

Fonte: IRENA (2018), conforme reproduzido em EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE), *Roadmap Eólica Offshore Brasil*, Nota Técnica NT-EPE-PR-001/2020-r2, 2020, p. 27

<sup>62</sup> EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE). *Roadmap Eólica Offshore Brasil*. Nota Técnica NT-EPE-PR-001/2020-r2. Brasília: Ministério de Minas e Energia, 2020. p. 27-31. Disponível em: [https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-456/Roadmap\\_Eolica\\_Offshore\\_EPE\\_versao\\_R2.pdf](https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-456/Roadmap_Eolica_Offshore_EPE_versao_R2.pdf). Acesso em 12/01/2026.



**Figura 2 – Exemplos de estruturas com fundação flutuante.**

Fonte: IRENA (2018), conforme reproduzido em EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE), *Roadmap Eólica Offshore Brasil*, Nota Técnica NT-EPE-PR-001/2020-r2, 2020, p. 27

148. As atividades marítimas associadas aos empreendimentos de energia eólica *offshore* organizam-se em três fases principais: (i) pré-desenvolvimento, que compreende a delimitação da área marítima, a obtenção da concessão de uso do espaço e a realização dos estudos; (ii) desenvolvimento, abrangendo a instalação e operação, concentrando as principais operações marítimas com embarcações de engenharia e de apoio; e (iii) pós-operação, relativa ao descomissionamento<sup>63</sup>.

149. A execução e a operação de parques eólicos *offshore* requerem o ordenamento do espaço marítimo e o uso contínuo de embarcações e infraestrutura portuária. Isso significa que atraem, além da competência do MPOR na coordenação de políticas públicas portuárias e de transporte aquaviário, a incidência das competências regulatórias da ANTAQ quanto à ocupação de áreas em portos organizados e à classificação das embarcações de apoio marítimo, e da Marinha do Brasil quanto à segurança da navegação e ao uso do espaço aquaviário, conforme delineado no Capítulo IV acima.

<sup>63</sup> ANTAQ. Nota Técnica nº 196/2022/GRN/SRG.

## **VI.2. Tipologia das Embarcações Empregadas nas Atividades Eólicas Offshore**

150. As atividades Eólicas *Offshore* demandam a utilização de um conjunto heterogêneo de embarcações, cuja tipologia varia conforme a fase do empreendimento, o tipo de fundação adotado e a natureza das operações a serem executadas no ambiente marítimo.

151. De modo geral, essas embarcações serão aqui classificadas, de forma não exaustiva, em dois grandes grupos: (i) embarcações de engenharia, diretamente vinculadas à execução das obras de instalação e às intervenções técnicas de maior complexidade; e (ii) embarcações de apoio marítimo, destinadas ao suporte logístico, ao transporte de cargas e às atividades recorrentes de operação e manutenção.

152. O correto enquadramento dessas embarcações no arcabouço regulatório brasileiro, especialmente à luz da legislação de navegação, das normas da ANTAQ e das competências da Marinha, é elemento central para avaliar a suficiência do regime legal atualmente aplicável às eólicas *offshore*.

### **VI.2.1 Embarcações de engenharia**

153. Considerando as operações marítimas associadas à Eólica *Offshore*, enquadram-se como embarcações de engenharia, dentre outras: as embarcações de instalação de turbinas (*Wind Turbine Installation Vessels – WTIV*), embarcações auto-elevatórias (*jack-up vessels*), embarcações de içamento pesado (*heavy lift vessels*), e embarcações dedicadas à instalação de fundações e subestruturas e embarcações de engenharia para lançamento e enterramento de cabos submarinos (*cable laying vessels*)<sup>64</sup>.

154. Esse rol é consistente com a tipologia técnica adotada pela ANTAQ em estudos internos anteriores ao debate suscitado pela Nota Técnica ANTAQ nº 196/2022, relativa às Eólicas *Offshore*. Nesses estudos<sup>65</sup>, as embarcações de engenharia empregadas nas atividades *offshore* são caracterizadas como unidades voltadas predominantemente à execução de obras marítimas e submarinas complexas, distinguindo-se, portanto, das embarcações tradicionais de apoio marítimo utilizadas

---

<sup>64</sup> ANTAQ. Nota Técnica nº 196/2022/GRN/SRG.

<sup>65</sup> ANTAQ. *Embarcações de engenharia empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás*. Brasília: ANTAQ, 2021

no setor de O&G<sup>66</sup>.

155. Esse entendimento técnico integra uma discussão ampla no âmbito da ANTAQ acerca do enquadramento das chamadas “embarcações especializadas” ou “embarcações de engenharia”, empregadas tanto no setor de O&G quanto em outras atividades *offshore*, cuja função principal não é o transporte ou o apoio marítimo, mas a execução direta de empreitadas e serviços de engenharia marítima e submarina.

156. Do ponto de vista regulatório, as embarcações de engenharia utilizadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore* apresentam perfil distinto das embarcações tipicamente enquadradas como apoio marítimo no setor de O&G, não apenas pela sua função, mas também por suas características técnicas, porte e grau de especialização operacional. Observa-se, no estado atual do mercado brasileiro, a inexistência ou limitada disponibilidade de embarcações com capacidade técnica equivalente para a execução de algumas das operações do setor Eólica *Offshore*.

157. Historicamente, a própria ANTAQ reconheceu a distinção funcional e operacional entre as embarcações de engenharia e aquelas enquadradas na definição de apoio marítimo, tendo adotado o entendimento de que embarcações de engenharia *offshore*, por executarem empreitadas e não atividades de transporte aquaviário ou de apoio logístico, não se enquadrariam no conceito de navegação de apoio marítimo, afastando, portanto, a necessidade de autorização prévia de afretamento e, nos moldes regulatórios atuais, a submissão ao procedimento de circularização<sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup> ANTAQ. *Embarcações de engenharia empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás*. Brasília: ANTAQ, 2021, p. 6–7: “Foi observado uma grande diversidade de nomenclatura e tipologia das embarcações utilizadas na exploração offshore de petróleo e gás, não existindo consenso na literatura ou entre os stakeholders do setor aquaviário sobre quais os tipos de embarcações seriam classificadas como especiais [...]. Notou-se que tais embarcações recebem, em função das suas respectivas especificações, diversas denominações, a saber: “embarcações de construção”; “embarcações subsea”; “embarcações de engenharia”; “embarcações de suporte às intervenções submarinas”; “embarcações que operam no leito marinho”; ou mesmo “embarcações especiais” [...] definiu-se como premissa para a execução do estudo, que **as embarcações em evidência são aquelas utilizadas para suportar as obras de engenharia das atividades offshore de exploração e produção de petróleo e gás natural (E&P). Tais embarcações possuem alto valor agregado e executam atividades econômicas consideradas específicas ou exclusivas.**”

<sup>67</sup> SEI/ANTAQ - 0587281 - Formulário para Proposição de Ato Normativo: “Considerando tratar-se de obra de engenharia submarina de grande porte (...) não cabe a esta Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ autorizar os afretamentos de embarcações para este tipo de serviço, não sendo, portanto, necessária a emissão do Certificado de Autorização de Afretamento.” (2018)

158. Todavia, houve inflexão interpretativa no âmbito da Agência, consolidada nas discussões da Agenda Regulatória<sup>68</sup>, passando a ANTAQ a adotar entendimento ampliativo do conceito de apoio marítimo, de modo a enquadrar as embarcações de engenharia *offshore* nessa modalidade de navegação, sujeitando-as ao regime de autorização de afretamento e ao procedimento de circularização previsto na Lei nº 9.432/1997 e na Resolução ANTAQ nº 129/2025.

159. No curso desse debate, a ANTAQ, ao examinar especificamente a temática das Eólicas *Offshore* no âmbito da Nota Técnica nº 196/2022<sup>69</sup>, reconheceu que o eventual enquadramento das embarcações de engenharia empregadas na Eólica *Offshore* como navegação de apoio marítimo não decorre de interpretação literal da Lei nº 9.432/97, já que isso dependeria de alteração legislativa ou de decisão explícita de política pública setorial, tratando-se, portanto, de uma opção regulatória deliberada e consciente.

160. A Nota Técnica nº 196/2022 registrou ainda que, no estado atual da legislação, as embarcações de engenharia empregadas exclusivamente nas fases de construção, operação e descomissionamento de parques eólicos *offshore* não encontram correspondência direta com as categorias de navegação atualmente tipificadas, o que reforça a necessidade de definição regulatória específica para conferir segurança jurídica ao seu regime de operação.

161. Contudo, esse debate técnico antecedeu a consolidação de entendimento diverso posteriormente adotado pelo Acórdão nº 434/2023, alterado pelo Acórdão nº 104/2024, no qual a Agência passou a afirmar, sob o prisma da navegação, que as embarcações empregadas nas atividades da indústria Eólica *Offshore* devem ser classificadas como navegação de apoio marítimo, ressalvadas apenas as embarcações de dragagem na fase de implantação, suprimindo-se a exclusão anteriormente atribuída às embarcações de engenharia.

162. Além disso, a limitada correspondência técnica e operacional das embarcações utilizadas nas Fases Operacionais das Eólicas *Offshore* em relação ao padrão historicamente consolidado no mercado nacional de O&G projeta efeitos diretos sobre a definição do regime jurídico aplicável, inclusive quanto aos regimes de afretamento,

---

<sup>68</sup> ANTAQ. *Agenda Regulatória 2016–2017*, item 2.1; *Agenda Regulatória 2018–2019*, item 2.3

<sup>69</sup> Nota Técnica ANTAQ nº 196/2022, itens 3.30 a 3.32

de eventual bloqueio, da elegibilidade ao REB e das políticas de estímulo à frota nacional. Nessa mesma linha, o tratamento dessas embarcações como apoio marítimo *stricto sensu* tende a submetê-las a um arcabouço normativo concebido para operações logísticas do setor de O&G, podendo gerar incertezas regulatórias quanto à compatibilidade dos requisitos regulatórios aplicáveis e evidenciando lacunas que serão examinadas no capítulo VII deste Parecer.

163. A tensão regulatória apontada no parágrafo anterior torna-se ainda mais evidente quando se confronta tal enquadramento com o conceito legal de navegação de apoio marítimo previsto no art. 2º, VIII, da Lei nº 9.432/97, que vincula o apoio logístico às atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, não contemplando, em sua literalidade, serviços de engenharia voltados à construção de estruturas submarinas associadas à geração de energia elétrica *offshore*.

164. Nesse contexto, a distinção entre serviços de apoio marítimo e serviços específicos de engenharia *offshore* mostra-se fundamental para a adequada calibração das exigências regulatórias relativas (i) à inscrição de embarcações, (ii) à composição de tripulação, (iii) ao regime de afretamento e (iv) à aplicação dos procedimentos de circularização previstos na Resolução ANTAQ nº 129/2025, evitando a transposição automática de regimes concebidos para o setor de O&G a atividades que demandam enquadramento técnico-regulatório próprio.

165. A elucidação dessa diferenciação mostra-se pertinente como premissa conceitual para o exame das embarcações que, diferentemente das aqui tratadas, efetivamente se inserem no regime jurídico da navegação de apoio marítimo, tema que será analisado no tópico subsequente.

### **VI.2.2 Embarcações sujeitas ao regime de apoio marítimo**

166. Além das embarcações de engenharia, as atividades Eólicas *Offshore* demandam o emprego contínuo de embarcações voltadas ao suporte das respectivas operações. Tais embarcações exercem funções a princípio sujeitas ao regime jurídico da navegação de apoio marítimo, na medida em que desempenham atividades típicas de apoio logístico às embarcações de engenharia e às estruturas instaladas no parque eólico *offshore*, sem executar, elas próprias, as obras marítimas ou submarinas principais.

167. Nos termos do art. 2º, inciso VIII, da Lei nº 9.432/1997<sup>70</sup>, a navegação de apoio marítimo caracteriza-se pela prestação de serviço de apoio logístico a outras embarcações ou instalações localizadas em águas sob jurisdição nacional, consistindo, em regra, no transporte de suprimentos, equipamentos e pessoal necessários à execução das atividades *offshore*. O conceito legal adotado é, portanto, eminentemente funcional, centrado na natureza do serviço prestado, e não na sofisticação técnica, no porte ou na especialização da embarcação utilizada.

168. Nesse contexto, a ANTAQ tem consolidado o entendimento de que as embarcações empregadas nas fases de desenvolvimento, operação e pós-operação de projetos *offshore* devem, como regra, ser enquadradas como navegação de apoio marítimo. Esse posicionamento, como já exposto aqui, foi explicitado no Acórdão nº 434/2023/ANTAQ, no qual a Agência reconheceu a existência de sinergia operacional entre os empreendimentos eólicos *offshore* e os projetos *offshore* do O&G<sup>71</sup>.

169. Segundo essa leitura, sempre que a embarcação desempenhar função de apoio logístico a outras embarcações ou instalações *offshore*, ainda que inserida no contexto de uma nova cadeia produtiva, caracterizar-se-á a navegação de apoio marítimo para fins regulatórios.

170. Em termos de tipologia, inserem-se nesse grupo, de forma exemplificativa, embarcações do tipo *Platform Supply Vessel (PSV)*, *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)*, *crewboats* e *Multi-Purpose Support Vessels (MPSV)* utilizadas para apoio logístico, transporte de pessoal, reboque, posicionamento e apoio operacional às embarcações de engenharia e às estruturas instaladas no parque eólico *offshore*. Essas embarcações, diferentemente das embarcações de engenharia analisadas no tópico anterior, não executam diretamente obras marítimas ou submarinas, mas atuam de forma acessória e complementar à atividade principal.

---

<sup>70</sup> "VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;"

<sup>71</sup> ANTAQ. Acórdão 434/2023. "5.1.2. sob o prisma da navegação, firmar o entendimento que as embarcações empregadas nas atividades da indústria eólica *offshore*, em face da sinergia operacional com as embarcações empregadas nas atividades do setor de petróleo, gás e hidrocarbonetos, devem ser classificadas no conceito de navegação de apoio marítimo; excetuando-se as embarcações de engenharia e dragagem utilizadas na etapa de implantação."

171. Dados recentes do setor indicam que a frota de apoio marítimo em AJB encerrou o ano de 2025 com 473 embarcações, das quais 383 de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira, representando aproximadamente 81% de participação da bandeira nacional<sup>72</sup>.

172. A composição dessa frota revela predominância de embarcações típicas de apoio marítimo, 43% PSVs/OSRVs (203 unidades), 14% AHTS (67 unidades), além de LH/SVs, RSVs, FSVs, PLSVs e MPSVs. Trata-se, em sua maioria, de embarcações tradicionalmente empregadas em operações de apoio marítimo às atividades *offshore* de O&G.

173. Tal panorama quantitativo demonstra a consolidação de uma frota nacional relevante no segmento de apoio marítimo convencional em AJB, especialmente no âmbito das operações vinculadas ao setor de O&G. No contexto regulatório vigente, a existência dessa capacidade instalada não constitui dado meramente estatístico, mas elemento jurídico relevante para a incidência das regras de prioridade à bandeira brasileira e para a operacionalização do procedimento de circularização, na medida em que tais mecanismos pressupõem a verificação concreta de disponibilidade de embarcações aptas ao atendimento da demanda.

174. Esse enquadramento funcional permite avaliar se as embarcações de apoio às operações Eólicas *Offshore* devem ser submetidas, de forma integral ou com adaptações, às mesmas regras do arcabouço regulatório vigente aplicáveis às operações de apoio marítimo no setor de O&G, referentes às políticas de incentivo à frota nacional<sup>73</sup>.

175. A posição atualmente adotada pela ANTAQ indica que, em princípio, tais embarcações estão sujeitas às regras gerais de autorização, afretamento, circularização, elegibilidade ao REB e composição mínima de tripulação brasileira, ressalvada a necessidade de análise do caso concreto e das especificidades operacionais de cada projeto.

---

<sup>72</sup> Relatório Syndarma/Abeam, divulgado pela Revista Portos e Navios, 2026.

<sup>73</sup> Nesse contexto, entende-se como políticas de incentivo à frota nacional normas sobre afretamento, reserva de bandeira, circularização, bloqueio, REB e financiamento via FMM.

### **VI.3. Enquadramento Regulatório das Embarcações**

176. A partir da caracterização operacional das atividades Eólicas *Offshore* e da identificação das tipologias de embarcações nelas empregadas, impõe-se examinar a forma como o arcabouço jurídico vigente da navegação se aplica a essas operações.

177. O objetivo deste tópico é verificar se as normas atualmente em vigor, concebidas, em grande medida, para disciplinar a navegação de apoio marítimo associada ao setor de O&G, são juridicamente compatíveis com as especificidades operacionais dos empreendimentos eólicos *offshore* ou se demandam adaptações interpretativas ou normativas.

178. Nesse contexto, a análise do enquadramento regulatório das embarcações empregadas nas Eólicas *Offshore* deve partir da legislação geral de navegação. A partir desse exame, será possível avaliar a coerência do regime atualmente aplicável e identificar eventuais lacunas regulatórias.

#### **VI.3.1 Tipo de Navegação e Compatibilidade Jurídica à luz da Lei nº 9432/1997**

179. Conforme mencionado no capítulo anterior, a Lei nº 9.432/1997 constitui o marco legal central do ordenamento jurídico da navegação no Brasil. Ela define as modalidades de navegação<sup>74</sup>, estabelece os critérios para a operação de embarcações nacionais e estrangeiras nas AJB e disciplina os regimes de afretamento, entre outras regras ali previstas.

180. A relevância da referida lei para os fins deste Parecer reside, sobretudo, na definição do regime jurídico aplicável às embarcações empregadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*, notadamente quanto à possibilidade de seu enquadramento no conceito de navegação de apoio marítimo, cuja regulação se insere na esfera de competência da ANTAQ.

---

<sup>74</sup> A Lei nº 9.432/1997 define em seu artigo 2º os seguintes tipos de navegação: navegação de apoio portuário, navegação de apoio marítimo, navegação de cabotagem, navegação interior, navegação de longo curso e navegação de travessia.

181. Essa avaliação é particularmente sensível porque, conforme reconhecido pela Diretoria da ANTAQ, os custos e a eficiência logística associados à navegação e ao suporte portuário têm peso determinante na viabilidade e no desempenho de projetos eólicos *offshore*, especialmente nas etapas de operação e manutenção<sup>75</sup>.

182. No que se refere à navegação de apoio marítimo, a Lei nº 9.432/1997 possui uma estrutura normativa pensada para a promoção de políticas de proteção e fomento à frota e à indústria naval brasileiras. Isso se dá por meio de (i) regras de composição de tripulação, (ii) elegibilidade ao REB, (iii) fiscalização e sanções administrativas e (iv) regras de reserva de mercado às EBNs e (v) uso condicional de embarcações estrangeiras.

183. Contudo, como a Lei nº 9.432/1997 foi concebida a partir de categorias vinculadas a atividades *offshore* tradicionais, cadeias produtivas emergentes como a geração de energia *offshore* carecem de tratamento expresso em lei.

184. A aplicação desse conjunto normativo ao setor de Energia Eólica *Offshore* evidencia a ausência de previsões legais específicas e, conseqüentemente, a limitação da lei quanto à oferta de parâmetros claros de enquadramento para usos econômicos supervenientes do espaço marítimo.

185. Assim sendo, o desenho normativo vigente faz com que a compatibilidade jurídica das atividades de geração eólica *offshore* com as modalidades de navegação previstas na Lei nº 9.432/1997 não resulte de enquadramento legal expresso, mas sim de exercício interpretativo necessário para permitir a aplicação do regime jurídico existente a uma realidade operacional superveniente.

186. Essa ausência de menção específica, contudo, deve ser analisada à luz do contexto histórico da Lei nº 9.432/1997, anterior à consolidação da indústria eólica *offshore* no Brasil, e de sua finalidade, voltada à ordenação do uso da navegação em águas sob jurisdição nacional, e não à delimitação exaustiva de setores econômicos específicos aos quais se refere.

---

<sup>75</sup> Antaq. Relatório do Relator. Relatora Flávia Takafashi. Processo: 50300.020618/2022-01. Estudo sobre energia offshore e os aspectos regulatórios de navegação e portuários. Disponível em: [https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md\\_pesq\\_documento\\_consulta\\_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouB15VnVL5b7-UrE5RBxOr3JzYNDKob888WrVUhMoUv3BvYuqpEjsc91kufQElskrYxFDYNHdvlrsIw4rI3o3\\_FIk1\\_7i800jjOnXbt](https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouB15VnVL5b7-UrE5RBxOr3JzYNDKob888WrVUhMoUv3BvYuqpEjsc91kufQElskrYxFDYNHdvlrsIw4rI3o3_FIk1_7i800jjOnXbt). Acesso em: 23/01/2026.

187. Nesse ponto, a lei oferece um conjunto fechado de categorias de navegação e regras associadas, sem contemplar mecanismos explícitos de adaptação automática a novas cadeias produtivas *offshore*, o que impõe à autoridade reguladora o desafio de enquadrar atividades emergentes a partir de categorias jurídicas preexistentes, até que sobrevenha disciplina normativa específica.

188. Sob perspectiva estritamente jurídico-sistemática, quando as embarcações empregadas nas operações de Eólicas *Offshore* desempenham funções logísticas materialmente equivalentes às tradicionalmente exercidas no setor de O&G, é coerente sua sujeição ao regime de apoio marítimo, em consonância com o entendimento institucional já externado pela ANTAQ.

189. Entretanto, quando se trata das embarcações com funções específicas do setor, a ausência de previsão legal expressa e a dependência por interpretação pelo ente administrativo geram incertezas regulatórias relevantes quanto à viabilidade econômico-financeira e operacional do enquadramento da geração Energia Eólica *Offshore* nas regras vigentes da Lei nº 9.432/1997, evidenciando a necessidade de ajustes na referida Lei ou mesmo na criação e edição de lei própria para o setor de geração de Energia Eólica *Offshore* com relação ao regime de navegação e às embarcações utilizadas.

190. Buscando referência na Noruega, onde já há algum tempo projetos de eólicas *offshore* foram implantados num ecossistema maduro de exploração e produção de O&G *offshore*, a Lei de Energia Offshore de 2010 daquele país regula a produção de energia renovável em ambiente marítimo, incluindo a geração de energia eólica *offshore*. Referida lei institui um sistema de licenciamento para parques eólicos *offshore* e estabelece obrigações e requisitos específicos para os operadores atuantes nas áreas licenciadas. As embarcações que operam nessas áreas devem observar as condições constantes das licenças, bem como os requisitos impostos pela Diretoria Norueguesa de Recursos Hídricos e Energia e pelo Ministério competente no âmbito da atividade, obrigações essas que, em regra, não se aplicam às embarcações comuns em tráfego marítimo geral.

191. No que se refere aos requisitos técnicos aplicáveis às embarcações, observa-se que as embarcações destinadas ao suporte à eólica *offshore* estão sujeitas a um regime semelhante àquele aplicável às embarcações *offshore* do setor de óleo e gás

(O&G), embora inseridas em um arcabouço jurídico principal distinto. Tais requisitos — comuns às embarcações de eólica offshore e às embarcações offshore de O&G — diferem substancialmente daqueles aplicáveis às embarcações convencionais.

### **VI.3.2 Regras de prioridade da frota nacional e impactos às operações Eólicas *Offshore***

192. Um dos principais efeitos jurídicos do enquadramento das operações Eólicas *Offshore* no regime da navegação de apoio marítimo é a incidência das regras de prioridade da frota nacional, materializadas por meio do procedimento de circularização prévia para o afretamento de embarcações estrangeiras, tal como estruturadas pela Lei nº 9.432/1997 e regulamentadas, no plano infralegal, pela Resolução ANTAQ nº 129/2025. Esse enquadramento projeta sobre as operações Eólicas *Offshore* um modelo regulatório originalmente concebido para o setor de O&G, com impactos diretos sobre a contratação, a mobilização e o uso de embarcações estrangeiras.

193. A circularização opera, na prática, como etapa necessária para a flexibilização da reserva de bandeira, na medida em que somente após a verificação da inexistência de embarcação nacional similar disponível é que se viabiliza o afretamento de embarcação estrangeira por EBN. Trata-se de instrumento central da política pública de fomento à indústria marítima e naval brasileira, cuja aplicação é mandatória nos casos de afretamento de embarcações estrangeiras que desejam operar em AJB.

194. No âmbito desse procedimento, a manifestação de interesse por armador nacional pode resultar no bloqueio do afretamento da embarcação estrangeira originalmente pretendida, desde que demonstrada a capacidade da embarcação brasileira em atender aos requisitos técnicos e operacionais da operação. O bloqueio não opera de forma automática, estando sujeito à análise técnica e decisória da ANTAQ, que avalia a aderência da embarcação bloqueante às especificações do projeto, podendo deferir ou indeferir o bloqueio apresentado.

195. Recentemente, o regime de bloqueio foi ampliado, tendo a Resolução ANTAQ nº 129/2025 introduzido definição atualizada de bloqueio parcial, prevista em seu art. 2º, inciso X, segundo a qual se considera bloqueio parcial aquele que se faz "*com parte da capacidade em tonelagem requerida, parte da operação requerida, ou por parte do tempo requerido, diante da indisponibilidade de embarcações de bandeira*

*brasileira para o bloqueio completo*". Essa ampliação conceitual passou a admitir, além do bloqueio por tonelagem e por tempo, o bloqueio por parte da operação requerida.

196. No contexto da Eólicas *Offshore*, a alteração é relevante porque, se as regras de circularização também se aplicarem às embarcações desse setor, a análise não será limitada à mera disponibilidade formal e passará a considerar a própria "operação requerida". Isso irá permitir o bloqueio por embarcação nacional apta a executar apenas parte das atividades, mesmo sem equivalência técnica integral com a unidade originalmente prevista, gerando riscos de descontinuidade operacional, atrasos, aumento de custos e impactos no planejamento contratual.

197. A matéria tem sido debatida inclusive no setor de O&G. No Relatório de Análise de Impacto Regulatório ("AIR") Preliminar de 16 de novembro de 2025, a ANTAQ reconheceu a existência de divergências interpretativas e insuficiência de critérios objetivos para aferição dos bloqueios parciais, especialmente quanto à especificação da operação requerida, o que pode gerar assimetria informacional, negociações prolongadas e elevada discricionariedade decisória<sup>76</sup>. Tal discussão integra, inclusive, a Agenda Regulatória da ANTAQ 2025-2028, que prevê revisão dos procedimentos de circularização e bloqueio, com aprimoramento de critérios e maior especificação das características das operações pretendidas<sup>77</sup>.

198. A aplicação dessas regras às operações Eólicas *Offshore*, contudo, revela-se particularmente sensível. Em especial, quando a demanda envolver embarcações altamente especializadas e de baixa fungibilidade técnica, como *WTIVs*, *heavy lift vessels* e *cable laying vessels*, inexistentes ou escassas no mercado nacional. Nessas

---

<sup>76</sup> Relatório de Análise de Impacto Regulatório Preliminar – ANTAQ (16/11/2025), item 4.48: "Há diversas possibilidades de bloqueio parcial e bastante divergência interpretativa no mercado derivada da falta de clareza da norma, bem como de sua complexidade. Esta é uma falha institucional que precisa ser mitigada. A baixa especificação da norma em relação aos bloqueios parciais também gera, pontualmente, desconfiança derivada de uma certa instabilidade regulatória em relação a este ponto. Isso, por seu turno, é uma falha regulatória. São hipóteses de bloqueio que suscitam dúvidas no mercado (i) Bloqueio parcial por tempo; (ii) Bloqueio de apenas uma parte do serviço que está sendo circularizado; [...] De tudo, pode-se sustentar que os critérios utilizados para analisar os bloqueios parciais são incompletos e pouco objetivos, o que gera insegurança no mercado. Cabe à Agência Reguladora criar regras gerais para que o mercado funcione de forma adequada, possivelmente adentrando minimamente em especificações, uma vez que seria o mercado o agente mais adequado para discutir as tecnicidades das operações e das embarcações envolvidas nas negociações relacionadas aos bloqueios às consultas ao mercado."

<sup>77</sup> Agenda Regulatória ANTAQ 2025-2028, item 2.2: "Procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira. O objetivo é revisar a regulamentação sobre os procedimentos de consulta de disponibilidade de embarcação brasileira intermediados pela ANTAQ para promover (i) o aprimoramento dos critérios de circularização e bloqueio; (ii) melhor especificação das características das operações pretendidas (cargas transportadas, terminais portuários utilizados, etc); e (iii) maior efetividade dos procedimentos."

hipóteses, a controvérsia não se limita à existência de embarcação brasileira, mas à sua efetiva equivalência funcional e técnica à solução originalmente estruturada no projeto, o que tende a tornar o processo decisório mais complexo e potencialmente mais demorado.

199. Tais efeitos são agravados pela própria dinâmica contratual dos projetos Eólicos *Offshore*, frequentemente estruturados sob contratos EPCI<sup>78</sup>, nos quais a embarcação integra o núcleo técnico da solução de engenharia. A substituição de embarcação previamente selecionada, ainda que formalmente considerada no procedimento de circularização, pode comprometer a integridade técnica do projeto, a alocação de riscos contratuais e a previsibilidade econômico-financeira da operação.

200. A experiência acumulada no setor de O&G, amplamente registrada em decisões administrativas da ANTAQ e em análises técnicas, demonstra que o procedimento de circularização, quando aplicado a embarcações de engenharia complexa, frequentemente resulta em bloqueios cuja adequação técnica é objeto de controvérsia, prolongando o processo decisório e impondo períodos de inatividade às embarcações estrangeiras já contratadas. A transposição desse modelo para o setor de Eólicas *Offshore* tende a reproduzir, ou intensificar, essas fricções, em um mercado ainda incipiente no Brasil.

201. Ademais, o enquadramento das operações Eólicas *Offshore* no regime da navegação de apoio marítimo implica a aplicação das regras de bandeira previstas na Lei nº 9.432/1997, segundo as quais a exploração dessa modalidade de navegação é, como regra, reservada às EBNs. Nesse contexto, as embarcações de apoio marítimo, inclusive de origem estrangeira, podem ser vinculadas ao REB, desde que operadas por EBN e atendidos os requisitos legais.

202. O REB constitui um regime jurídico especial que permite que embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, com suspensão temporária de bandeira, operem como se nacionais fossem, para fins regulatórios e operacionais. Essa vinculação possibilita a utilização de vantagens relevantes, tais como acesso a financiamento em condições favorecidas, redução de custos operacionais, além de maior

---

<sup>78</sup> Contratos EPCI (*Engineering, Procurement, Construction and Installation*) são modelos de contratação onde um único fornecedor é responsável por todas as etapas de grandes projetos.

previsibilidade regulatória quanto à permanência da embarcação em AJB.

203. Do ponto de vista de incentivos e desenho econômico-regulatório, o REB é também identificado, no debate setorial, como um mecanismo que se articula com a política pública de estímulo à frota nacional (ao lado de instrumentos como circularização e fundos setoriais), compondo um “ pilar ” de incentivo à expansão/renovação de frota e ao aumento da capacidade de prestação de serviços no mercado brasileiro.

204. Nesse contexto, embora a incidência das regras de prioridade da frota nacional às operações Eólicas *Offshore* seja juridicamente coerente com o enquadramento regulatório atualmente adotado pela ANTAQ, ela evidencia uma tensão estrutural entre os objetivos de política industrial marítima e as exigências práticas de viabilidade técnica, previsibilidade regulatória e segurança jurídica dos empreendimentos de Eólicas *Offshore*, reforçando a necessidade de calibragem regulatória ou de disciplina normativa específica para o novo setor.

205. Essa tensão entre os objetivos de política industrial marítima e as exigências de viabilidade técnica e segurança jurídica já se refletiu em consultas concretas submetidas à ANTAQ. No Acórdão nº 499/2022<sup>79</sup>, por exemplo, consignou-se a inexistência de disciplina específica no REB para enquadramento do tipo de navegação em atividade eólica e, no caso concreto, admitiu-se o enquadramento como apoio marítimo para fins de REB, ressaltando, portanto, o caráter casuístico e a lacuna normativa de base.

206. Embora o tratamento infralegal permita à ANTAQ oferecer uma resposta regulatória imediata à demanda por operações *offshore* no setor eólico, a aplicação automática e indistinta dessas regras suscita questionamentos quanto à sua adequação plena às especificidades técnicas, contratuais e operacionais das atividades Eólicas *Offshore*, especialmente quando envolvem embarcações de engenharia ou unidades altamente especializadas.

---

<sup>79</sup> Processo nº 50300.002301/2022-85, Acórdão 499/2022: “5.1.1 não há disciplina específica nas normas que tratam do Registro Especial Brasileiro - REB para o enquadramento do tipo de navegação realizado pelas embarcações que operam na exploração ou no desenvolvimento de atividade eólica; 5.1.2. no caso concreto, para fins de enquadramento no REB, a navegação pretendida se enquadra como apoio marítimo, prevista no inciso VIII, artigo 2º, da Lei 9.432, de 1997”

207. Nesse contexto, a extensão do regime de apoio marítimo às operações eólicas *offshore* deve ser compreendida como solução regulatória transitória, adotada enquanto não houver disciplina normativa própria para o setor em desenvolvimento.

#### **VI.4. Regimes fiscais aplicáveis e impactos sobre custos de importação (REPETRO, REPORTO e alternativas)**

208. O êxito na abertura e no desenvolvimento de qualquer novo mercado pressupõe não somente a edição de um arcabouço normativo regulatório robusto, mas também o endereçamento de propulsionadores, de natureza fiscal, bem desenhados, com os objetivos de atrair e fomentar projetos em suas diferentes etapas mediante, sobretudo, a desoneração de investimentos.

209. Essa desoneração de investimentos é a característica principal do regime do Repetro, aplicável exclusivamente aos bens utilizados no âmbito das atividades de exploração e produção de petróleo e gás – notadamente por se tratar de uma indústria cuja fase de exploração envolve elevado investimento inicial e riscos consideráveis.

210. Para fins do escopo desse Parecer (atividades marítimas relacionadas às Fases Operacionais relacionadas às eólicas *offshore*), e considerando que, até o momento, não foi veiculada uma política pública de incentivos voltada especificamente ao desenvolvimento do mercado de geração de energia eólica *offshore* no Brasil, destaca-se os regimes e incentivos atualmente existentes aplicáveis ao desenvolvimento de projetos dessa natureza, ainda que de forma tangencial ou parcial.

211. Importante notar que as embarcações utilizadas nas Fases Operacionais das eólicas *offshore*, bem como as suas partes e peças, equivalem, no contexto ora analisado, a qualquer outro ativo que seja empregado diretamente na implantação dos projetos, como turbinas e pás, por exemplo.

- **REPORTO**

212. REPORTO tem como objetivo a modernização e ampliação da estrutura portuária, permitindo a importação de máquinas e equipamentos destinados à utilização na prestação de serviços específicos, tais como a carga, descarga,

armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos e de sistemas suplementares de apoio operacional.

213. O regime permite, na importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, a suspensão do pagamento do imposto de importação, do imposto sobre produtos industrializados, da contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação, quando importados diretamente pelos beneficiários do regime e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na execução de serviços acima mencionados.

214. Para serem elegíveis como beneficiários do regime, os interessados devem se enquadrar em um dos seguintes perfis: operador portuário; concessionário de porto organizado; arrendatário de instalação portuária de uso público; empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo; empresas de dragagem; recintos alfandegados de zona secundária; centros de treinamento profissional; ou concessionários de transporte ferroviário.

215. O REPORTO foi mantido no âmbito da reforma tributária, com previsão expressa no art. 105 da Lei Complementar nº 214/25. A lógica da desoneração permanece a mesma, sendo a suspensão nas aquisições e importações aplicáveis ao IBS e à CBS.

216. O prazo final de vigência do REPORTO é, atualmente, 31.12.2028.

217. Importante destacar que, em razão de suas características, o REPORTO possui a possibilidade de alcançar embarcações de apoio portuário, mas não propriamente as de apoio marítimo, de modo que seu potencial de contribuir efetivamente com embarcações que atuem no apoio às operações de eólicas offshore se mostra bastante residual, ou mesmo inexistente.

218. Por fim, cabe esclarecer que eventual ampliação do REPORTO para o ICMS apenas seria viável por meio da edição de um Convênio ICMS, por meio do qual todos os estados, no âmbito do CONFAZ, concordassem com a referida inclusão.

219. A viabilidade de tal medida, no entanto, parece bastante baixa, tendo em vista a crescente tendência na redução de incentivos já previstos em Convênios ICMS, sobretudo em virtude da reforma tributária.

220. Nesse contexto, a estratégia mais efetiva consistiria em concentrar os esforços na reforma tributária e nos novos tributos sobre o consumo, visando à desoneração dos projetos futuros e garantindo segurança jurídica e previsibilidade financeira.

• **Registro Especial Brasileiro – “REB”**

221. Como antecipado no subtópico IV.2.1, o REB foi instituído a partir da promulgação da Lei nº 9.432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário.

222. A finalidade do REB é a de fomentar a Marinha Mercante brasileira por meio da concessão de incentivos fiscais proporcionados a partir da construção, conservação, modernização e reparo de embarcações, os quais incluem isenções do PIS e da COFINS-Importação<sup>80</sup>; Imposto sobre a Importação (II)<sup>81</sup>; Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)<sup>82</sup>; e Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) – de acordo com a regra de cada Estado Brasileiro.

223. Poderão ser registradas no REB as embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação, bem como as embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, com suspensão de bandeira, nas seguintes condições:

- (a) Para navegação de longo curso e interior de percurso internacional, até o dobro da tonelage de porte bruto das embarcações de tipo semelhante, encomendadas a estaleiros brasileiros instalados no País, pela empresa brasileira afretadora, com contrato de construção em eficácia, adicionado da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de tipo semelhante de sua propriedade;
- (b) Para navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, na forma prevista no inciso III do art. 10 da Lei nº 9.432/97.

---

<sup>80</sup> Lei nº 10.865/04: “Art. 8º As contribuições serão calculadas mediante aplicação, sobre a base de cálculo de que trata o art. 7º desta Lei, das alíquotas: § 12. Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas das contribuições, nas hipóteses de importação de I - materiais e equipamentos, inclusive partes, peças e componentes, destinados ao emprego na construção, conservação, modernização, conversão ou reparo de embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro;” (BRASIL, 2004)

<sup>81</sup> Decreto 6.759/09 (Regulamento Aduaneiro) “Art. 136. São concedidas isenções ou reduções do imposto de importação: II - aos casos de: q) partes, peças e componentes, importados, destinados ao emprego na conservação, modernização e conversão de embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro”

<sup>82</sup> Decreto 6.759/09 (Regulamento Aduaneiro): “Art. 245. São isentas do imposto as importações I - a que se refere o inciso I e as alíneas “b” a “o” e “q” a “u” do inciso II do art. 136, desde que satisfeitos os requisitos e condições exigidos para a concessão do benefício análogo relativo ao imposto de importação”

- **Lei nº 8.032/90**

224. A Lei nº 8.032/90 dispõe, em seu artigo 2º, inciso II, alínea "j"<sup>83</sup>, sobre a isenção do Imposto de Importação e do Imposto sobre Produtos Industrializados sobre a importação de partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão, e manutenção de aeronaves e embarcações.

225. Relevante destacar que a jurisprudência (notadamente, a do Tribunal Regional Federal da 2ª Região) sedimentou posicionamento no sentido de que o benefício se aplica indistintamente aos diferentes tipos de embarcações, sendo irrelevantes a sua vinculação ou não ao REB, e a atividade econômica a que será destinada.

226. Trata-se, portanto, de benefício capaz de alcançar, em sua plenitude, as embarcações destinadas ao apoio às operações de eólicas offshore.

- **REIDI**

227. Com o objetivo de atrair a execução de projetos relevantes de infraestrutura nos setores de transporte, energia, saneamento básico e irrigação, o Governo Federal instituiu o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, por meio da Lei nº 11.488/2007.

228. Como regra geral, o REIDI pode ser concedido a pessoas jurídicas titulares de projetos de infraestrutura nos setores acima mencionados, as quais podem se beneficiar da suspensão das contribuições sociais ao PIS e à COFINS incidentes sobre as aquisições no mercado interno e as operações de importação de bens destinados ao uso ou à incorporação nas obras de infraestrutura, bem como sobre a aquisição e a importação de serviços aplicados nessas obras.

229. Desde que observadas as condições e os requisitos previstos na legislação do REIDI, as contribuições ao PIS e à COFINS suspensas são posteriormente convertidas em alíquota zero.

---

<sup>83</sup> Lei nº 8.032/90: "Art. 2º As isenções e reduções do Imposto de Importação ficam limitadas, exclusivamente: II - aos casos de: j) partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão e manutenção de aeronaves e embarcações;" (BRASIL, 1990)

230. Os incentivos concedidos por meio do REIDI também foram mantidos no contexto da reforma tributária e encontram-se disciplinados nos artigos 106 e seguintes da Lei Complementar nº 214/2025. O período de fruição do incentivo permanecerá sendo de 5 (cinco) anos, contados da data de registro do titular do projeto de infraestrutura no âmbito do REIDI.

231. Importante esclarecer que, em princípio, o REIDI se aplica aos ativos efetivamente incorporados à estrutura física dos projetos de infraestrutura, incluindo os de energia. No entanto, há uma série de precedentes envolvendo a autorização do alcance do benefício quanto a ativos detidos pela beneficiária do projeto, essenciais ao funcionamento/operacionalidade do projeto, e que estejam vinculados a tal projeto de forma exclusiva.

232. Há, portanto, a princípio, a possibilidade de que embarcações destinadas ao suporte às operações de eólicas offshore sejam alcançadas pelo benefício, o que dependerá, contudo, de aval específico, e da vinculação exclusiva da embarcação ao projeto – sendo impossibilitado o uso para quaisquer outros fins – pelo prazo de 5 (cinco) anos.

233. Acerca da eventual ampliação do REIDI para abranger o ICMS, conforme foi cogitado em interações ao longo do projeto, aplicam-se os mesmos comentários relacionados ao “REPORTO”, acima, i.e., no sentido de que as chances de sucesso de eventual tentativa são bastante reduzidas, tendo em vista o movimento justamente contrário por parte dos Estados (no sentido, inclusive, de enxugar benefícios já existentes), por conta da reforma tributária em curso.

- **Ex-Tarifário**

234. O regime de ex-tarifário consiste na redução temporária da alíquota do Imposto de Importação aplicada à importação de bens classificados em determinada NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul).

235. A finalidade dessa redução é estimular o investimento produtivo, por meio da redução dos custos de investimento, da modernização do parque industrial nacional e do aprimoramento da infraestrutura de serviços do país, especialmente nos casos de aquisição de bens que não possuam produção nacional equivalente.

236. A redução do imposto aplica-se exclusivamente a Bens de Capital (BK), Bens de Informática e Telecomunicações (BIT), bem como às suas respectivas partes, peças e componentes.

237. Esses bens devem estar listados na Tarifa Externa Comum (TEC) e não podem contar com produção nacional equivalente.

238. O exame de similaridade, realizado para a aferição da eventual equivalência de bem fabricado no Brasil, envolve a análise do descritivo técnico do bem (considerando performance e todas as suas capacidades e funcionalidades), além de preço e prazo de entrega.

239. Portanto, basta que o bem importado possua vantagem competitiva, comparativamente a outro fabricado localmente, em relação a algum desses elementos, para que a similaridade seja descartada, e a concessão do ex-tarifário seja autorizada.

240. Quando da concessão de ex-tarifários, a alíquota do Imposto de Importação, em média em torno de 14% (para embarcações) fica reduzida para algum valor na faixa de 0% a 4%.

**• Renaval – Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval novidade instituída no âmbito da reforma tributária**

241. O Renaval permite aos beneficiários previamente habilitados a suspensão do pagamento de novos tributos criados na reforma tributária (IBS e CBS – ver item 243, abaixo) nas seguintes operações: (i) fornecimentos de embarcações registradas ou pré-registradas no REB; (ii) importações e aquisições, no mercado interno, de máquinas, equipamentos e veículos destinados à incorporação em ativo imobilizado; e (iii) importações e nas aquisições no mercado interno de matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças e componentes para utilização na construção, conservação, modernização e reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.

242. Ainda será necessário aguardar a veiculação da legislação regulamentadora do regime, mas a princípio parece ser uma opção interessante para reduzir custos nas operações sob análise.

- **Lei 9.481/97**

243. O art. 1º da Lei 9.481 determina a isenção do Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF) nos pagamentos relativos à contraprestação pelo afretamento de embarcações estrangeiras.

244. Dessa forma, no caso de embarcações estrangeiras que sejam de propriedade de empresa no exterior, sendo afretadas a empresa brasileira (que poderia ser a titular do projeto eólico offshore ou uma de suas contratadas), o pagamento das contraprestações por esse afretamento resta isento do IRRF (em vez de se sujeitar aos 15% que compõem a alíquota-base desse tipo de contrato).

- **Admissão Temporária para Utilização Econômica**

245. O Regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica é o regime que permite a importação de bens cuja propriedade permaneça no exterior, mas a posse seja transferida a empresa no Brasil (como em um afretamento de embarcação estrangeira, por exemplo).

246. Como regra geral, esse regime possibilita o pagamento dos tributos incidentes sobre a importação (Imposto de Importação, IPI, PIS, COFINS e ICMS) de forma proporcional ao prazo de permanência do bem no Brasil (considerando-se, para contagem do prazo, o prazo de vigência do contrato de importação – o contrato de afretamento, no exemplo dado acima).

247. O pagamento a ser feito no momento da importação corresponde a 1% x número de meses de duração do contrato que embasa a importação.

248. Trata-se, portanto, de regime que propicia benefício para contratos de curta/média duração, mas não de longa duração, já que, a partir de 100 meses de duração, acaba-se por pagar integralmente os tributos incidentes sobre a importação.

249. É importante destacar, contudo, que foi esse o regime-base utilizado como ponte para a criação do REPETRO, que nasceu como uma modalidade específica desse regime, antes de se tornar autônomo.

250. Em outras palavras, o REPETRO surgiu como uma admissão temporária para utilização econômica, cuja única particularidade era o afastamento do pagamento proporcional dos tributos, que passaram a ser suspensos, sendo convertidos em isenção após 5 anos, desde que cumpridas condicionantes procedimentais e, sobretudo, a de efetiva destinação econômica do bem às atividades contempladas pelo regime.

251. Mais recentemente, essa também foi a saída adotada pela Receita Federal para viabilizar a desoneração dos tributos sobre a importação, relativamente às embarcações e as plataformas destinadas às atividades de transporte, movimentação, transferência, armazenamento ou regaseificação de gás natural liquefeito ("FSRUs").

252. Ou seja, essas embarcações, juntamente com "máquinas, equipamentos, aparelhos, instrumentos e ferramentas, inclusive sobressalentes, destinados a tais atividades, foram contempladas dentre as exceções à regra geral de pagamento proporcional dos tributos no regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica.

253. Portanto, o caminho propositivo mais simples e objetivo para que as embarcações voltadas às atividades de geração de energia eólica *offshore* passem a ser contempladas com regime semelhante ao REPETRO, no que tange à robustez dos benefícios, seria a sua inclusão nas exceções ao regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica, nos mesmos moldes do que foi realizado para as FSRUs (art. 56, §4º, II, "b", e §5º, da Instrução Normativa 1600/15).

- **Drawback e Drawback-Embarcação**

254. Adicionalmente ao alcance focado nos investidores especificamente atuantes nos projetos das Eólicas Offshore, cabe destacar que o mecanismo de admissão temporária de embarcações especializadas, acima proposto como alternativa preferencial (tanto em razão da simplicidade, quanto de maximização da eficácia), não se revela incompatível com a geração de oportunidades para que a indústria naval brasileira possa atuar na construção parcial ou integral de tais embarcações no país.

255. Isso porque o regime de drawback, ou mesmo o de entreposto aduaneiro (bastante comumente utilizado por estaleiros), viabiliza a importação ou a aquisição local<sup>84</sup> de insumos, com suspensão dos tributos incidentes, para a fabricação de bens a serem exportados, incluindo embarcações.

256. Nesse sentido, uma embarcação construída no Brasil sob o regime de drawback poderia ser, após concluído o processo de construção, vendida a empresa residente no exterior, que por conseguinte assinaria contrato de afretamento com a investidora brasileira focada no projeto de geração eólica offshore.

257. A modalidade específica do drawback-embarcação (instituída por meio do art. 1º, §2º, da Lei nº 8.402/92<sup>85</sup>, e regulamentada pela Portaria DECEX nº 44/2022), por sua vez, também viabiliza a importação desonerada de insumos para fabricação de embarcações, as quais contudo, devem se destinar ao mercado interno, em vez de serem exportadas.

258. Nesse sentido, o uso do drawback-embarcação também viabilizaria a aquisição desonerada de embarcação por parte de empresa residente no Brasil, de modo que ela possa empregar a embarcação no projeto de geração eólica offshore, sem depender da assinatura de contrato de afretamento com armadora estrangeira.

#### **VI.4.1 Reforma Tributária e impactos sobre benefícios**

259. Em dezembro de 2023, foi promulgada a Emenda Constitucional 132/23, que deu início à Reforma Tributária sobre o Consumo no Brasil.

260. Com as mudanças – ainda em fase de regulamentação pela legislação infraconstitucional – o ICMS, o ISS, o PIS e a COFINS serão substituídos pelo Imposto sobre Bens e Serviços (“IBS”), de competência dos Estados e Municípios, e pela Contribuição sobre Bens e Serviços (“CBS”), de competência da União. Além disso, o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) será quase integralmente substituído pelo Imposto Seletivo (“IS”) – a exceção se aplicará aos produtos fabricados na Zona Franca de Manaus, em relação aos quais o IPI será mantido.

---

<sup>84</sup> No caso do drawback, a aquisição local de insumos não é contemplada com a desoneração do ICMS, que incide normalmente. Há isenção do ICMS apenas para as importações realizadas no âmbito do regime.

<sup>85</sup> Art. 1º São restabelecidos os seguintes incentivos fiscais:

§ 2º São extensivos às embarcações, como se exportadas fossem, inclusive às contratadas, os benefícios fiscais de que tratam os incisos I a V deste artigo.

261. Embora, inicialmente, houvesse dúvidas em relação à manutenção de boa parte dos regimes especiais aduaneiros e tributários em vigor, a Lei Complementar nº 214/25 – que regulamenta as alterações promovidas no âmbito constitucional – manteve aqueles que, conforme antecipado, poderiam ser aplicados às atividades sob análise, ainda que de forma tangencial.

262. A transição para o novo modelo de tributação foi iniciada este ano, com a fase de testes, e será concluída em 2033 (com a vigência integral dos novos tributos).

263. A partir de 2027, será iniciada a cobrança da CBS de forma integral, extinguindo-se o PIS e a COFINS. Por fim, a partir de 2029, haverá transição gradual do ICMS e do ISS para o IBS, por meio dos respectivos aumentos/reduções graduais das alíquotas entre 2029 e 2032.

264. Nesse contexto, os regimes de admissão temporária, REPORTO e do REIDI foram mantidos no âmbito da reforma tributária, com seus respectivos formatos alterados para contemplar o IBS e CBS, criados pela reforma.

265. Por outro lado, a reforma também instituiu o RENAVAL – regime que também irá desonerar determinadas operações com bens destinados a impulsionar a modernização construção, conservação, e reparo de embarcações.

266. Ademais, os benefícios trazidos pelo ex-tarifário, pela Lei nº 9.481/97 (isenção de IRRF sobre afretamento de embarcações estrangeiras) e pela Lei nº 8.032/90 seguem aplicáveis (este último com impacto apenas em relação ao IPI, que será quase integralmente extinto após implementada a reforma).

267. Sendo assim, o cenário pós-reforma, a princípio, e no que se refere aos incentivos aplicáveis às atividades ora analisadas, é positivo, sendo relevante que se busque desempenhar ações coordenadas visando ao aperfeiçoamento dos incentivos fiscais já existentes às atividades operacionais desempenhadas no âmbito das eólicas *offshore*.

268. Eventuais lacunas na adequação e no aperfeiçoamento de tais incentivos às particularidades dessa atividade econômica terão impacto relevante, sobretudo, na fase de implantação das estruturas, em virtude da necessidade de elevados

investimentos em CAPEX.

269. A não desoneração de investimentos tende a representar um atraso considerável no desenvolvimento do mercado no Brasil que, muito embora detenha relevante e conhecido potencial de geração de energia eólica, perderá competitividade no mercado internacional e reduzirá sua atratividade para fins de investimentos estrangeiros.

270. Países como a China e a Alemanha, que se destacam no cenário internacional de geração de energia eólica, tiveram crescimento significativo na produção de energia renovável em virtude de incentivos de natureza tributária e financeira, não apenas mediante a desoneração tributária, mas por meio de incentivos regulatórios e financiamentos subsidiados.

271. A Alemanha conta com a Lei das Fontes de Energia Renovável (EEG), que, dentre outros mecanismos, estabelece metas de expansão para 80% de energia limpa até 2030, concede acesso prioritário à rede para energias renováveis e regulamenta as taxas de energia aplicáveis a essas fontes.

272. Na China, o principal mecanismo utilizado para impulsionar o mercado foi as chamadas Feed-in Tariffs. Tais incentivos passaram por redução gradativa e deixaram de ser utilizados em 2021, quando se notou um amadurecimento suficiente da indústria e houve notável recorde de produção de energia renovável<sup>86</sup>.

273. O exemplo chinês demonstra a importância do impulsionamento da indústria e evidencia que, uma vez bem delineados e adaptados ao modelo do mercado, eventuais incentivos tributários ou fiscais não precisam, necessariamente, ser concedidos perpetuamente, mas se mostram cruciais para que a indústria incentivada alcance o amadurecimento e autonomia necessários ao atingimento de competitividade satisfatória.

274. Na América do Sul, países como Argentina e Chile também concedem incentivos relevantes.

---

<sup>86</sup> Disponível em: <https://canalsolar.com.br/china-incentivos-renovaveis-recorde-solar-eolica/>. Acesso em 25/02/2026.

275. A Argentina conta com incentivos relacionados, especialmente, às obras de infraestrutura, os quais são concedidos por meio da apresentação de projetos às autoridades correspondentes. Destaque para a depreciação acelerada; extensão de cinco anos para apuração de prejuízos fiscais decorrentes dos empreendimentos beneficiados; e a concessão de crédito tributário a ser aplicado contra impostos federais.

276. No Chile, os contribuintes podem contar com a recuperação de créditos de IVA na aquisição de ativos fixos. Ademais, a reforma tributária chilena também viabilizou a dedução de despesas que tenham relação com exigências formuladas por autoridades ambientais, as quais podem ser impostas ao desenvolvimento de projetos de natureza diversa.

277. No cenário brasileiro, há incentivos já aplicáveis, tanto em âmbito federal, como já apontado neste Parecer, quanto em âmbito estadual, a depender do Estado impactado, porém se verifica um alcance apenas parcial quanto a tais operações, de modo que, embora o Estado proporcione incentivo colateral ao desempenho da atividade, não se verifica, contudo, uma estratégia consolidada e uma estrutura de fortalecimento do setor, do ponto de vista da política fiscal brasileira.

## **VII. RISCOS E INCERTEZAS REGULATÓRIOS**

### **VII.1. Lacunas Regulatórias**

278. A Lei nº 15.097/2025 representa um avanço significativo do marco legal do setor de Energia Eólica *Offshore* no Brasil, incorporando referências internacionais e apresentando indicativos de desenvolvimento exponencial de uma regulação ativa das agências reguladoras competentes, considerando a dependência intersetorial para sua viabilização.

279. Entretanto, até que se amadureça a coordenação dos trabalhos do GT Eólicas *Offshore* e da agenda regulatória, atualmente o setor de Energia Eólica *Offshore* carece de arcabouço normativo para efetividade do operacional marítimo inerente à sua realização diante da ausência de legislação ou regulação específica sobre os tipos de embarcação utilizados nessa atividade e o respectivo enquadramento das atividades de geração de energia eólica *offshore* na categoria de navegação adequada, o que gera lacunas nas normas específicas a serem aplicadas pela ANTAQ

e pela Marinha, por exemplo.

280. Sob essa lógica, e a partir do exposto no presente Parecer, é possível traçar lacunas normativas que se fazem relevantes para operacionalização do apoio marítimo nas atividades de Energia Eólica *Offshore*. São elas:

- (i) A ausência de tipificação expressa em lei e regulada das embarcações características das Fases Operacionais da Eólica *Offshore*;
- (ii) Os limites de aplicação das normas destinadas a operações de O&G para as atividades de Energia Eólica *Offshore*;
- (iii) A indefinição sobre a compatibilidade das embarcações de engenharia ao arcabouço jurídico existente;
- (iv) A incerteza da incidência das regras de afretamento e bloqueio, seja total ou parcial, para embarcações de engenharia; e
- (v) A atuação da ANTAQ sem embasamento legal adequado, gerando decisões regulatórias adotadas de forma casuística e por analogia ao mercado de O&G.

281. No cenário atual, a diretriz para regulação das embarcações envolvidas no desenvolvimento de Energia Eólica *Offshore* no Brasil é concebida, majoritariamente, por interpretações extensivas do enquadramento das normativas aplicáveis às navegações típicas de operações de O&G.

282. Contudo, essa analogia ao arcabouço normativo existente não é suficiente para a efetividade da Lei nº 15.097/2025 e posterior viabilização do setor: além das navegações que podem ser enquadradas no conceito de “navegação de apoio marítimo”, não se sabe se a elas, portanto, se aplicam as mesmas regras de afretamento e bloqueio, bem como não há compatibilidade no Brasil para as demais embarcações de engenharia de dragagem.

283. Atualmente, o art. 55 da Lei nº 12.815/2013 prevê que as embarcações destinadas à dragagem se sujeitam às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima, mas não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432/1997<sup>87</sup>. Apesar de tal previsão, ainda permanecem em

---

<sup>87</sup> “Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.” (BRASIL, 2013)

aberto as incertezas quanto às regras aplicáveis a tais embarcações.

284. Assim, convém discorrer sobre cada uma das lacunas indicadas acima, a fim de identificar, posteriormente, os riscos e incertezas decorrentes das ausências que representam para o setor.

### **VII.1.1 Ausência de tipificação das embarcações das Fases Operacionais da Eólica *Offshore***

285. Apesar de já ter publicado estudos e entendimentos superiores sobre a matéria, atualmente a ANTAQ ainda não publicou regulamentação específica de sua competência que tratem das navegações de apoio marítimo nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*.

286. Isso significa que, enquanto as navegações realizadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore* não forem devidamente regulamentadas, aplica-se a elas provisoriamente a interpretação extensiva do Acórdão nº 434/2023, conforme atualização do Acórdão nº 104/2024: serão interpretadas perante a lei como navegação de apoio marítimo e a elas se aplicarão as mesmas regras imputadas a esse tipo de navegação no setor de O&G, exceto as embarcações de dragagem características da etapa inicial de instalação<sup>88</sup>, conforme elencadas no capítulo VI.2 acima.

287. A própria ANTAQ entende que, apesar de classificar a navegação realizada nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore* como sendo “navegação de apoio marítimo”, o conceito de navegação de apoio marítimo previsto na Lei 9.432/97 deveria ser modificado<sup>89</sup>.

---

<sup>88</sup> “ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 549, ante as razões expostas pela Relatora, em: 5.1. consignar o seguinte entendimento sob o alcance regulatória desta Agência no que tange ao mercado de eólicas offshore: [...] 5.1.2. sob o prisma da navegação, firmar o entendimento que as embarcações empregadas nas atividades da indústria eólica offshore, em face da sinergia operacional com as embarcações empregadas nas atividades do setor de petróleo, gás e hidrocarbonetos, devem ser classificadas no conceito de navegação de apoio marítimo; excetuando-se as embarcações de dragagem utilizadas na etapa de implantação.” (ANTAQ, 2024)

<sup>89</sup> “3.30. Entende-se pela descrição das atividades de construção, operação e descomissionamento dos parques eólicos *offshore* que as embarcações utilizadas nessa atividade econômica devem ser classificadas como apoio marítimo. No entanto, para isso é necessário modificar o conceito do art. 2º, VII da Lei nº 9.432/1977. Da forma como encontra-se redigido esse artigo, o serviço prestado pelas embarcações listadas na Figura 11 não se classificam em nenhum tipo de navegação previsto na Lei e conseqüentemente não são reguladas pela ANTAQ. Nem mesmo são abrangidas pela Resolução 62 – ANTAQ se estiverem executando somente essa atividade econômica.” (ANTAQ, 2022)

288. Isso porque, por mais que haja respaldo legítimo para tal aplicação em razão do entendimento superior da ANTAQ – consolidado em precedente no âmbito de suas notas técnicas e principalmente do Acórdão nº 434/2023 –, regulamentar as navegações necessárias para a execução das Fases Operacionais da Eólica Offshore somente via analogia às normas já concebidas para o setor de O&G pode resultar em insegurança jurídica e maior probabilidade de conflito regulatório.

289. Nesse sentido, ao passo que se aumenta a probabilidade de insegurança jurídica e de conflito regulatório, aumenta-se em paralelo entraves potenciais para a viabilização e eficiência do setor de Energia Eólica *Offshore* no país.

290. É entendimento da ANTAQ que, além de definir que as navegações de apoio marítimo são aquelas de “apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos”, deve-se estender que também se tratam das navegações de apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica que atuem nas atividades de aproveitamento de potencial energético offshore. É possível cogitar, portanto, a alteração da Lei nº 9.432/1997 para além do decreto regulamentar da atual Lei nº 15.097/2025 a ser confeccionado pelo GT Eólicas Offshore.

291. Ademais, convém destacar que a ausência de definição expressa sobre as embarcações utilizadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore* implica diretamente em outra lacuna sensível: ausência de disciplina dos critérios de afretamento, circularização e tonelagem dessas embarcações.

292. Nesse sentido, percebe-se quão limitada é a aplicabilidade por analogia das normativas cabíveis a embarcações de O&G às embarcações típicas de operações de Energia Eólica *Offshore*, objeto central do subtópico a seguir.

### **VII.1.2 Os limites da aplicação das normativas destinadas a operações de O&G para as atividades de Energia Eólica *Offshore***

293. A transposição do arcabouço normativo de O&G para o setor de Energia Eólica *Offshore* se mostra funcional como ponto de partida para projetos de instalação e operação de suas atividades. Contudo, a alta exigência técnica do novo setor exige uma coerência regulatória que ultrapassa a mera aplicação interpretativa e por

analogia da regulamentação de O&G.

294. Ao comprometer a coerência regulatória do setor de Energia Eólica *Offshore* em desenvolvimento, compromete-se também, em paralelo, a efetiva capacidade regulatória da nova atividade.

295. Tendo em vista que a fase de implementação e instalação dos parques eólicos offshore é uma fase operacional significativamente distinta das executadas no contexto de O&G, inicialmente é possível traçar o raciocínio de que o aproveitamento de normativas por analogia de um setor para o outro encontraria seu limite justamente nas embarcações de engenharia e na embarcação de dragagem. Esse havia sido o primeiro entendimento consolidado pela ANTAQ por meio do então Acórdão nº 434/2023, que veio a ser atualizado pelo Acórdão nº 104/2024, no que passaram a restar as embarcações de dragagem como única exceção à aplicabilidade das regras dadas às navegações de apoio marítimo no âmbito das atividades de O&G.

296. Como demonstrado anteriormente, mesmo diante de tal aplicação por analogia, ainda não há entendimento superior da ANTAQ e nem regulação expressa sobre o que se aplicaria às embarcações de dragagem utilizadas na instalação dos parques eólicos *offshore*.

297. Quanto mais se aplica ao setor de Energia Eólica *Offshore* interpretações extensivas do que se aplica ao setor de O&G, mais dependente por analogias e similaridades fica o novo setor ainda em desenvolvimento, principalmente no que diz respeito às embarcações de engenharia.

298. A dependência por interpretações extensivas ao setor de O&G traz não somente insegurança jurídica e regulatória para o setor de Energia Eólica *Offshore* em ascensão, como também não soluciona, por si só, a regulamentação das embarcações de dragagem, essenciais à instalação dos parques eólicos, permanecendo em campo dúbio o funcionamento de suas regras de afretamento, bloqueio e circularização.

### VII.1.3 A indefinição sobre a compatibilidade das embarcações de engenharia ao arcabouço jurídico existente e a incerteza da incidência de suas regras de afretamento e bloqueio

299. Enquanto as embarcações de engenharia dependerem de análise a cada caso concreto, como consolidado por entendimento superior da ANTAQ em 2021 no âmbito da Resolução nº 7.857 de 6 de julho de 2020<sup>90</sup>, resultando na elaboração do estudo intitulado “*Estudo sobre embarcações de engenharia empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás*”<sup>91</sup>, o uso por analogia do regime aplicável ao setor de O&G para o setor da Energia Eólica *Offshore* restará pautado numa fragilidade existente para o próprio setor no qual se inspira, escancarando talvez a lacuna mais alarmante das ora elencadas.

300. No âmbito do setor de O&G, a consolidação de entendimento superior da ANTAQ quanto às regras aplicáveis às embarcações de engenharia permanece sustentada por decisões administrativas que, em regra, determinam que a elas se aplicam as mesmas regras das navegações de apoio marítimo do art. 2º, VIII, da Lei nº 9.432/1997 por interpretação *latu sensu* da classificação<sup>92</sup>.

301. Contudo, sob a lógica vigente da interpretação *latu sensu*, até mesmo para o setor de O&G, tal interpretação (i) prejudica o aumento de investimentos para o desenvolvimento de uma indústria de construção naval apta à produção de tais embarcações específicas no Brasil e (ii) não afasta plenamente a necessidade de análise caso a caso para enquadramento das regras de afretamento e bloqueio<sup>93</sup>,

---

<sup>90</sup> “A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 19 do Regimento Interno, considerando o que consta do Processo nº 50300.012023/2016-26 e tendo em vista o deliberado em sua 481ª Reunião Ordinária, realizada em 2 de julho de 2020, Resolve:[...] Art. 2º Determinar à Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS), desta Agência, a elaboração de estudo de mercado com vistas à caracterização mais aprofundada das embarcações especiais empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás, avaliando como elas se inserem nas diferentes etapas dessa indústria, no que se refere à finalidade e ao tipo dos serviços prestados, bem como à avaliação da frota brasileira existente e habilitada para atender esse mercado e o nível de contratação a que elas são submetidas e, por fim, à análise das expectativas de desenvolvimento dessas embarcações especiais de bandeira brasileira diante do cenário econômico global.” (ANTAQ, 2020)

<sup>91</sup> *Embarcações de engenharia empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás*. Brasília: ANTAQ, 2021.

<sup>92</sup> “Uma interpretação *stricto sensu* da legislação levaria à utilização do conceito de navegação de apoio marítimo pela ótica de que apoio logístico inserido na Lei restringe-se ao transporte de suprimentos, cargas e passageiros, excluindo, assim, do arcabouço regulatório da Agência as embarcações empregadas na engenharia offshore. Por outro lado, uma interpretação *latu sensu* consideraria todo o panorama da indústria de Óleo & e gás e a sua evolução tecnológica, englobando as embarcações alvo deste estudo no conceito legal de apoio marítimo, para além das operações relacionadas ao transporte de pessoas e cargas. De se considerar que, no atual momento, adota-se no âmbito da Antaq essa última interpretação normativa menos restritiva.” (ANTAQ, 2021)

<sup>93</sup> *Embarcações de engenharia empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás*.

mantendo a dependência por soluções administrativas e sujeitando-se à volatilidade interpretativa.

302. Tais fragilidades, caso as embarcações da indústria das eólicas *offshore* sigam reguladas por analogia à indústria de O&G, terminariam por serem replicadas de um setor ao outro, dificultando ainda mais o debate regulatório já latente. Em síntese, a transposição acrítica de regras já tensionadas no setor que se pretende usar como modelo reforça ambiguidades e inseguranças jurídicas que podem prejudicar a viabilidade regulatória e operacional dos projetos de Energia Eólica *Offshore* no Brasil.

## **VII.2. Lacunas fiscais, de incentivos e de coordenação interinstitucional**

303. Como foi apontado no item IV.4, embora as atividades relacionadas à geração de energia eólica *offshore* ainda não contem com arcabouço legal fiscal próprio, existem regimes que podem ser aplicados como forma de desonerar, sobretudo, a realização de investimentos na implantação dos parques eólicos *offshore*, ainda que apenas tangencialmente alcançando as embarcações destinadas ao apoio a tais atividades.

304. Nesse contexto é importante, primeiramente, que se busque, de forma coordenada, demonstrar a importância de adequação dos incentivos fiscais já existentes, de forma que a sua utilização combinada já possa gerar efeitos positivos para as Fases Operacionais aplicáveis dos projetos de Energia Eólica *Offshore*.

305. De todo modo, com o objetivo de resultar em incentivo mais robusto, deveriam ser feitos os esforços necessários de proposição às autoridades competentes para que as embarcações voltadas às atividades de geração de energia eólica *offshore* passem a ser contempladas nas exceções ao regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica, em que há dispensa de recolhimento dos tributos sobre a importação proporcionalmente ao seu tempo de permanência no país, nos mesmos moldes do que foi realizado para as FSRUs (art. 56, §4º, II, "b", e §5º, da Instrução Normativa 1600/15), e há mais tempo, do REPETRO.

## VIII. RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS E JURÍDICAS

306. O pleno desenvolvimento do setor de Energia Eólica *Offshore* no Brasil, ainda nascente, demanda a formalização expressa da regulamentação das lacunas jurídicas e regulatórias identificadas ao longo deste Parecer.

307. Conforme determinado na Resolução CNPE nº 18/2025, no âmbito da regulamentação da Lei nº 15.097/2025, para além do Decreto de Eólicas Offshore, o GT Eólicas Offshore deve, obrigatoriamente, (i) propor normativos infralegais necessários para a regulamentação da Lei nº 15.097/2025<sup>94</sup>, (ii) elaborar estudos sobre temas que, em razão de sua natureza, complexidade e transversalidade necessitem de aprofundamento<sup>95</sup>, (iii) propor resolução CNPE em atendimento a Lei nº 15.097/2025<sup>96</sup>, e (iv) elaborar relatório contendo diagnóstico e plano de ação interministerial, com foco no desenho de políticas públicas para a promoção de investimentos e desenvolvimento de projetos eólicos offshore no Brasil<sup>97</sup>.

308. Entretanto, antes de adentrarmos em nossas recomendações técnicas e jurídicas, convém ressaltar que tanto a confecção do Decreto de Eólicas Offshore quanto a de normativos infralegais para a regulamentação da Lei nº 15.097/2025 exigem atenção quanto aos contornos constitucionais de hierarquia normativa no ordenamento jurídico brasileiro.

309. Primeiramente, convém lembrar o conteúdo que o Decreto de Eólicas Offshore visa complementar. A Lei nº 15.097/2025 disciplina especificamente o aproveitamento de bens da União para a geração de energia elétrica a partir de empreendimentos *offshore* em ambiente marinho de domínio da União, sendo essa a descrição disposta na referida lei.

310. Em síntese, como demonstrado no capítulo IV.1.3 deste Parecer, a nova lei traz previsões voltadas para: (i) formalização de princípios e fundamentos do aproveitamento de potencial energético *offshore*; (ii) formalização dos procedimentos de cessão de uso para geração de energia elétrica *offshore* e requisitos para outorga dos prismas pela União; (iii) atribuição do dever do CNPE em determinar a adoção das medidas necessárias para a regulamentação do setor de

---

<sup>94</sup> Art. 4º, § 2º, I (Resolução CNPE nº 18/2025).

<sup>95</sup> Art. 4º, § 2º, II (Resolução CNPE nº 18/2025).

<sup>96</sup> Art. 6º, I (Resolução CNPE nº 18/2025).

<sup>97</sup> Art. 6º, III (Resolução CNPE nº 18/2025).

Energia Eólica *Offshore*, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes; e, por fim, (iv) alterações em normativas específicas sobre energia elétrica, sendo elas as Leis nº 9.427/1996<sup>98</sup>, 9.478/1997<sup>99</sup>, 10.438/2002<sup>100</sup>, 14.182/2021<sup>101</sup> e 14.300/2022<sup>102</sup>. Reafirmam-se, portanto, as lacunas referentes ao tratamento das embarcações empregadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore*.

311. O Decreto de Eólicas *Offshore* é um decreto regulamentar à Lei nº 15.097/2025, isto é, trata-se de decreto cuja expedição tem como objetivo garantir a fiel execução de uma lei, nos termos do art. 84, IV, da Constituição Federal de 1988 ("CF/88")<sup>103</sup>.

312. Por classificação, decretos regulamentares são atos normativos derivados, o que significa que não criam direitos novos, mas apenas estabelecem normas que permitam melhor explicar a forma de execução de uma lei<sup>104</sup>. Sendo assim, não pode um decreto regulamentar criar novos direitos e obrigações com relação à lei que visa complementar, o que, por sua vez, ultrapassaria a hierarquia normativa e poderia configurar uma inconstitucionalidade.

313. Isso significa que o Decreto de Eólicas *Offshore* em confecção a ser proposto não poderá incluir de maneira plena novas previsões sobre as embarcações empregadas no ciclo de vida dos empreendimentos das eólicas *offshore*, bem como não poderá versar sobre possíveis alterações da Lei nº 9.432/1997. Sob o mesmo raciocínio, as propostas dos normativos infralegais exigidas no art. 4º, § 2º, da Resolução CNPE nº 18/2025 também têm como objetivo regulamentar a Lei nº 15.097/2025, não podendo ultrapassar a matéria prevista em lei.

---

<sup>98</sup> Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, que institui a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), disciplina o regime das concessões de serviços públicos de energia elétrica e dá outras providências.

<sup>99</sup> Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.

<sup>100</sup> Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, que dispõe sobre a expansão da oferta de energia elétrica emergencial, recomposição tarifária extraordinária, cria o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa), a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), dispõe sobre a universalização do serviço público de energia elétrica e dá outras providências.

<sup>101</sup> Lei nº 14.182/2021, de 12 de julho de 2021 que dispõe sobre a desestatização da empresa Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobras) e dá outras providências.

<sup>102</sup> Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, que institui o marco legal da microgeração e minigeração distribuída, o Sistema de Compensação de Energia Elétrica (SCEE) e o Programa de Energia Renovável Social (PERS) e dá outras providências.

<sup>103</sup> "Art. 84. Compete privativamente ao Presidente da República: [...] IV - sancionar, promulgar e fazer publicar as leis, bem como expedir decretos e regulamentos para sua fiel execução;" (BRASIL, 1988)

<sup>104</sup> DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 33ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 2020. Página 524.

314. A confecção e propositura do Decreto de Eólicas *Offshore* e demais normativos infralegais regulamentadores da Lei nº 15.097/2025 devem obedecer à forma disciplinada pelo Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024, que estabelece normas para elaboração, redação, alteração e consolidação de atos normativos ("Decreto nº 12.002/2024").

315. À luz dos limites constitucionais e legais do poder regulamentar acima expostos, restringindo o âmbito do Decreto em questão, apresenta-se, a seguir, o quadro sintético que identifica: (i) os aspectos da interface marítima das atividades eólicas *offshore* que podem ser disciplinados pelo decreto regulamentar da Lei nº 15.097/2025, (ii) aqueles cuja disciplina técnica compete às autoridades marítimas e regulatórias setoriais, e (iii) as matérias que, por envolverem alteração de regimes jurídicos estruturais da navegação, dependem de alteração legislativa.

Tema	Possibilidade de regulamentação por decreto (fundamento na Lei 15.097)	Competência técnica complementar	Necessidade de alteração legislativa
Compatibilização com rotas de navegação	<b>Sim.</b> A lei determina evitar conflitos com outros usos do mar e proíbe prismas coincidentes com rotas de navegação (art. 6º, caput e §1º, I, II). O decreto pode disciplinar o procedimento de verificação e consulta interinstitucional.	Marinha pode definir rotas, zonas de tráfego e sinalização náutica (Lei 9.537/1997); MPOR pode formular a política de transporte aquaviário, (Lei 14.600/2023 e Decreto 11.354/2023), cabendo à Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação propor, implementar, monitorar e avaliar a política relacionada.	—
Segurança da navegação	<b>Sim.</b> Estudos de viabilidade devem avaliar compatibilidade com segurança marítima (art. 11, §1º, III) e o outorgado deve assegurar segurança da navegação e das pessoas (art. 12, I).	Requisitos técnicos disciplinados nas NORMAM da Marinha.	—
Consulta obrigatória à autoridade marítima	<b>Sim.</b> A lei prevê mecanismos de identificação de interferências e coordenação institucional (art. 3º, VI – DIP; art. 5º, §1º; art. 6º, §4º). O decreto pode estruturar o	Marinha analisa segurança da navegação e ordenamento do espaço aquaviário.	—

Tema	Possibilidade de regulamentação por decreto (fundamento na Lei 15.097)	Competência técnica complementar	Necessidade de alteração legislativa
	procedimento de consulta e manifestação técnica da Marinha.		
Planejamento Espacial Marinho	<b>Sim.</b> A lei determina que a outorga observe diretrizes do Planejamento Espacial Marinho (art. 6º, §7º). O decreto pode disciplinar a integração com o PEM.	Coordenação interinstitucional (MME, Marinha, MMA etc.).	—
Interferência com cabos e dutos submarinos	<b>Sim.</b> A lei autoriza o assentamento de estruturas e passagem de cabos e dutos no leito marinho relacionados à geração e à transmissão de energia elétrica (art. 10, V). O decreto pode estabelecer procedimentos de compatibilização entre usos.	Marinha possui normas técnicas sobre instalação e segurança de infraestruturas.	—
Procedimentos de descomissionamento <i>offshore</i>	<b>Sim.</b> A lei exige cláusulas de descomissionamento nos atos de outorga (art. 15). O decreto pode detalhar requisitos e garantias.	Segurança da navegação e eventual remoção de estruturas disciplinadas pela Marinha, com eventuais interfaces com ANTAQ e MPOR em aspectos logísticos ou portuários.	—
Operação de embarcações na instalação e manutenção dos parques eólicos <i>offshore</i>	—	Marinha regula segurança e operação marítima; MPOR pode formular política de transporte aquaviário, ANTAQ regula a atividade econômica da navegação	Definir o enquadramento jurídico das atividades eólicas na Lei nº 9.432/1997 (modalidades de navegação e regras de afretamento). Estender o que já existe para as atividades de O&G para as atividades das Eólicas Offshore
Classificação funcional de embarcações (WTIV, CSV etc.)	—	Pode ser disciplinada por atos administrativos ou orientações regulatórias da ANTAQ ou da Marinha para fins técnicos e	—

Tema	Possibilidade de regulamentação por decreto (fundamento na Lei 15.097)	Competência técnica complementar	Necessidade de alteração legislativa
Regras de proteção à frota nacional	-	operacionais. <sup>105</sup> -	A alteração exigiria mudança na Lei 9.432/1997 (regime jurídico da navegação).

Tabela 1 – Alcance regulatório do decreto da Lei nº 15.097/2025 na interface marítima

316. Conforme sintetizado na Tabela 1, o decreto regulamentar da Lei nº 15.097/2025, por sua natureza, deve se restringir ao detalhamento da lei que regulamenta, não podendo inovar nem alterar regimes estabelecidos em lei, como os regimes de navegação insculpidos na Lei 9.432/1997.

317. Assim, matérias estruturais do regime jurídico da navegação permanecem sujeitas ao princípio da reserva legal, de modo que eventuais modificações nesse campo somente podem ser realizadas por meio de nova lei ordinária.

318. Nesse contexto, a eventual criação de regimes diferenciados de regras de proteção à frota nacional ou de requisitos especiais de registro para embarcações destinadas às atividades eólicas *offshore* implicaria modificar elementos estruturais desse regime jurídico atualmente definidos em lei específica voltada à navegação.

319. Deste modo, tendo em vista as limitações ao que pode ser objeto do Decreto das Eólicas Offshore e dos normativos infralegais a serem propostos, recomenda-se, com base na Tabela 1 acima, que as lacunas apontadas sejam abordadas na elaboração do relatório de diagnóstico e dos estudos a serem publicados no âmbito do GT Eólicas Offshore com vistas à apreciação de técnica legislativa adequada que

<sup>105</sup> Aspectos relacionados à classificação das embarcações utilizadas nas diferentes Fases Operacionais da Energia Eólica *Offshore* possuem natureza predominantemente técnico-operacional e podem ser disciplinados por normas administrativas setoriais. A definição de categorias funcionais de embarcações empregadas nessas atividades não altera o regime jurídico da navegação nem as regras de acesso ao mercado estabelecidas em lei, mas contribui para organizar tecnicamente o enquadramento regulatório das operações marítimas associadas ao setor eólico. Nesse sentido, tal classificação pode ser desenvolvida no âmbito das competências regulatórias da ANTAQ e da Autoridade Marítima relativas à segurança da navegação. A adoção de parâmetros técnicos para identificação e enquadramento de embarcações especializadas pode contribuir para conferir maior previsibilidade regulatória ao setor, reduzindo a atual dependência de interpretações extensivas e de analogias com o regime regulatório das operações de O&G, conforme identificado ao longo deste Parecer.

as enderece.

### VIII.1. Recomendações para o GT Eólicas Offshore

320. Com o objetivo de dar o tratamento adequado às embarcações tipicamente empregadas no setor das Eólicas *Offshore* e solucionar as lacunas e incertezas elencadas no Capítulo V, as inovações legislativas correspondentes que seriam necessárias ultrapassam o escopo dos atos normativos exigidos pela Resolução CNPE nº 18/2025, isto é o Decreto Eólicas *Offshore*.

321. No que diz respeito às lacunas fiscais identificadas, reiteramos que, no cenário que ora se apresenta, a recomendação técnica mais eficaz consiste na inclusão das embarcações utilizadas nas Fases Operacionais nas exceções ao Regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica, de modo que seja aplicada a dispensa de recolhimento dos tributos sobre a importação proporcionalmente ao seu tempo de permanência no país.

322. Assim, as recomendações técnicas e jurídicas listadas abaixo são compatíveis (i) às entregas exigidas do GT Eólicas Offshore; (ii) às demais possibilidades conferidas pela Resolução CNPE nº 18/2025 e (iii) aos limites da boa técnica legislativa:

REGULAÇÃO MARÍTIMA		
Eixo	Recomendação	Finalidade
Tipificação legal das atividades de apoio marítimo às eólicas <i>offshore</i>	Alteração da Lei nº 9.432/1997, especialmente na parte das Definições (art. 2º, VIII), para incluir expressamente as atividades de aproveitamento energético <i>offshore</i> no conceito de navegação de apoio marítimo, com o objetivo de <u>eliminar a dependência de analogia</u>	(i) Eliminar a dependência de interpretação por analogia e extensão das regras exclusivas do setor de O&G e conferir segurança jurídica e regulatória e viabilidade operacional às atividades eólicas <i>offshore</i> ; (ii) substituir estudos, notas, portarias e demais precedentes administrativos por

	<p><u>com o setor de O&amp;G e conferir segurança jurídica.</u></p> <p><b>Instrumentalização:</b> (i) Apresentar proposta de alteração da Lei nº 9.432/1997 em nome da ANTAQ em conjunto com o MPOR no relatório de plano de ação interministerial (art. 6º, III, Resolução CNPE nº 18/2025); (ii) Confecção da proposta pelas autoridades competentes; (iii) Aprovação de lei federal no Congresso Nacional.</p>	<p>regulação expressa.</p>
<p>Classificação regulatória (ou legal) das embarcações de engenharia especializadas de eólicas offshore</p>	<p>Determinar, do ponto de vista da agência reguladora – ou até mesmo no âmbito de legislação federal sobre o tema, se assim entender o GT -, se as embarcações especializadas de engenharia de eólicas <i>offshore</i> se enquadram ou não nas regras de navegação de apoio marítimo, de modo a definir, para tais embarcações, disciplina adequada de afretamento,</p>	<p>(i) Criar tipologia normativa clara para embarcações como <i>WTIVs, Jack-up Vessels, Heavy Lift Vessels</i> e <i>Cable Laying Vessels</i>, reduzindo lacunas operacionais, superando o entendimento pela necessidade de análise casuística que gera insegurança jurídica e compromete a viabilidade operacional do setor;</p> <p>(ii) Resolver a atual zona cinzenta regulatória quanto a afretamento,</p>

	<p>circularização e bloqueio, com a finalidade de <u>superar a atual zona cinzenta regulatória e reduzir análise casuística.</u></p> <p><b>Instrumentalização:</b> (i) Inclusão pelo GT Eólicas Offshore, no relatório de plano de ação interministerial (art. 6º, III, Resolução CNPE nº 18/2025), de proposta de análise do tema pela ANTAQ em conjunto com o MPOR; (ii) Confecção da proposta de análise regulatória pelas autoridades competentes; ou (iii) elaboração de proposta de criação de lei federal no mesmo sentido; seguida de aprovação no Congresso Nacional.</p>	<p>bloqueio e circularização aplicáveis a essas embarcações; e (iii) substituir estudos, notas, portarias e demais precedentes administrativos por regulação expressa.</p>
<p>Regras de segurança marítima e autorização para tráfego e permanência</p>	<p>Atualização das NORMAM's/DPC nº 204 e 201 para inclusão expressa das atividades de Eólicas <i>Offshore</i> nas previsões de segurança marítima e autorização para tráfego e permanência de competência da Marinha.</p>	<p>(i) Eliminar a dependência de interpretação extensiva do setor de O&amp;G; e (ii) conferir segurança jurídica e viabilidade operacional às eólicas <i>offshore</i>.</p>

	<p><b>Instrumentalização:</b></p> <p>(i) Inclusão formal de diagnóstico de lacuna em relatório de plano de ação interministerial (art. 6º, III, Resolução CNPE nº 18/2025); e</p> <p>(ii) Encaminhamento, pelo GT Eólicas <i>Offshore</i>, de recomendação técnica formal à Diretoria de Portos e Costas (DPC), contendo diagnóstico das lacunas regulatórias identificadas e proposta de avaliação interna quanto à necessidade de atualização das NORMAM-204/DPC e NORMAM-201/DPC.</p>	
<p>Sanar dúvidas interpretativas e lacunas regulatórias ainda não consolidadas por ato normativo específico aplicável ao setor de Eólica <i>Offshore</i>.</p>	<p>Elaboração de diagnóstico técnico-regulatório consolidado acerca do enquadramento das embarcações de engenharia que operam nas Fases Operacionais da Eólica <i>Offshore</i>, com vistas à definição objetiva da aplicabilidade das regras de navegação previstas na legislação e na regulamentação da ANTAQ.</p> <p>O diagnóstico deverá</p>	<p>(i) Reduzir a volatilidade interpretativa atualmente observada nos procedimentos de navegação;</p> <p>(ii) Conferir estabilidade jurídica e previsibilidade operacional aos empreendimentos de Eólica <i>Offshore</i>;</p> <p>(iii) Superar a dependência de analogias extensivas ao regime de O&amp;G, mediante</p>

	<p>contemplar, especialmente:</p> <p>(i) critérios técnicos de distinção entre embarcações de engenharia especializadas para as Fases Operacionais das Eólicas <i>Offshore</i> e embarcações de apoio marítimo, com o intuito de determinar as regras de navegação aplicáveis a cada grupo de embarcações;</p> <p>(ii) análise da adequação do regime vigente às especificidades técnicas do setor de Eólica <i>Offshore</i>.</p> <p><b>Instrumentalização:</b></p> <p>(i) Elaboração de Nota Técnica elaborada em conjunto - pelo Subgrupo responsável (art. 4º, § 2º, II, Resolução CNPE nº 18/2025) - no âmbito da competência das instituições envolvidas no GT Eólicas <i>Offshore</i>; e</p> <p>(ii) Publicação de Nota Técnica no sítio eletrônico do MME (Art. 5º, § 2º, Resolução CNPE nº 18/2025).</p>	<p>consolidação interpretativa específica para o setor; e</p> <p>(iv) Mitigar riscos de judicialização e de conflitos administrativos decorrentes das regras de navegação.</p>
--	--	--

REGULAÇÃO FISCAL		
Eixo	Recomendação	Finalidade
Desoneração, com segurança jurídica, da importação das embarcações voltadas às atividades eólicas offshore	<p>Proposição às autoridades competentes para que seja promovida a ampliação do §4º, art. 56, da Instrução Normativa nº 1.600/15, incluindo-se previsão expressa relativa às embarcações utilizadas na geração de energia eólica <i>offshore</i>.</p> <p><b>Instrumentalização:</b> A alteração da redação da Instrução Normativa pode ser realizada pela própria Receita Federal. (i) Para tanto, recomenda-se a atuação conjunta das instituições envolvidas no GT Eólicas Offshore para atuar na mobilização e entendimentos junto à Receita Federal do Brasil, evidenciando a importância da referida desoneração para a viabilização do desenvolvimento do mercado no país, em linha com o que já foi feito no âmbito do Repetro e em relação aos equipamentos utilizados nas atividades com gás natural</p>	<p>Alteração na legislação do regime de admissão temporária, de modo que as embarcações voltadas às atividades de eólicas <i>offshore</i> passem a ser contempladas nas exceções ao regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica, com dispensa de recolhimento dos tributos sobre a importação proporcionalmente ao seu tempo de permanência no país.</p>

	liquefeito; (ii) tal alteração deverá ser feita no art. 56, §4º, da Instrução Normativa, incluindo-se as referidas embarcações, bem com suas partes e peças sobressalentes.	
--	---	--

**Tabela 2 – Recomendações Técnicas e Jurídicas para o GT Eólicas Offshore.**

Fonte: Autoria própria com base na legislação, estudos e notas técnicas mencionados neste Parecer.

323. Em síntese, o marco legal das Eólicas Offshore somente alcançará plena funcionalidade quando:

- (i) houver integração formal e estruturada entre o regime jurídico energético e o regime marítimo, superando a atual fragmentação normativa;
- (ii) a ANTAQ consolidar entendimento específico e estável acerca do enquadramento das embarcações de engenharia, incluindo reflexões acerca de atividades *offshore* para além do setor de O&G, contemplando as empregadas nas eólicas *offshore* e afastando a dependência exclusiva de analogias com o primeiro setor; e
- (iii) houver previsibilidade expressa em lei quanto às regras de bandeira, afretamento, bloqueio e demais condicionantes operacionais a serem aplicadas ao setor de Eólicas *Offshore*, em especial às embarcações mais especializadas, de modo a garantir segurança jurídica e viabilidade econômico-financeira aos empreendimentos.

## **IX. CONCLUSÃO**

324. O atual arcabouço legislativo marítimo, fiscal e regulatório do Brasil voltado à Navegação de Apoio Marítimo vem sendo aplicado, seja por analogia, extensão ou deliberação regulatória, às atividades marítimas de apoio à energia eólica *offshore* mas esse arcabouço não é suficiente, apresentando diversas lacunas e riscos operacionais e regulatórios que devem ser resolvidos não só com a edição do Decreto de Eólicas *Offshore* mas também com alterações legislativas, como a necessária

alteração da Lei nº 9432/1997.

325. A transposição do arcabouço normativo de O&G para o setor de Energia Eólica *Offshore* se mostra funcional como ponto de partida para projetos de instalação e operação de suas atividades. Contudo, a alta exigência técnica do novo setor exige uma coerência regulatória que ultrapassa a mera aplicação interpretativa e por analogia da regulamentação de O&G.

326. As embarcações utilizadas durante o ciclo de vida dos parques Eólicos *Offshore* não estão suficientemente contempladas e disciplinadas no arcabouço jurídico atualmente em vigor, sendo necessária uma definição *regulatória* específica para conferir segurança jurídica ao seu regime de operação.

327. A aplicação desse conjunto normativo ao setor de Energia Eólica *Offshore* evidencia a ausência de previsões legais específicas e, *consequentemente*, a limitação da lei quanto à oferta de parâmetros claros de enquadramento para usos econômicos supervenientes do espaço marítimo.

328. O Decreto de Eólicas *Offshore* em confecção a ser proposto não poderá incluir de maneira plena novas previsões sobre as embarcações empregadas no ciclo de vida dos empreendimentos das eólicas *offshore*, bem como não poderá versar sobre possíveis alterações da Lei nº 9.432/1997, sendo necessária alteração direta da referida lei pelas vias próprias, conforme detalhado no item 292 – Tabela 1, deste Parecer.

329. Com relação às possibilidades de investimento para a expansão do setor de Energia Eólica *Offshore* no Brasil, a mobilização coordenada de instrumentos como FMM, linhas do BNDES, Fundo Clima, títulos verdes e fundos climáticos internacionais revela-se elemento central para a estruturação econômico-financeira do setor. No contexto brasileiro, em que a consolidação regulatória e a formação de cadeia produtiva ainda se encontram em estágio inicial, o financiamento público e climático tende a desempenhar função estruturante, criando condições para a progressiva entrada de capital privado de longo prazo.

330. Quanto aos regimes fiscais vigentes e suas implicações no custo de importação das embarcações tipicamente empregadas nas Fases Operacionais das Eólica *Offshore*, sua aplicabilidade se mostra viável, porém condicionada à adequação de

tais regimes às particularidades das atividades em questão.

331. Tal adequação revela-se fundamental para conferir segurança jurídica e previsibilidade às operações, sobretudo no contexto pós-reforma tributária – momento em que devem concentrar-se os esforços, considerando que as mudanças já estão em fase de implementação, com o início da transição de um regime para o outro já a partir deste ano

332. Como apontado, os regimes em vigor que se entendem como aplicáveis às atividades ora analisadas foram mantidos no âmbito da reforma tributária, incluindo-se o REIDI e o REPORTO.

333. No que se refere ao REPORTO, cumpre reiterar que o regime conta com a possibilidade de alcançar embarcações de apoio portuário, mas não propriamente as de apoio marítimo, de modo que seu potencial de contribuir efetivamente com embarcações que atuem no apoio às operações de Eólicas *Offshore* se mostra bastante residual. A viabilidade de eventual alteração para ampliação dos NCMs aos quais se aplica o regime mostra-se baixa, em virtude, justamente, de se tratar de regime que tem como propósito a modernização e ampliação da estrutura portuária.

334. Sendo assim, existem incentivos já aplicáveis, tanto em âmbito federal, como já apontado no presente trabalho, quanto em âmbito estadual, a depender do Estado impactado, porém se verifica um alcance apenas parcial quanto a tais operações, de modo que, embora o Estado proporcione incentivo colateral ao desempenho da atividade, não se verifica, contudo, uma estratégia consolidada e uma estrutura de fortalecimento do setor, do ponto de vista da política fiscal brasileira.

335. Com base nesses regimes vigentes, entendemos que a alteração que mais contribuirá para a desoneração da importação das embarcações empregadas nas Fases Operacionais da Eólica *Offshore* é a que se refere ao Regime de Admissão Temporária, conforme detalhado no item 276 – “Tabela 2”.

## X. REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Acórdão nº 434/2023/ANTAQ de 8 de setembro de 2023**. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/web/dou/-/acordao-n-434/2023/antaq-508364970>>. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Acórdão nº 104/2024/ANTAQ de 12 de março de 2024**. Disponível em: <https://juris.antaq.gov.br/index.php/2024/03/15/ac-104-2024/>. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Embarcações de engenharia empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás**. Brasília: ANTAQ, 2021.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Nota Técnica nº 196/2022/GRN/SRG – Assunto: Manifestação energia eólica offshore**. Disponível em: <[https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md\\_pesq\\_documento\\_consulta\\_externa.php?9LibXMqGnN7qSpLFOOqUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5R-\\_0B0o0dCoJ1xwqPUqzLqcyZuGFr5bgQHolgd1Q7Bvf94FVbluQ4eGY8R5\\_ZWJhkbyPrkFad-NzQefGTxtTsw](https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7qSpLFOOqUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5R-_0B0o0dCoJ1xwqPUqzLqcyZuGFr5bgQHolgd1Q7Bvf94FVbluQ4eGY8R5_ZWJhkbyPrkFad-NzQefGTxtTsw)>. 2022.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Resolução ANTAQ nº 129**, de 2025. Dispõe sobre critérios e procedimentos para o afretamento de embarcação por Empresa Brasileira de Navegação. Brasília, 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Resolução ANTAQ nº 133**, de 10 de dezembro de 2025. Dispõe sobre critérios e procedimentos de outorga na navegação marítima. Brasília, 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Resolução Normativa nº 05**, de 2016. Brasília, 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Resolução Normativa nº 01**, de 2015. Brasília, 2015.

ARMELIN, Heloísa; FERRAZ, Pedro da Cunha; ANDREUCCI, Victoria. **As promessas do PL nº 733/2025 para o setor portuário**. Disponível:

<<https://www.conjur.com.br/2025-mar-09/as-promessas-do-pl-no-733-2025-para-o-setor-portuario/>>. 9 de março de 2025.

BANCO MUNDIAL. **Cenários para o Desenvolvimento de Eólica Offshore no Brasil**. Washington, DC: International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2024.

BRASIL. **Decreto nº 10.946, de 25 de janeiro de 2022**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2022/Decreto/D10946.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2022/Decreto/D10946.htm)>. 2022

BRASIL. **Resolução CNPE nº 18, de 1º de outubro de 2025**. Disponível em: <<https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/conselhos-e-comites/cnpe/resolucoes-do-cnpe/2025/resolucao-18.pdf>>. 2025

BRASIL. **Lei nº 15.097, de 10 de janeiro de 2025**. Disponível em: <<https://www.gov.br/mme/pt-br/acao-a-informacao/legislacao/leis/lei-n-15-097-2025.pdf/view>>. 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.432 de 8 de janeiro de 1997**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9432.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9432.htm)>. 1997.

BRASIL. **Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9537.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm)>. 1997.

BRASIL. **Lei nº 10.893/2004 de 13 de julho de 2004**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2004-2006/2004/lei/l10.893.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/l10.893.htm)>. 2004.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm)>. 2013.

BRASIL. **Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2022/lei/l14301.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2022/lei/l14301.htm)>. 2022.

BRASIL. **Portaria Normativa MME nº 52/2022/GM/MME**, de 19 de outubro de

2022. Brasília, 2022.

BRASIL. **Portaria Interministerial MME/MMA nº 03**, de 19 de outubro de 2022. Brasília, 2022.

BRASIL. **Resolução CNPE nº 18**, de 1º de outubro de 2025. Institui o Grupo de Trabalho Eólicas Offshore. Brasília, 2025.

EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE). **Nota Técnica EPE/DEE/035/2023-R1**. Brasília, 2023.

EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE). **Nota Técnica EPE/DEE/036/2023-R1**. Brasília, 2023.

EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA (EPE). **Roadmap Eólica Offshore Brasil**. Nota Técnica NT-EPE-PR-001/2020-R2. Rio de Janeiro, 2020.

INTERNATIONAL RENEWABLE ENERGY AGENCY (IRENA). **Offshore Wind Outlook**. Abu Dhabi: IRENA, 2018.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas (DPC). **NORMAM-01/DPC**. Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto. Brasília.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas (DPC). **NORMAM-08/DPC**. Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras. Brasília.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas (DPC). **NORMAM-11/DPC**, Rev. 2. Normas da Autoridade Marítima para Instalação de Estruturas Offshore. Brasília, 2022.

SOUZA, Renato Santos de; ARANTES, Guilherme Oliveira. **Panorama da energia eólica offshore e as perspectivas para o Brasil**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, v. 31, n. 59, p.[5]-55, mar. 2025.

TADEU, Juliana Godoy Alves. **A geração de energia eólica offshore: percurso**



**regulatório de infraestruturas inovadoras – Desafios e perspectivas.**

Fundação Getúlio Vargas, Escola de Direito de São Paulo. 2025