

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

<b>ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.</b>	<b>CONTRIBUIÇÕES</b>	<b>CONTRIBUINTE</b>	<b>POSIÇÃO ANTAQ</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
<b>CAPÍTULO I - DO OBJETO</b>				
<p>Art. 1º Esta norma tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a outorga de autorização para a construção, exploração e ampliação de terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, em conformidade com o disposto no art. 4º, § 2º, inciso II, alínea "c", da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; nos artigos 14, inciso III, alínea "c", e 27, inciso XXII, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com a redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008, observado o disposto na legislação que confere competência pertinente à matéria a outros órgãos e entidades das administrações públicas federal, estadual e municipal.</p>	<p>Substituir "terminal portuário de uso privativo de turismo" por "Instalação Portuária de Turismo para Movimentação de Passageiros".</p>	<p>Edimar Costa do Nascimento – Técnico em Regulação – UARBL-ANTAQ</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	<p>Denominação ajustada: Terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros,</p>
<b>CAPÍTULO II - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b>				
<p>Art. 2º Para os efeitos desta Norma, considera-se:</p>				
<p>II - terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros: a instalação portuária explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, fora da área do porto organizado, ou dentro da área do porto organizado quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, destinada ao embarque, desembarque e trânsito de passageiros nacionais ou internacionais, tripulantes, bagagens e insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;</p>	<p>A Norma de Terminal Portuário de Uso Privativo de Turismo, impõe limitações que a Lei 8630/93 e o Decreto 6620/2008 não o faz, quando veda a instalação TUPT na área que compõe o patrimônio do porto organizado, devemos considerar que é interessante a alguns portos públicos a existência de TUPT em suas instalações, faz parte das atribuições da ANTAQ fomentar o desenvolvimento e modernização dos portos, a lei já prevê exploração por terceiros de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado, desde que devidamente licitado. Devemos considerar que nos regulamentos dos portos como CDP e CDSA, existe uma prioridade no atendimento do embarque e desembarque de passageiros.</p>	<p>Edimar Costa do Nascimento – Técnico em Regulação – UARBL-ANTAQ</p>	<p>Indeferir</p>	<p>A exploração por terceiros de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado é regida pela norma anexa à Resolução nº 055-ANTAQ, exceto quando o interessado for titular do domínio útil do terreno.</p>
	<p>O outro problema que vejo, é a limitação do tipo de passageiro que vai usar o TUPT, pois os diplomas legais abordados não limitam apenas a "passageiros em turismo" ou mesmo a "embarcações de turismo", como podemos observar que tanto a lei 8630/1993 e o decreto 6620/2008 cita como prerrogativa do TUPT da "movimentação de passageiros", não especificando que estes sejam somente de atividade turística.</p>	<p>Edimar Costa do Nascimento – Técnico em Regulação – UARBL-ANTAQ</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	<p>A denominação "passageiros em turismo" foi eliminada, prevalecendo "movimentação de passageiros".</p>
	<p>Conflito entre o texto do item II deste capítulo (... "não integrante do porto público") com aquele da Seção II item IX – Das Obrigações que fala sobre Terminal localizado na área do Porto Organizado e item XXI da Seção II – Das Infrações</p>	<p>PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	<p>Não existe o conflito apontado: texto "não integrante do patrimônio do porto público" abrange terminal de uso privativo situado dentro da área do porto organizado (cf. art. 4º, inciso II da Lei Nº 8.630/93).</p>
	<p>Conflito : pg 2 - art. 2º - item II - " ..... não integrante do patrimônio do porto publico..., versus pag 14 - item X que fala de Terminal localizado na área do Porto Organizado, versus pg 17 – item XVIII ..... no porto organizado"</p>	<p>CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.	CONTRIBUIÇÕES	CONTRIBUINTE	POSIÇÃO ANTAQ	JUSTIFICATIVA
<b>CAPÍTULO III - DA CLASSIFICAÇÃO</b>				
Art. 3º Os terminais portuários de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, são classificados em terminais portuários com atracação e terminais portuários sem atracação ou de fundeio das embarcações de passageiros em turismo.				
§ 1º O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, com atracação é aquele dotado de instalações de acostagem com capacidade para receber as embarcações de passageiros em turismo, podendo ser subclassificado em:				
§ 2º O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, sem atracação ou de fundeio é aquele que não dispõe de instalações de acostagem com capacidade para receber embarcações de passageiros em turismo.				
II - O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, sem atracação ou de fundeio não realiza operações de embarque e desembarque de passageiros nacionais e internacionais, tripulantes e bagagens.	Da forma em que se encontra redigido poderá gerar dúvida interpretação, pois sinaliza "sem atracação ou de fundeio", ou seja, se tiver área de "fundeio" poderá executar operações de embarque e desembarque de passageiros.	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	Não existe a dubiedade apontada: TUPT "sem atracação ou de fundeio" indica que essas duas formas denominam o mesmo tipo de terminal.
<b>CAPÍTULO IV - DA AUTORIZAÇÃO</b>				
<b>Seção I – Dos Requisitos</b>				
Art. 5º O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, com atracação deve ser construído com estrutura básica para atender às embarcações de passageiros em turismo e aos passageiros, tripulantes e suas bagagens nas operações de embarque, desembarque e trânsito.				
§1º O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, com atracação e capacidade para realizar operações de embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens deve atender aos seguintes requisitos mínimos:				
IV - plataformas para uso exclusivo como local de embarque e desembarque de passageiros, dotadas de superfícies planas e horizontais, com piso nivelado e antiderrapante;	Definir com clareza "plataformas exclusivas de embarque e desembarque"	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Deferir	Enunciado ajustado: Plataformas para uso exclusivo como local de embarque e desembarque de passageiros, dotadas de superfícies planas e horizontais, com piso nivelado e antiderrapante.
VI – salas de espera distintas (ou ambientes isolados entre si num mesmo salão) para as operações de embarque e desembarque de passageiros, providos de assentos individuais em número compatível com o fluxo de pessoas projetado para o terminal;	Não há a necessidade de salas exclusivas para o embarque e para o desembarque de passageiros, já que os procedimentos são realizados em horários diferentes (o desembarque pela manhã e o desembarque após o almoço). Além disso, no desembarque, os passageiros se retiram do terminal tão logo estejam com suas bagagens de mão (não ficam sentados ou em pé aguardando a operação de desembarque);	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Deferir	Enunciado ajustado: Recinto provido de assentos individuais em número compatível com o fluxo de pessoas projetado para o terminal, para embarque e desembarque de passageiros.
	As salas de espera servem tão somente para operações de embarque, visto que o desembarque ocorre diretamente, pois as bagagens são desembarcadas antes dos passageiros, não gerando portanto "espera no Terminal";	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Deferir	

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

<b>ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.</b>	<b>CONTRIBUIÇÕES</b>	<b>CONTRIBUINTE</b>	<b>POSIÇÃO ANTAQ</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>VII - recinto para recepção e restituição de bagagem, dimensionado e equipado com observância dos aspectos ergonômicos para livre movimentação de passageiros com volumes, dotado de sistema de informações confiável e controle eletrônico da bagagem;</p>	<p>Deverá ser retirada a obrigatoriedade de esteiras, uma vez que estamos falando de cerca de 3000 paxs sendo desembarcados de um mesmo navio, o que resultaria em uma esteira de dimensionamento exagerado além de espera no recebimento da mesma. Lembro, ainda, que os paxs só desembarcam após as bagagens estarem no armazém/local próprio;</p>	<p>PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	<p>Enunciado ajustado: Recinto para recepção e restituição de bagagem, dimensionado e equipado com observância dos aspectos ergonômicos para livre movimentação de passageiros com volumes, dotado de sistema de informações confiável e controle eletrônico da bagagem.</p>
	<p>Deverá ser retirada a exigência de esteiras, pois diferentemente do sistema empregado em Aeroportos, as bagagens são desembarcadas antes dos passageiros</p>	<p>CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	
<p>X - recintos destinados à administração do terminal, aos agentes de autoridade de governo no porto e para serviços de receptivo, que deverão estar disponíveis a esses usuários nos períodos de funcionamento do terminal;</p>	<p>Deverá ficar claro que esta seção de áreas para os agentes de autoridade do governo no porto/serviços de receptivo é somente para atender as necessidades do terminal de cruzeiros, devendo permanecer fechados (eventualmente retirados) em situações sem cruzeiros;</p>	<p>PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	<p>Enunciado ajustado: Recintos destinados à administração do terminal, aos agentes de autoridade de governo no porto e para serviços de receptivo, que deverão estar disponíveis a esses usuários nos períodos de funcionamento do terminal.</p>
	<p>A disponibilização de instalações para as autoridades de governo e para serviços de receptivo deverão estar disponíveis somente durante o período de "temporada de cruzeiros"</p>	<p>CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor</p>	<p>Indeferir</p>	
<p>XIII - serviços e instalações de apoio destinados a passageiros e tripulantes, tais como telefones públicos, acesso à internet, informações turísticas e pré-atendimento em emergências médicas;</p>	<p>No item XIII, retirar o atendimento odontológico (não é serviço essencial e/ou de emergência). Lembro que para os tripulantes o armador dispõe deste serviço no navio ou "em terra" (neste caso através de contratos com terceiros)</p>	<p>PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	<p>Trata-se de serviços e instalações inclusive para pré-atendimento de tripulantes e passageiros em situação de emergência médica (em sentido amplo).</p>
	<p>Desnecessário o atendimento odontológico, visto que não se caracteriza como emergência. Ressaltamos que para os tripulantes dos navios já existe esse atendimento via Agente Marítimo, que mantém convênios odontológicos</p>	<p>CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor</p>	<p>Deferir parcialmente</p>	

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.	CONTRIBUIÇÕES	CONTRIBUINTE	POSIÇÃO ANTAQ	JUSTIFICATIVA
XV - instalações para fornecedores e prestadores de serviços às embarcações de passageiros em turismo;	De maneira geral, não é possível garantir instalações para TODOS os fornecedores e prestadores de serviços. Creio que este assunto deverá ser deixado de lado desta Audiência, para que o terminal e seus fornecedores/prestadores de serviços administrem esta situação na prática e caso a caso.	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Deferir parcialmente	Enunciado ajustado: XV – instalações para fornecedores e prestadores de serviços às embarcações de passageiros em turismo;
	É inexecutável a disponibilização de instalações para todos os fornecedores e prestadores de serviços	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Deferir parcialmente	
§ 2º O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, com atracação, com capacidade para realizar apenas operação de trânsito de passageiros nacionais e internacionais e tripulantes, deve atender aos seguintes requisitos mínimos:	Não consta nada sobre a necessidade de ISPS. Entendemos que, como o navio estará atracado, é necessário o cumprimento mínimo de ISPS	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Deferir	O terminal, mesmo que operando exclusivamente em situações de trânsito de passageiros, deve atender a condições mínimas de segurança cuja definição deverá provir de discussão com a Polícia Federal e a Receita Federal do Brasil, em conformidade com o ISPS Code, onde cabível.
X - instalações para controle de acesso ao terminal e demais itens mínimos de segurança pública considerados necessários pela Polícia Federal e pela Receita Federal do Brasil, e em conformidade com o "ISPS Code", se cabível;	Acatamento parcial da contribuição transcrita no caput do §2º, acima.	ANTAQ		O terminal, mesmo que operando exclusivamente em situações de trânsito de passageiros, deve atender a condições mínimas de segurança cuja definição deverá provir de discussão com a Polícia Federal e a Receita Federal do Brasil, e em conformidade com o "ISPS Code", onde cabível.
XIII - instalações para fornecedores e prestadores de serviços às embarcações de passageiros em turismo;	As instalações para administração do terminal e para os agentes de autoridade de governo no porto tem que ser exigência e não "quando couber"		Indeferir	Trata-se de faculdade prevista na norma, cuja aplicação ou não a TUPT com capacidade para realizar apenas operação de trânsito de passageiros nacionais e internacionais e tripulantes deverá ser decidida com a participação dos órgãos envolvidos.
Art. 6º. O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, sem atracação ou de fundeio de embarcações de passageiros em turismo deve atender aos seguintes requisitos mínimos:				

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.	CONTRIBUIÇÕES	CONTRIBUINTE	POSIÇÃO ANTAQ	JUSTIFICATIVA
IV - instalações para que a administração do terminal, as autoridades de governo e o serviço de receptivo possam desempenhar suas atividades, quando cabível;	Entendemos ser necessário instalações para as autoridades, mesmo sendo sem atracação ou de fundeio, porque existem casos em que este atracadouro se torna o 1º "porto" nacional e esta presença é fundamental	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Indeferir	Trata-se de faculdade prevista na norma, cuja aplicação ou não a TUPT com capacidade para realizar apenas operação de trânsito de passageiros nacionais e internacionais e tripulantes deverá ser decidida com a participação dos órgãos envolvidos.
<b>Seção II – Do Requerimento</b>				
Art. 9º Quando a instrução do processo estiver completa, assim considerada após a apresentação de toda a documentação e diligências solicitadas, a ANTAQ consultará a Receita Federal do Brasil quanto ao alfandeamento das instalações portuárias que não estão sob responsabilidade da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, quando couber.	Incluir necessidade de estudo viário e aprovação dos órgãos competentes, incluindo estacionamento para ônibus, vans, autos, etc...	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	Trata-se de estudo cuja necessidade já está prevista no art. 1º desta Norma e, com maior detalhamento, no art. 10, V.
<b>Seção III – Da Habilitação Jurídica e da Regularidade Fiscal</b>				
Art. 10. A habilitação jurídica e a regularidade fiscal da empresa requerente da autorização para construção ou exploração de terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, será verificada por meio da apresentação da seguinte documentação:	No que se refere ao Controle Acionário ou de propriedade, deverão constar as mesmas exigências e normas constantes dos Contratos de Arrendamento licitados publicamente, constatando uma situação isonômica.	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	As exigências referentes ao controle acionário ou à propriedade do terreno são as mesmas que constam da habilitação jurídica de empresas requerentes de autorização para construção ou exploração de terminal portuário de uso privativo, estabelecidas na norma anexa à Resolução nº 517-ANTAQ.
VI - manifestação favorável do poder público municipal, com base no Plano Diretor do Município, sobre a construção ou exploração, do terminal para o embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes destinados ou provenientes de transporte aquaviário;	Se o terminal encontra-se fora da área do porto organizado, em zona não primária, como poderá o mesmo ser "Alfandegado".	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	O alfandeamento é necessário sempre que há embarque ou desembarque de passageiros ou cargas internacionais, inclusive, portanto, em terminais de uso privativo fora da área do porto organizado.
<b>Seção IV – Da Habilitação Técnica</b>				
Art. 11. A habilitação técnica da empresa requerente da autorização para construção ou exploração de terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, será analisada por meio da documentação abaixo listada e com base em parâmetros técnicos relativos ao dimensionamento das instalações e sistemas do terminal estabelecidos a partir das embarcações-tipo de projeto e da projeção do fluxo de passageiros, tripulantes e bagagens:	Incluir a necessidade de estudo de impacto viário e aprovação dos órgãos competentes	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Indeferir	Trata-se de estudo cuja necessidade já está prevista no art. 1º desta Norma e, com maior detalhamento, no art. 10, V.

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.	CONTRIBUIÇÕES	CONTRIBUINTE	POSIÇÃO ANTAQ	JUSTIFICATIVA
<b>CAPÍTULO V - DAS CONDIÇÕES E OBRIGAÇÕES DA OPERAÇÃO</b>				
Seção I – Da Operação				
Seção II – Das Obrigações da Autorizada				
Art. 15. São obrigações da Autorizada perante a ANTAQ:				
X - realizar as seguintes atividades, sob a coordenação da autoridade marítima, na hipótese de que tais atividades não sejam prestadas pela administração do porto:	Entendemos também que uma estrutura com canal de acesso ao terminal, bacia de evolução, áreas de fundeadouro, molhes e quebra-mares, balizamento e sinalização náutica, e áreas de inspeção sanitária e de polícia marítima, exclusivamente para a navegação de turismo pode inviabilizar a aplicabilidade da Resolução.	Edimar Costa do Nascimento – Técnico em Regulação – UARBL- ANTAQ	Indeferir	Nos terminais de uso privativo fora da área do porto organizado e que não compartilhem infraestrutura de acesso aquaviário com o porto público, essa responsabilidade cabe à Autorizada, observado o regramento restabelecido pela Autoridade Marítima, segundo procedimento idêntico ao praticado pelos TUP de cargas.
	Mesmo sob a coordenação da Autoridade Marítima e quando não forem prestadas pela administração do porto, uma boa parte das responsabilidades elencadas neste item não deveriam ser de responsabilidade do autorizado	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Indeferir	
	Como poderá uma entidade privada executar tarefas (balizamento, áreas de fundeadouro, etc...) que são de competência das Autoridades Portuárias e da Marinha.	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	
Art. 17. São obrigações da autorizada perante as empresas de navegação:				
I - prover o apoio de pessoal às embarcações nas operações de atracação e desatracação;	As atividades de atracação e desatracação são inerentes a Autoridade Portuária e coordenadas pelas Agências Marítimas	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	Em terminal de uso privativo, fora da área do porto organizado, as operações portuárias são realizadas pela Autorizada, com pessoal contratado por ela.
<b>CAPÍTULO VI - DAS PENALIDADES E INFRAÇÕES</b>				
Seção I – Das Disposições Gerais				
Art. 20. A multa estabelecida no art. 18 poderá ser aplicada isolada ou cumulativamente com as demais penalidades de que tratam os incisos I, III, IV e V do mesmo artigo e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da infração e a gradação da penalidade.				

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.	CONTRIBUIÇÕES	CONTRIBUINTE	POSIÇÃO ANTAQ	JUSTIFICATIVA
	<p>Excluir parágrafo único do art. 20, de modo a dirimir dúvidas quanto ao eventual conflito de competências do SBDC ou de ocorrência de <i>bis in idem</i>. Parágrafo único. A aplicação, pela ANTAQ, de multa decorrente de infração à ordem econômica, na conformidade do disposto no § 2º do art. 78-F da Lei nº 10.233, de 2001, independentemente das penalidades aplicadas pelos órgãos competentes, observará o limite máximo previsto na legislação específica.</p>	Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE)	Deferir	Acatar integralmente as considerações exaradas pela SEAE no item 2.1 do Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n.º 07 COGTL/SEAE/MF (fls. 824 a 829 do Processo nº 50300.000989/2006-49).
Art. 21. A ANTAQ, ao constatar graves ocorrências que possam comprometer a segurança da operação, ou operação sem autorização, poderá solicitar às demais autoridades competentes o apoio necessário e pertinente, com vistas à imediata interdição de operação irregular.	Transferir este dispositivo da posição original (art. 21, § 1º)	ANTAQ		Dispositivo mais adequado como artigo da Seção I – Das disposições Gerais, do que na posição original.
Seção II – Das Infrações				
Art. 22. São infrações:				
	<p>Excluir (corolário da exclusão do parágrafo único do art. 20) de modo a dirimir dúvidas quanto ao eventual conflito de competências do SBDC ou de ocorrência de <i>bis in idem</i>.: XXXI – exercer prática comercial restritiva, cometer infração da ordem econômica ou à livre concorrência, respeitado o limite previsto na legislação específica sobre a matéria (multa de até R\$ 50.000,00);</p>	Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE)	Deferir	Acatar integralmente as considerações exaradas pela SEAE no item 2.1 do Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n.º 07 COGTL/SEAE/MF (fls. 824 a 829 do Processo nº 50300.000989/2006-49).
	Transferir este dispositivo desta posição para novo Art. 21: § 1º A ANTAQ, ao constatar graves ocorrências que possam comprometer a segurança da operação, ou operação sem autorização, poderá solicitar à Marinha do Brasil, à Polícia Federal ou demais órgãos competentes, o apoio necessário e pertinente com vistas à imediata interdição de operação irregular.	ANTAQ		É inadequada a inserção deste dispositivo nesta posição, pois ele é adequado à Seção I do Capítulo VI.
<b>CAPÍTULO VII - DISPOSIÇÕES GERAIS</b>				
Art. 23. O terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, poderá ser utilizado para atividades não afetas às operações portuárias que viabilizem sua exploração, desde que expressamente autorizadas pela ANTAQ, ouvido previamente o Poder Público Municipal, vedada sempre a movimentação de cargas.			Originalmente constava da minuta de Norma como Art. 22.	

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

<b>ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.</b>	<b>CONTRIBUIÇÕES</b>	<b>CONTRIBUINTE</b>	<b>POSIÇÃO ANTAQ</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
	Retirar os artigos 23 e 24	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Deferir (para Art. 23).  Estes enunciados originalmente constavam da minuta de Norma como Art. 23 e Art. 24, respectivamente:  Art. 23. A outorga será válida pelo prazo em que a autorizada permanecer na atividade que justificou o pedido de autorização, conforme disposto nesta Norma.  Art. 24. A implantação de terminal portuário de uso privativo de turismo dentro da área do porto organizado somente será autorizada se o interessado for o titular do domínio útil do terreno.	
Art. 24. Quando o terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, localizar-se na área do porto organizado, a ANTAQ consultará a Autoridade Portuária respectiva, que deverá pronunciar-se, no prazo máximo de trinta dias, a respeito da implantação do terminal, importando o silêncio em assentimento tácito.	- Retirar os artigos 23 e 24 - Não são exigidas obrigações de valores de investimentos, a exemplo do que ocorre com os terminais que foram arrendados por licitação pública, ferindo o princípio de isonomia. Destaca-se o art. 24 em que não é exigida a Concorrência Pública.	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir (para Art. 24)	Trata-se de outorga de autorização conforme conceituada no Art. 2º, inciso I, e portanto não está sujeita às disposições da norma anexa à Resolução Nº 055-ANTAQ.
Art. 27. Caso a exploração do terminal possa configurar situação de concentração de mercado, competição imperfeita ou infração à ordem econômica, a ANTAQ comunicará aos órgãos de defesa da concorrência, sem contudo interromper o exame do processo até a manifestação dos mesmos.	Ajustar redação originalmente proposta, e em parceria com os órgãos do SBDC, elaborar metodologia que permita caracterizar e identificar objetivamente as situações de “competição imperfeita”, regulamentando o disposto no artigo 12, VII e no artigo 20, II-b da Lei 10.233/2001, proporcionando-se assim maior efetividade às normas e regulamentos da Agência que utilizam o conceito.	SEAE	Deferir parcialmente	A GRP entende que a nova redação melhor se adequa ao disposto na Lei 10.233/2001, ajustando-se à linha proposta pela SEAE que pressupõe a caracterização e identificação objetivamente das situações de “competição imperfeita”.  Assim, sugere-se a seguinte redação para o art 27:  Art. 27. A ANTAQ comunicará aos órgãos e entidade de defesa da concorrência os fatos inerentes à exploração do terminal ou dela decorrentes que configurem ou possam configurar concentração de mercado, competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.	CONTRIBUIÇÕES	CONTRIBUINTE	POSIÇÃO ANTAQ	JUSTIFICATIVA
<b>CAPÍTULO VIII - DISPOSIÇÕES FINAIS</b>				
<b>CONTRIBUIÇÕES DE CARÁTER GERAL</b>				
<b>CONTRIBUIÇÃO 01</b>	Esperar o Governo Federal faça nova revisão da lei de Portos, para então incluir um terminal específico para movimentação de outros passageiros, certamente não sairia tão breve, como a resolução está proposta deixaria de fora da regulação uma grande quantidade de instalações aquaviárias que hoje existem no Brasil, que como no caso da Amazônia, movimentam expressiva fatia da economia regional, que transportam não somente o passageiro como também suas carga.	Edimar Costa do Nascimento – Técnico em Regulação – UARBL-ANTAQ	Indeferir	A regulamentação das instalações referidas nesta contribuição já foi acolhida na norma para outorga de autorização para construção, exploração e ampliação de instalação portuária pública de pequeno porte, atualmente em fase de conclusão pela ANTAQ.
	Lembrando que qualquer Terminal Portuário Privativo está dentro da competência da ANTAQ, os terminais que transportam passageiros que não só proveniente da navegação de turismo também, e que se não forem regulados permanecerão na ilegalidade.	Edimar Costa do Nascimento – Técnico em Regulação – UARBL-ANTAQ	Indeferir	Já acolhida na revisão da norma anexa à Resolução nº 055-ANTAQ e na norma para outorga de autorização para construção, exploração e ampliação de instalação portuária pública de pequeno porte, conforme o caso específico.
<b>CONTRIBUIÇÃO 02</b>	Em Portos Organizados ou municípios distantes entre si, no mínimo 100 km, onde já exista(m) terminal(ais), a Licitação/Outorga, deverá ser precedida de avaliação técnica/comercial demonstrando a necessidade operacional, presente e/ou futura, de um novo terminal de passageiros naquele porto ou região;	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Indeferir	Trata-se de exigência incompatível com a natureza do empreendimento regulado por esta norma, nos termos do conceito estabelecido no art. 2º, inciso I.
	A Outorga deverá ser precedida de licitação pública, por se tratar de prestação de serviço público. Isto se aplica ainda mais se a outorga se realizar em área do porto organizado;	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Indeferir	Exigência de licitação somente se aplica a outorga em área do porto organizado (exceto quando o interessado for titular do domínio útil do terreno), regulada pela ANTAQ nos termos da norma anexa à Resolução nº 055-ANTAQ.
	O vencedor da licitação deverá operar somente com "carga própria", assim como preconizado no caso de cargas descrito na Lei 6620, que é omissa em relação a terminal privativo de cruzeiros. Ou seja, neste caso, com "seus próprios passageiros";	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Indeferir	Não existe analogia possível entre passageiros e cargas, mormente com base no conceito de "carga própria", e a lei não distingue nem estabelece qualquer restrição por classe de passageiros.
	Para a solicitação de Outorga, o interessado deverá demonstrar "expertise" na atividade fim.	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Indeferir	Trata-se de exigência incompatível com a natureza do empreendimento regulado por esta norma, nos termos do conceito estabelecido no art. 2º, inciso I.
	Criar critérios para eventual transferência do controle da empresa vencedora da outorga, que deverá ser similar ao atual modelo presente nos contratos de arrendamentos	PIER MAUÁ S/A – Porto Internacional do Rio de Janeiro – Américo Relvas da Rocha Diretor Operacional –	Indeferir	Esta norma não trata de arrendamento de área ou instalação na área do porto organizado, objeto da norma anexa à Resolução nº 055-ANTAQ.

**ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A NORMA DE TUPT**

<b>ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, QUE APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAL PORTUÁRIO DE USO PRIVATIVO DE TURISMO, PARA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS.</b>	<b>CONTRIBUIÇÕES</b>	<b>CONTRIBUINTE</b>	<b>POSIÇÃO ANTAQ</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
<b>CONTRIBUIÇÃO 03</b>	Retirar do texto em estudo, toda e qualquer menção ou posicionamento sobre Terminais em áreas de Porto Organizado, já que nesses casos, e com certeza, as concessões de exploração de Terminais deve ser precedida de Audiência Pública e Licitação, conforme a Lei 8666 de Licitações.	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	As menções referidas nesta contribuição cingem-se exclusivamente a situações pertinentes a esta norma, nos termos do seu art. 2º, inciso II, cujo enunciado pressupõe as situações previstas no art. 4º, inciso II da Lei nº 8.630/93.
	Em Portos Organizados onde já exista(m) Terminal (is), além do acima comentado, a Licitação deveria ser precedida de avaliação técnica/comercial. Ou seja, deveria demonstrar o potencial mercadológico do empreendimento, demonstrando as projeções de mercado e na incapacidade do Terminal (ais) já existente(s), no atendimento regular da demanda presente e futura.	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	Trata-se de exigência incompatível com a natureza do empreendimento regulado por esta norma, nos termos do conceito estabelecido no art. 2º, inciso I.
	Deverá ainda a empresa interessada em implantar uma Terminal Privado, demonstrar "expertise" comprovada na atividade fim. Ressalvar ainda, que a empresa vencedora que demonstrou capacidade técnica não poder transferir a outrem sem essa capacidade.	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	Trata-se de exigência incompatível com a natureza do empreendimento regulado por esta norma, nos termos do conceito estabelecido no art. 2º, inciso I.
	A exemplo das regras dos Terminais de movimentação de mercadorias/cargas, também no presente caso deverá constar que no Terminal de Uso Privativo, só poderão ser movimentados passageiros "próprios", ou seja, aqueles passageiros envolvidos diretamente com a empresa exploradora do Terminal, sendo no caso de um Armador ou de empresa que comercialize diretamente as passagens.	CONCAIS S.A. – Terminal Marítimo do Porto de Santos – Flavio Borges Brancato – Diretor	Indeferir	Não existe analogia possível entre passageiros e cargas, mormente com base no conceito de "carga própria", e a lei não distingue nem estabelece qualquer restrição por classe de passageiros.