

EDITAL DO LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ

CONTRATO DE CONCESSÃO

ANEXO 1

PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA)

Sumário

I.	Introdução	2
II.	Detalhamento do objeto	3
III.	Caracterização do objeto	4
III.1.	Caracterização da Área de Concessão.....	4
III.2.	Situação do Acesso Aquaviário antes da assunção pelo Concessionário.....	7
IV.	Matriz de responsabilidades	10
V.	Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura.....	15
VI.	Prestação de serviços obrigatórios	16
VI.1.	Obras e serviços de dragagem	16
VI.1.1.	Premissas	16
VI.1.2.	Implementação do empreendimento.....	18
VI.1.3.	Condições para o cumprimento das metas atreladas ao Calado Máximo Operacional (CMO).....	22
VI.1.4.	Aferição do cumprimento das metas atreladas ao CMO e dos investimentos obrigatórios mínimos taxativos.....	22
VI.1.5.	Síntese.....	23
VI.2.	Levantamentos hidrográficos periódicos.....	25
VI.3.	Sinalização e balizamento náutico	25
VI.4.	<i>Vessel Traffic Service</i> (VTS).....	26
VI.5.	Operação do tráfego de embarcações.....	26
VI.6.	Gestão ambiental.....	28
VII.	Outros direitos e obrigações da Concessionária referentes à exploração do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá	29
VII.1.	Outros direitos da Concessionária	29
VII.2.	Outras obrigações da Concessionária	30
VII.2.1.	Gestão e prestação de informações referentes à operação da do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá	30

VII.2.2 Plano de Dragagem e Comitê de Dragagem	32
VII.2.3. Procedimento para compartilhamento de riscos decorrentes de assoreamento do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá acima do esperado para fins de dragagem de manutenção	33
VIII. Passivos ambientais	34
IX. Qualidade de serviço	36
X. Serviço de dragagem de manutenção transitório no Porto de Antonina	39
APÊNDICE A	40
APÊNDICE B	45

I. Introdução

1. O **Plano de Exploração do Acesso Aquaviário (PEAA)**, respeitados o **PDZ**, o **REP** e os termos do **Contrato de Concessão**, tem por objetivo:
 - a) detalhar e caracterizar o objeto da **Concessão**;
 - b) definir as responsabilidades entre **Administração do Porto** e **Concessionária**;
 - c) estabelecer os **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** a serem adotados na **Concessão**;
 - d) detalhar os serviços obrigatórios da **Concessão**;
 - e) definir parte dos direitos e obrigações da **Concessionária** relacionados à exploração do ativo;
 - f) disciplinar os procedimentos relacionados a passivos ambientais; e
 - g) estipular os requisitos de qualidade para a prestação dos serviços de gestão e exploração do **Acesso Aquaviário do Porto de Paranaguá** pela **Concessionária**.
2. A dragagem de manutenção do Porto de Antonina, por integrar transitoriamente o objeto desta **Concessão**, terá seus termos e condições de serviço temporário especificados neste documento.
3. A prestação de serviços que compõe o objeto desta **Concessão** visa dotar o **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** de capacidade instalada suficiente para receber os navios-tipo previstos para frequentarem a **Área da Concessão** ao longo do **Prazo da Concessão**, assegurando sua navegabilidade, por intermédio de intervenções como dragagem de manutenção, dragagem de implantação, derrocamento subaquático, adequação da

geometria do acesso aquaviário, gestão eficiente dos auxílios à navegação, tráfego de embarcações e monitoramento ambiental.

4. Na prestação de serviços que integram o objeto desta **Concessão no Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, a **Concessionária** terá por diretrizes:
 - a) a prestação de serviço adequado, que satisfaça as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;
 - b) a busca pela eficiência nas operações do tráfego de embarcações no **Porto Organizado**;
 - c) a manutenção da isonomia entre os **Usuários**;
 - d) a maximização da **Operação Portuária**; e
 - e) a promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos, a salvaguarda da vida humana no mar e a proteção do meio ambiente.
5. Os prazos a que se referem este **Anexo** contam a partir da **Data de Assunção**.

II. Detalhamento do objeto

6. Constitui objeto do **Contrato de Concessão** o desempenho das seguintes **Atividades** relativas à administração e exploração do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** durante todo o **Prazo da Concessão**, sem prejuízo das demais obrigações previstas no referido contrato:
 - a) garantir as condições de navegabilidade do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, executando as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção, aprofundamento ou ampliação de acessos portuários, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito, para expansão de infraestrutura e manutenção de nível de serviço definidos no **Contrato de Concessão**;
 - b) sob coordenação da **Autoridade Marítima**, realizar os levantamentos batimétricos necessários à apuração da profundidade do acesso aquaviário;
 - c) sob coordenação da **Autoridade Marítima**, estabelecer, manter e operar o balizamento do acesso aquaviário do **Porto Organizado**;
 - d) sob coordenação da **Autoridade Marítima**, implantar, manter e operar o sistema *Vessel Traffic Service* (VTS);
 - e) sob coordenação da **Administração do Porto**, realizar a operação do tráfego de embarcações na área do **Porto Organizado**;
 - f) realizar a gestão ambiental relacionada ao **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**;
 - g) realizar demais atividades que visem assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** aos seus **Usuários**.

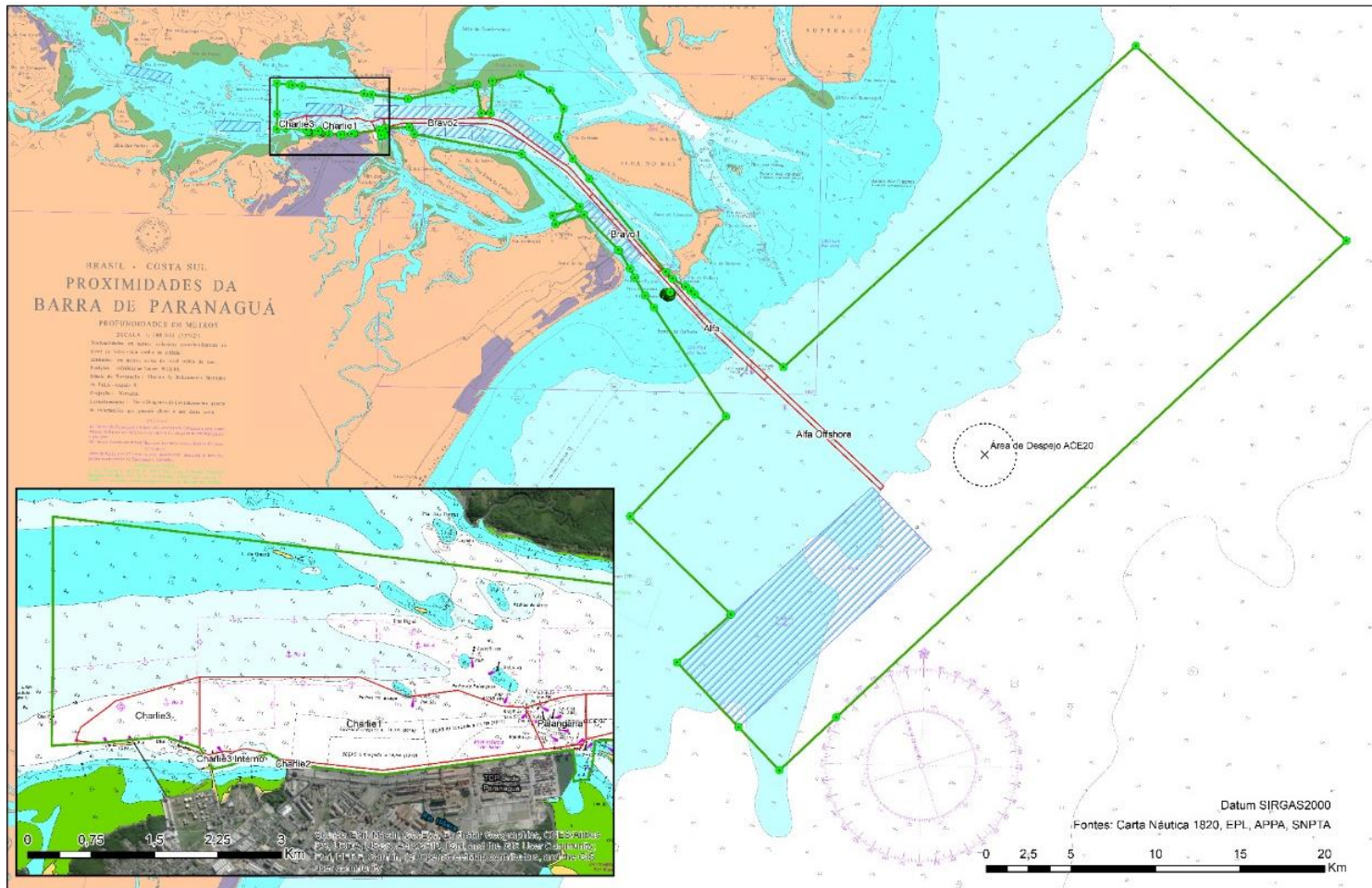
7. Não se inclui no objeto do **Contrato de Concessão** a prestação dos seguintes serviços realizados no **Porto Organizado** e nas suas imediações:

- a) serviços de praticagem;
- b) serviços de rebocadores;
- c) serviços de apoio marítimo; e
- d) demais obras e serviços de engenharia de dragagem com finalidade distinta do escopo do **Contrato de Concessão**.

III. Caracterização do objeto

III.1. Caracterização da Área de Concessão

8. As áreas a serem disponibilizadas à **Concessionária** compreendem os seguintes elementos do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**: (i) o canal de acesso externo e interno; (ii) as bacias de evolução; e (iii) os berços de atracação do Porto de Paranaguá. Os referidos elementos podem também ser identificados pelos nomes dos seus trechos utilizados na atualidade, a saber: (i) Alfa; (ii) Bravo 1; (iii) Bravo 2; (iii) Charlie 1; (iv) Charlie 2; (v) Charlie 3; e (vi) as áreas de fundeio localizadas no interior da **Área da Concessão** e demarcadas pelas Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Paraná (NPCP-PR/2021) ou alterações subsequentes. As figuras abaixo ilustram o a **Área da Concessão**, bem como os nomes dos trechos do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**:



				CONCESSÃO ACESSO AQUAVIÁRIO AO PORTO DE PARANAGUÁ	DATA: 25/02/2022
--	--	--	--	--	------------------

Figura 1 - Delimitação da Área da Concessão.
 Fonte: Elaboração Própria.



Figura 2 – Trechos do canal de acesso.
 Fonte: Elaboração Própria.

9. A poligonal georreferenciada da **Área da Concessão** consta na tabela de coordenadas de que trata a Subcláusula 3.1 do **Contrato de Concessão**.

III.2. Situação do Acesso Aquaviário antes da assunção pelo Concessionário

10. O **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, na **Data de Assunção**, será composto por diversos trechos, cujas profundidades operacionais variam entre 11,5m e 16,0 m em relação ao Nível de Redução da DHN, contendo os seguintes parâmetros operacionais vigentes em 2021:

- a) O canal externo, denominado Alfa, localizado entre os pares de boias 1/2, localizadas a cerca de 4,5 milhas náuticas da costa e boias 9/10, já posicionadas nas proximidades da Ilha do Mel, sendo que o trecho Alfa possui extensão total de 8.930 m, 250 m de largura e profundidade nominal de 16 m DHN, na atualidade;
- b) O trecho Bravo 1, área semi-abrigada, localizada entre as boias 9/10 e 15/16 e com extensão de cerca de 6.050 m e 15 m DHN de profundidade nominal. Em campanha recente de dragagem realizada pela **APPA** (referência de dezembro de 2021), foi realizada uma adequação de geometria nesse trecho no intuito de que fique com 250 m de largura;
- c) A área Bravo 2, localizada entre as boias 15/16 e 29/30, porção mais abrigada do canal de acesso, com comprimento de 13.780 m e profundidade nominal de 14 m DHN. Na interligação entre o canal de acesso e a bacia de evolução, existe o denominado Canal do Surdinho, um acesso alternativo com extensão de aproximadamente 900 m de comprimento, largura variável e profundidade nominal de 14,5 m DHN;
- d) A bacia de evolução de 3.000 m de comprimento e largura variando entre 500 m e 700 m, denominada Charlie 1, com profundidade nominal de 14 m DHN e se estendendo por toda a faixa do cais público;
- e) A área Charlie 2 é a faixa de berços adjacente ao cais, com aproximadamente 3.500 m de comprimento, 50 m de largura e profundidade nominal de 14 m DHN; e
- f) O trecho Charlie 3 compreende a bacia de evolução junto ao píer de inflamáveis, píer da Cattalini e píer da Fospar, todos localizados no extremo oeste do Porto de Paranaguá. A área Charlie 3 possui cerca de 2.500 m de comprimento, largura variável e 14m DHN de profundidade nominal.

11. A tabela abaixo sintetiza os referidos parâmetros operacionais dos trechos do canal de acesso e bacia de evolução e dos berços de atracação vigentes em dezembro de 2021:

Seção	EXTENSÃO (em m)	LARGURA (em m)	PROFUNDIDADE NOMINAL ATUAL (em m DHN)
ALFA	8.930	250	-16.00
BRAVO 1	6.050	250 *	-15.00
BRAVO 2	13.780	250 *	-14.00
CHARLIE 1	3.000	500/700	-14.00
CHARLIE 3	2.500	150/340	-14.00
ESTRUTURA DE ATRACAÇÃO			
Berços		Calado Máximo Operacional (em m)	Profundidade de Projeto 2018 (em m)
Pier Inflamáveis 141		11,6	12,0
Pier Inflamáveis 142		10,1	11,0
Pier berço 200		12,3	12,5
Pier berço 200A		9,0	10,0
CHARLIE 2			
Berços	Cabeço de Amarração	Calado Máximo Operacional (em m)	Profundidade de Projeto 2018 (em m)
201	01 a 12	12,5	14,0
202	12 a 18	10,7	14,0
204	19 a 26	11,5	14,0
205	26 a 32	10,9	14,0
206	32 a 42	10,9	14,0
208	42 a 48	10,0	14,0
209	48 a 57	11,3	14,0
211	57 a 66	11,3	14,0
212	66 a 75	12,5	14,0
213	75 a 85	12,5	14,0
214	85 a 96	12,5	14,0
215	96 a 112	12,3	14,0
216	112 a 120	12,3	14,0
217	120 a 134	12,3	14,0
218	Dolphins	9,5	10,5
ÁREA DE FUNDEIO Nº 6			
Subdivisão	Coordenadas UTM (X;Y) Fuso 22S / WGS-84	Calado Máximo Operacional (em m)	Profundidade de Projeto (em m)
Oeste	751643,01;7178030,819 751658,907;7178881,439 755174,838;7178848,457 755177,597;7178043,854	12,8	13,5
Leste	755175,28;7178736,091 757893,41;7178714,113 757880,236;7178030,807 755177,597;7178043,854	10,4	11,0

Tabela 1 - Situação do Acesso Aquaviário na Data de Assunção.

Fonte: Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA (adaptado) e Capitania dos Portos do Paraná (CPPR).

Obs. * Atualmente (referência de dezembro de 2021), a APPA dispõe de contrato de dragagem de manutenção continuada e adequação de geometria do canal, cuja vigência se encerra em meados de 2024. Espera-se que ao final desse contrato, os trechos Bravo 1 e Bravo 2 estejam com 250m de largura, previstos na execução de serviços.

12.As Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Paraná NPCP-PR/2021¹, estabelecidos pela Capitania dos Portos do Paraná (CPPR), definem os parâmetros operacionais vigentes no acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, referentes à segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar. Temas como restrições de velocidade, cruzamento e ultrapassagem de embarcações e monitoramento das condições batimétricas são tratados no referido regulamento. Com relação ao Calado Máximo Operacional (CMO) recomendado e restrições de porte de embarcações, a portaria faz referência a outros instrumentos editados pela **Administração do Porto**.

13.A definição de CMOs, dimensões de embarcações, procedimentos de manobras, serviços de rebocadores, praticagem, delimitação de áreas de fundeio, especificações da sinalização náutica e questões relacionadas ao meio ambiente e segurança são temas detalhados na Norma de Tráfego Marítimo e Permanência nos Portos de Paranaguá e Antonina, estabelecidas pela **APPA**. Atualmente (referência de dezembro de 2021), essa norma está consolidada na Portaria 278/2018-APPA-EP, versão 3.0, atualizado pelos seguintes documentos:

- a) Ordem de Serviço 333/2020, de 07/12/2020;
- b) Portaria 105-21, de 14/05/2021; e
- c) Ordem de Serviço 013-22, de 18/01/2022.

14.Importante destacar, ainda, que o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina é representado, no momento de elaboração deste estudo – dezembro de 2021 -, nas Cartas Náuticas DHN n.º 1.820, n.º 1.821 e n.º 1.822 da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil - DHN.

15.O canal Delta 1 e a bacia de evolução Delta 2, que atendem ao Terminal Portuário da Ponta do Félix (TPPF), no Porto de Antonina, além do trecho Echo, não fazem parte do objeto da **Concessão**. A indicação dos trechos estão representados na figura abaixo.

¹ Aprovadas por intermédio da Portaria nº 67/CPPR, de 02/12/2021.

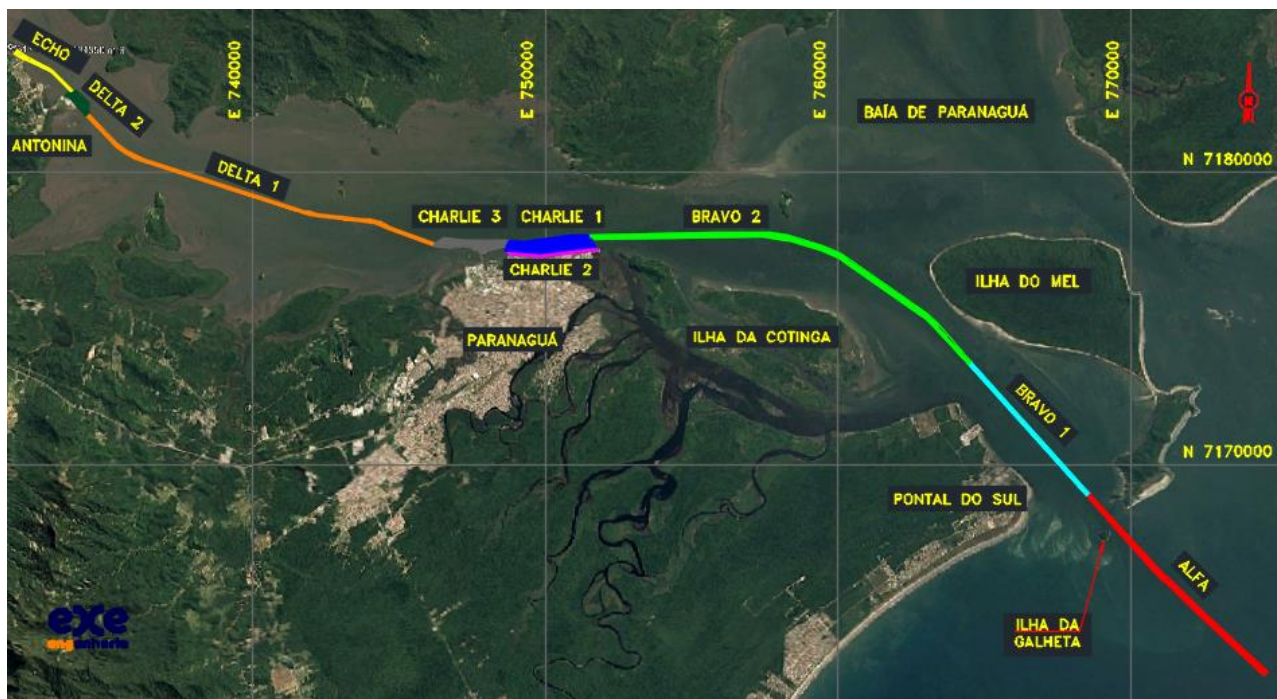


Figura 3 – Identificação do Canal, área Delta 1, Delta 2 e Echo, fora da área de concessão.
 Fonte: Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA.

IV. Matriz de responsabilidades

16. Considerando que objeto da **Concessão** se refere ao desempenho parcial das funções de administração do **Porto Organizado**, as atribuições da **Administração do Porto** e da **Concessionária** imprescindíveis à prestação de serviços que integram a gestão e exploração do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** estão definidas na matriz a seguir:

Nº	Competência	Responsável	Base legal
Tema 1: estabelecimento de profundidade e calado máximo operacional do acesso aquaviário		-	-
1.1	(sob coordenação da Autoridade Marítima) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados pela Concessionária	Administração do Porto	Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d)
1.2	subsidiar a Administração do Porto no estabelecimento do calado máximo da operação em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob responsabilidade da Concessionária , fornecendo todos os documentos, dados e informações necessários para a deliberação	Concessionária	-
1.3	providenciar a atualização da carta náutica com as novas profundidades do acesso aquaviário necessárias para alcançar as metas atreladas a CMO pactuadas neste Contrato de Concessão , junto à Autoridade Marítima , tão logo seja concluída a execução das correspondentes obras e serviços de melhorias, previstas nos termos da Seção VI.1 deste PEAA	Concessionária	NORMAM-25/DHN
1.4	subsidiar a Concessionária no processo de atualização da carta náutica com as novas profundidades do acesso aquaviário necessárias para alcançar as metas atreladas a CMO pactuadas neste Contrato de Concessão junto à Autoridade Marítima , fornecendo apoio inter-institucional, dados e informações necessários ao referido pedido de atualização	Administração do Porto	-
Tema 2: organização espacial do acesso aquaviário		-	-
2.1	(sob coordenação da Autoridade Marítima) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima	Administração do Porto	Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, b)
2.2	subsidiar a Administração do Porto na delimitação das áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima	Concessionária	-
2.3	(sob coordenação da Autoridade Marítima) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas	Administração do Porto	Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, c)
2.4	subsidiar a Administração do Porto na delimitação de áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas	Concessionária	-
2.5	promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto	Concessionária	Lei nº 12.815/2013 art. 17, § 1º, VII

Tema 3: gestão do tráfego de embarcações na Área da Concessão		-	-
3.1	definir regras de programação, operação e atracação de embarcações na Área da Concessão , ouvidas as demais autoridades do porto, por intermédio do REP	Administração do Porto	-
3.2	coordenar a gestão do tráfego de embarcações na Área de Concessão , respeitadas as regras de programação, operação e atracação de embarcações contidas no REP	Administração do Porto	-
3.3	autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto (a partir das regras previstas no REP e da coordenação exercida pela Administração do Porto)	Concessionária	Lei nº 12.815/2013 art. 17, § 1º, VIII
3.4	apoiar técnica e institucionalmente a Concessionária no início de implementação do serviço de gerenciamento do tráfego de embarcações, a partir da Data de Assunção	Administração do Porto	-
3.5	estabelecer e administrar mecanismo de comunicação apropriado para recebimento de denúncias por descumprimento das regras de programação, operação e atracação de embarcações estabelecidas no REP por parte da Concessionária , bem como enviar trimestralmente à Administração do Porto e à ANTAQ relatório contendo as informações obtidas pelo referido mecanismo	Concessionária	-
3.6	apurar supostos descumprimentos das regras de programação, operação e atracação de embarcações estabelecidas no REP por parte da Concessionária , em prazo não superior a 30 (trinta) dias	Administração do Porto	-
3.7	publicar regramento contendo os ritos e os prazos para apuração de irregularidades acerca da operacionalização das regras de programação, operação e atracação de embarcações pela Concessionária , no REP	Administração do Porto	
3.8	mediar situações de conflito envolvendo a ordenação de entrada e saída de embarcações dos Usuários	Administração do Porto	-
3.9	(sob coordenação da Autoridade Marítima) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto	Administração do Porto	Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, e)
3.10	subsidiar a Administração do Porto no estabelecimento e na divulgação do porte bruto máximo e das dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto	Concessionária	-
Tema 4: implantação e gestão de sistema Vessel Traffic Service (VTS)		-	-
4.1	implementar, manter e operar o <i>Vessel Traffic Service</i> (VTS)	Concessionária	-

Tema 5: levantamentos batimétricos		-	-
5.1	(sob coordenação da Autoridade Marítima) realizar os levantamentos batimétricos necessários à apuração da profundidade do acesso aquaviário	Concessionária	Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d)
Tema 6: balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução		-	-
6.1	(sob coordenação da Autoridade Marítima) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto	Concessionária	Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, a)
Tema 7: gestão ambiental		-	-
7.1	manter, obter e renovar licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão , incluindo atraso em sua emissão, salvo se forem ultrapassados os prazos legais ou regulamentares máximos previstos para sua emissão pelas autoridades competentes, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso	Concessionária	-
7.2	atender às exigências decorrentes do processo de obtenção das licenças ambientais necessárias à execução deste Contrato de Concessão , incluindo os custos associados a tais medidas e custos socioambientais relacionados ao cumprimento das condicionantes das licenças ambientais emitidas e à execução	Concessionária	-
7.3	envidar todos os esforços para que autorizações e alvarás específicos requeridos para as atividades de dragagem do acesso aquaviário por parte da Concessionária sejam analisados e expedidos sem atrasos	Administração do Porto	-
Tema 8: administração do acesso aquaviário		-	-
8.1	arrecadar os valores das tarifas relativas às suas Atividades (referentes à Tabela I e à Tarifa Teto de contrapegação ao uso do Polígono de Disposição Oceânica)	Concessionária	Lei nº 12.815/2013 art. 17, § 1º, IV
8.2	realizar a interlocução com agentes públicos (Autoridade Marítima, Poder Concedente, ANTAQ, Ministério Público, Prefeitura, etc.) e agentes privados (terminais portuários, apoio marítimo, Praticagem etc.) para para viabilizar a execução dos serviços previstos na Concessão	Administração do Porto	-
8.3	reportar infrações e representar perante a ANTAQ , visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos (referente ao acesso aquaviário)	Administração do Porto e Concessionária	Lei nº 12.815/2013 art. 17, § 1º, XI
8.4	adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto (referente ao acesso aquaviário)	Concessionária	Lei nº 12.815/2013 art. 17, § 1º, XII

Tema 9: planejamento e execução das obras e serviços de dragagem		-	-
9.1	instituir o Comitê de Dragagem previsto nos termos da Seção VII.2.2 deste PEAA , composto pela Concessionária , pelos operadores portuários do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, pelos serviços de praticagem que atuam na Zona de Praticagem (ZP) 17 (Paranaguá e Antonina), pela Capitania dos Portos do Paraná (CPPR) e pela Administração do Porto, que o presidirá, de caráter consultivo, com a finalidade de discutir o planejamento dos serviços de dragagem	Administração do Porto	-
9.2	elaborar o Plano de Dragagem, previsto nos termos da Seção VII.2.2 deste PEAA , antes do início das campanhas anuais de dragagem, a ser apresentado e discutido com o Comitê de Dragagem	Concessionária	-
9.3	definir, implementar e executar o Plano de Dragagem, previsto nos termos da Seção VII.2.2 deste PEAA .	Concessionária	-

Tabela 2 – Matriz de responsabilidades entre Administração do Porto e Concessionária na gestão e exploração do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá.

Fonte: Elaboração Própria.

V. Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura

17.Os **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** neste **Contrato de Concessão** agrupam-se em: (i) atributos a serem internalizados pela **Concessionária**; e (ii) atributos individuais dos projetos dos investimentos e dos serviços a serem prestados.

18.Os **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** a serem internalizados pela Concessionária consistem na obtenção das seguintes certificações:

- a) ISO 9001 – Sistema de Gestão da Qualidade;
- b) ISO 14001 – Sistema de Gestão Ambiental;
- c) ISO 45001 - Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional;
- d) ISO 27001 – Gestão da Segurança da Informação; e
- e) ISO 37001 - Sistema de Gestão Antissuborno.

19.O prazo para obtenção das certificações dispostas no item 18 será de até 18 (dezoito) meses contados a partir da **Data de Assunção**.

20.Os **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** a constarem individualmente nos projetos de investimentos e serviços a serem prestados são os seguintes:

- a) o atendimento do projeto de investimento em infraestrutura e de prestação de serviços a padrões de projeto emitidos por entidades, a depender do caso, como:
 - i. **ANTAQ**;
 - ii. **Autoridade Marítima**;
 - iii. Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT);
 - iv. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama);
 - v. *International Organization for Standardization (ISO)*;
 - vi. *International Maritime Organization (IMO)*; e
 - vii. *Waterborne Transport Infrastructure (“PIANC”)*, especialmente o Report nº 121 de 2014, que fornece orientações para projetos portuários.
- b) o atendimento do projeto de investimento em infraestrutura e de prestação de serviços a padrões de projeto emitidos por tratados internacionais a qual o Brasil seja parte, como a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (“MARPOL”);
- c) a necessidade de os projetos executivos de investimento em infraestrutura serem assinados pelo responsável técnico da obra, com o recolhimento da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT); e
- d) o atendimento do investimento em infraestrutura e da prestação do serviço à totalidade de códigos e regulamentos municipais, estaduais e federais aplicáveis.

21.Caberá à Concessionária evidenciar o cumprimento das especificações expressas nos itens 18 e 20.

22.O não cumprimento dos **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** de que tratam os itens 18 e 20 enseja aplicação de infração administrativa de natureza grave, no âmbito da

regulamentação específica da **ANTAQ**.

VI. Prestação de serviços obrigatórios

23. Integra a relação de prestação de serviços obrigatórios do **Contrato de Concessão**, nos termos e condições expressas neste **PEAA**, no mínimo:

- a) a execução de obras e serviços de dragagem, nos termos do inciso I, § 1º, do art. 53 da Lei nº 12.815/2013², incluindo dragagem de implantação, dragagem de manutenção e derrocamento subaquático no **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**;
- b) a realização de levantamentos hidrográficos periódicos do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**;
- c) o estabelecimento, manutenção e operação do balizamento náutico do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**;
- d) a implantação, manutenção e operação do *Vessel Traffic Service* (VTS) no **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**;
- e) a operação do tráfego de embarcações do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**;
- e
- f) a gestão ambiental referente ao **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**.

24. Os serviços relacionados no item 23 serão remunerados por **Receitas Tarifárias de Tabela I**, conforme especificado no **Anexo 3 do Contrato de Concessão**.

25. O acompanhamento dos serviços obrigatórios do **Contrato de Concessão** será realizado pela **Administração do Porto**, que auxiliará o processo de fiscalização a cargo da **ANTAQ**, conforme definido no **Contrato de Concessão** e na regulamentação setorial.

26. A não execução dos elementos de prestação de serviços obrigatórios conforme requisitos técnicos especificados neste **PEAA** de que trata os subitens “b”, “c”, “d” e “f” do item 23 enseja aplicação de infração administrativa de natureza grave, no âmbito da regulamentação específica da **ANTAQ**.

VI.1. Obras e serviços de dragagem

VI.1.1. Premissas

27. Todas as obras e serviços de engenharia de dragagem para ampliação e manutenção do

² “Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação. § 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades: I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;”

Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá, nos termos do **Contrato de Concessão** e seus **Anexos**, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito, serão de responsabilidade da **Concessionária**.

28.A dragagem de implantação e o derrocamento subaquático necessários ao **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** terão como referência os investimentos obrigatórios mínimos: (i) taxativos; e (ii) por metas de dimensionamento. A dragagem de implantação e o derrocamento subaquático integram o *capital expenditure* (Capex) do projeto.

29.Os investimentos obrigatórios mínimos taxativos devem seguir estritamente o objeto, os termos e condições que constam no **Anexo 1**. Já para os investimentos obrigatórios por metas de dimensionamento, a **Concessionária** tem liberdade para definir a solução técnico-operacional de realização dos investimentos mais eficiente em sua perspectiva, desde que atenda as metas de dimensionamento expressas neste anexo.

30.Já a dragagem de manutenção terá como referência as metas de nível de serviço oferecidas às embarcações que trafegam no **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**. A dragagem de manutenção integra o *operational expenditure* (Opex) do projeto.

31.As metas de dimensionamento dos investimentos obrigatórios mínimos e as metas de nível de serviço possuem o mesmo indicador: o **Calado Máximo Operacional (CMO)** do navio-tipo mais restritivo previsto para frequentar a **Área de Concessão**. Os investimentos em dragagem de implantação e manutenção do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** representam meios para alcançar as finalidades de metas estipuladas de: (i) dimensionamento dos investimentos; e (ii) nível de serviço.

32.Os navios-tipo previstos para trafegar no **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** são os seguintes:

- a) Porta-contêineres, com LOA 368 m, Boca 51,2 m e Calados 13,3 m e 15,5m (14.000 TEU);
- b) Graneleiro, com LOA 275 m, Boca 43 m, Calados 13,3 m e 14,5 m (125.000 TPB); e
- c) Tanker, com LOA 229 m, Boca 32,3 m, Calados de 11,0 e 14,3 (74.000 TPB); e
- d) Para navegação em dupla via, Panamax, com Boca 34 m, Calado 12,5 m (60.000 TPB).

33.Nas obras e serviços de dragagem do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, caberá à **Concessionária**:

- a) definir o dimensionamento do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** necessário à navegação eficiente, segura e sustentável para a profundidade esperada na dragagem de implantação;
- b) realizar a dragagem de implantação para alcançar profundidade suficiente para

atingir as metas de dimensionamento de investimentos, expressas em **Calado Máximo Operacional (CMO)**, na 1ª e 2ª Fases de implementação do empreendimento; e

- c) realizar a dragagem de manutenção para manter profundidade suficiente para atingir as metas de nível de serviço, expressas em **Calado Máximo Operacional (CMO)**, ao longo do **Prazo da Concessão**;

34. Os serviços de dragagem a serem realizados pela **Concessionária** deverão atender aos ditames da NORMAM-11/DPC ou norma que a substituir.

VI.1.2. Implementação do empreendimento

35. A implementação do empreendimento compreende três períodos, a saber:

- a) 1ª Fase, entre a **Data de Assunção** e o término do Ano 2;
- b) 2ª Fase, entre o início do Ano 3 e o término do Ano 4; e
- c) fase de manutenção do nível de serviço, entre o início do Ano 5 e o término do **Prazo de Concessão**.

36. Ao longo das 1ª e 2ª Fases, a **Concessionária** realizará o *capital expenditure* (Capex) do projeto, via dragagem de implantação. O objetivo é o provimento das metas de dimensionamento dos investimentos obrigatórios mínimos atreladas a CMO para o **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** até o final de cada período de implementação do empreendimento.

37. As metas atreladas ao **CMO** da **Concessão** serão aplicadas nos seguintes elementos da **Área de Concessão**: (i) canal de acesso e às bacias de evolução; e (ii) berços de atracação e na Área de Fundeio ^o 6.

38. As metas atreladas ao CMO da **Concessão** a serem aplicadas ao canal de acesso e às bacias de evolução da **Área de Concessão** referem-se ao navio-tipo Porta-contêineres, o mais restritivo, nos seguintes termos:

Elemento do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá	Período	Metas mínimas – CMO (em m)
Canal de acesso e bacias de evolução	1ª Fase: da Data de Assunção até término do Ano 2	12,8 m
	2ª Fase: do início do Ano 3 até término do Ano 4	13,3 m
	manutenção do nível de serviço: do início do Ano 5 até término do Prazo de	15,5 m

	Concessão	
Condição de maré média:		
80 (oitenta) centímetros		

Tabela 3 – Metas mínimas atreladas ao Calado Máximo Operacional (CMO) no canal de acesso e bacias de evolução do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá por período.

Fonte: Elaboração Própria.

39. As profundidades a serem alcançadas pela **Concessionária** nos vários trechos do canal de acesso e bacias de evolução, por meio de obras e serviços de dragagens de manutenção e implantação, deverão ser suficientes para ofertar, no mínimo, as metas atreladas a CMO dispostas na Tabela 3 ao **Usuário**. Caso a **Concessionária** comprove o alcance de CMO superior à meta definida para o período, considera-se atendido o cumprimento da correspondente meta.
40. A aferição dessa meta será realizada pela observação do **CMO** mais restritivo em qualquer dos trechos do canal de acesso e das bacias de evolução, em cada período de apuração.
41. Por maré média de 80 (oitenta) centímetros, de que trata a Tabela 3, entende-se que, para o cálculo das profundidades nominais no canal de acesso e bacia de evolução, os fatores relacionados ao nível d'água possibilitam a inclusão do deslocamento de maré até o seu nível médio, observada na região do acesso aquaviário em que fosse mais restrita, ou seja, com menor amplitude. Assim, foi acrescido o nível médio de maré observado na tábua de maré do Canal da Galheta de 79 (setenta e nove) centímetros, publicizada pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM)³, que foi arredondado para 80 (oitenta) centímetros.
42. As metas atreladas a CMO da **Concessão** a serem aplicadas aos berços de atracação e na Área de Fundeio nº 6 da **Área de Concessão**, não consideram efeito de maré, constam abaixo:

³ Fonte: Centro de Hidrografia da Marinha (CHM). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/chm/tabuas-de-mare> - acesso em 11/03/2022.

Elemento do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá	Período	Metas mínimas – CMO (em m)																
INFRAESTRUTURAS DE ACOSTAGEM EXISTENTES (a)																		
Berços 201-215 (Cais Público)	1ª Fase: da Data de Assunção até final do Ano 2	CMO da Data da Assunção (<table border="1" data-bbox="448 331 1501 689"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="448 331 1501 369">ÁREA DE FUNDEIO Nº 6</th> </tr> <tr> <th data-bbox="448 369 660 479">Subdivisão</th> <th data-bbox="660 369 927 479">Coordenadas UTM (X;Y) Fuso 22S / WGS-84</th> <th data-bbox="927 369 1171 479">Calado Máximo Operacional (em m)</th> <th data-bbox="1171 369 1501 479">Profundidade de Projeto (em m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 479 660 589">Oeste</td> <td data-bbox="660 479 927 589">751643,01;7178030,819 751658,907;7178881,439 755174,838;7178848,457 755177,597;7178043,854</td> <td data-bbox="927 479 1171 589">12,8</td> <td data-bbox="1171 479 1501 589">13,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 589 660 689">Leste</td> <td data-bbox="660 589 927 689">755175,28;7178736,091 757893,41;7178714,113 757880,236;7178030,807 755177,597;7178043,854</td> <td data-bbox="927 589 1171 689">10,4</td> <td data-bbox="1171 589 1501 689">11,0</td> </tr> </tbody> </table> Tabela 11 do PEAA)	ÁREA DE FUNDEIO Nº 6				Subdivisão	Coordenadas UTM (X;Y) Fuso 22S / WGS-84	Calado Máximo Operacional (em m)	Profundidade de Projeto (em m)	Oeste	751643,01;7178030,819 751658,907;7178881,439 755174,838;7178848,457 755177,597;7178043,854	12,8	13,5	Leste	755175,28;7178736,091 757893,41;7178714,113 757880,236;7178030,807 755177,597;7178043,854	10,4	11,0
	ÁREA DE FUNDEIO Nº 6																	
	Subdivisão	Coordenadas UTM (X;Y) Fuso 22S / WGS-84	Calado Máximo Operacional (em m)	Profundidade de Projeto (em m)														
Oeste	751643,01;7178030,819 751658,907;7178881,439 755174,838;7178848,457 755177,597;7178043,854	12,8	13,5															
Leste	755175,28;7178736,091 757893,41;7178714,113 757880,236;7178030,807 755177,597;7178043,854	10,4	11,0															
2ª Fase: do início do Ano 3 até final do Ano 4	13,3 m																	
manutenção do nível de serviço: do início do Ano 5 até término do Prazo de Concessão	13,5 m																	
Berços 216-218 (Cais Público)	1ª Fase: da Data de Assunção até final do Ano 2	CMO da Data da Assunção (<table border="1" data-bbox="448 1232 1501 1590"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="448 1232 1501 1270">ÁREA DE FUNDEIO Nº 6</th> </tr> <tr> <th data-bbox="448 1270 660 1379">Subdivisão</th> <th data-bbox="660 1270 927 1379">Coordenadas UTM (X;Y) Fuso 22S / WGS-84</th> <th data-bbox="927 1270 1171 1379">Calado Máximo Operacional (em m)</th> <th data-bbox="1171 1270 1501 1379">Profundidade de Projeto (em m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 1379 660 1489">Oeste</td> <td data-bbox="660 1379 927 1489">751643,01;7178030,819 751658,907;7178881,439 755174,838;7178848,457 755177,597;7178043,854</td> <td data-bbox="927 1379 1171 1489">12,8</td> <td data-bbox="1171 1379 1501 1489">13,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 1489 660 1590">Leste</td> <td data-bbox="660 1489 927 1590">755175,28;7178736,091 757893,41;7178714,113 757880,236;7178030,807 755177,597;7178043,854</td> <td data-bbox="927 1489 1171 1590">10,4</td> <td data-bbox="1171 1489 1501 1590">11,0</td> </tr> </tbody> </table> Tabela 11 do PEAA)	ÁREA DE FUNDEIO Nº 6				Subdivisão	Coordenadas UTM (X;Y) Fuso 22S / WGS-84	Calado Máximo Operacional (em m)	Profundidade de Projeto (em m)	Oeste	751643,01;7178030,819 751658,907;7178881,439 755174,838;7178848,457 755177,597;7178043,854	12,8	13,5	Leste	755175,28;7178736,091 757893,41;7178714,113 757880,236;7178030,807 755177,597;7178043,854	10,4	11,0
	ÁREA DE FUNDEIO Nº 6																	
	Subdivisão	Coordenadas UTM (X;Y) Fuso 22S / WGS-84	Calado Máximo Operacional (em m)	Profundidade de Projeto (em m)														
Oeste	751643,01;7178030,819 751658,907;7178881,439 755174,838;7178848,457 755177,597;7178043,854	12,8	13,5															
Leste	755175,28;7178736,091 757893,41;7178714,113 757880,236;7178030,807 755177,597;7178043,854	10,4	11,0															
2ª Fase: do início do Ano 3 até final do Ano 4	13,3 m																	
manutenção do nível de serviço: do início do Ano 5 até	15,5 m																	

	término do Prazo de Concessão	
Berço 219 (Dolphins Ro-Ro)	a partir da 1ª Fase: da Data de Assunção até término do Prazo de Concessão	9,5 m
Berço 141 (Pier Inflamáveis)	a partir da 1ª Fase: da Data de Assunção até término do Prazo de Concessão	11,6 m
Berço 142 (Pier Inflamáveis)	a partir da 1ª Fase: da Data de Assunção até término do Prazo de Concessão	10,1 m
INFRAESTRUTURAS DE ACOSTAGEM PREVISTAS NO MÉDIO PRAZO		
Pier L (Berços P3 e P4)	manutenção do nível de serviço: do início do Ano 5 até término do Prazo de Concessão	14,3 m
Pier F (Berço F2)	manutenção do nível de serviço: do início do Ano 5 até término do Prazo de Concessão	14,5 m
Pier T (Berços T3 e T4)	manutenção do nível de serviço: do início do Ano 5 até término do Prazo de Concessão	14,5 m

ÁREAS DE FUNDEIO (b)					
Área de Fundeio nº 6 (Oeste)	1ª Fase: da Data de Assunção até final do Ano 2	CMO da Data da Assunção (
		ÁREA DE FUNDEIO Nº 6			
		Subdivisão	Coordenadas UTM (X;Y) Fuso 22S / WGS-84	Calado Máximo Operacional (em m)	Profundidade de Projeto (em m)
		Oeste	751643,01;7178030,819 751658,907;7178881,439 755174,838;7178848,457 755177,597;7178043,854	12,8	13,5
		Leste	755175,28;7178736,091 757893,41;7178714,113 757880,236;7178030,807 755177,597;7178043,854	10,4	11,0
		Tabela 11 do PEAA)			
	a partir da 2ª Fase: do início do Ano 3 até término do Prazo de Concessão	13,5m			

Tabela 4 – Metas de nível de serviço, por meio de Calado Máximo Operacional (CMO) nos berços de atracação do Porto Organizado por período.

Fonte: Elaboração Própria.

Obs.

(a) Os berços de atracação do píer da Catallini e Píer 200, que contempla os berços 143, 144 e 200, não terão metas atreladas ao CMO (berços de atracação) para a **Concessão**, pois não fazem parte da **Área de Concessão**.

(b) embora as áreas de fundeio encontrem-se compreendidas no objeto da **Concessão**, conforme Seção II do **PEAA**, somente a Área de Fundeio nº 6 possui metas atreladas ao CMO referentes: (i) a investimentos mínimos obrigatórios por meta de dimensionamento; e (ii) nível de serviço.

44. As metas mínimas dos berços de atracação existentes e da Área de Fundeio nº 6 previstos para serem implantados no médio prazo encontram-se definidas na Tabela 4. Caso a **Concessionária** comprove o alcance de CMO superior à meta definida para o período, considera-se atendido o cumprimento da correspondente meta.
45. Ainda em relação à Tabela 4, a maior parte dos berços existentes possui meta de CMO constante ao longo da **Concessão**: entre a **Data de Assunção** e o término do **Prazo de Concessão**, não havendo necessidade de aprofundamento dessas infraestruturas de acostagem. Já em dois conjuntos de berços, a **Concessionária** deverá realizar dragagem de aprofundamento para o alcance das metas de CMO estabelecidas: (i) Berços 201-215 (Cais Público); e (ii) Berços 216-218 (Cais Público). Por fim, para os berços previstos para entrarem em operação a partir do Ano 5, as metas de CMO definidas na implantação dos correspondentes píeres serão mantidos ao longo do **Prazo de Concessão**.
46. Na única área de fundeio que terá metas atreladas em CMO está previsto dragagem de implantação para fins de aprofundamento da Área de Fundeio nº 6.
47. Para aferição das metas atreladas a **CMO** de berços de atracação e área de fundeio não deverão ser considerados os efeitos de maré.

48. Para os investimentos obrigatórios por metas de dimensionamento, seja para canal de acesso e às bacias de evolução, nos termos da Tabela 3, seja para berços de atracação e área de fundeio, conforme Tabela 4, a aferição das metas mínimas atreladas a **CMO** será realizada por intermédio das informações contidas no **PBI** do empreendimento. Tal documento integrante da estrutura do contrato expressa a solução técnica de engenharia a ser adotada pela **Concessionária** para alcançar as metas atreladas a **CMO** contidas nas Tabelas 3 e 4, nos termos da Cláusula 8 do **Contrato de Concessão**. Aprovado o **PBI** do empreendimento, os elementos de investimento que constam no documento, com os correspondentes marcos temporais de implementação, passam a ser objeto da fiscalização contratual a ser realizado pela **ANTAQ**.
49. Os investimentos obrigatórios mínimos taxativos (IOT) exigidos na **Concessão** constam da tabela abaixo e as correspondentes especificações técnicas previstas encontram-se no Apêndice A:

COD.	Elemento do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá	Período
IOT1	Bacia de evolução alargada nos trechos Charlie 1 e 3	1ª Fase: da Data de Assunção até final do Ano 2
IOT2	Derrocamento subaquático da pedra da Palangana - Retificação do canal de acesso	1ª Fase: da Data de Assunção até final do Ano 2
IOT3	Derrocamento subaquático da pedra da Palangana - Integração da área à bacia de evolução e manobras	2ª Fase: do início do Ano 3 até final do Ano 4

Tabela 5 – Investimentos obrigatórios mínimos taxativos (IOT) da Concessão.

Fonte: Elaboração Própria.

50. Apesar de o **Contrato de Concessão** buscar calcar-se em metas atreladas ao CMO (tanto de investimento mínimo obrigatório por metas de dimensionamento quanto por nível de serviço), os investimentos obrigatórios mínimos taxativos listados na Tabela 5 justificam-se pelo fato desses ativos serem imprescindíveis para o projeto de ampliação de infraestruturas de acostagem da APPA no médio prazo, como os Píer L, Píer F e Píer T⁴.
51. As modificações no traçado geométrico do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, com vistas ao seu dimensionamento, deverão ser precedidas de autorização para estabelecimento, cancelamento ou alteração de auxílios à navegação nos termos da NORMAM-17/DHN ou norma que a substituir.

VI.1.3. Condições para o cumprimento das metas atreladas ao Calado Máximo Operacional (CMO)

52. As condições para o cumprimento das metas atreladas ao **Calado Máximo Operacional**

⁴ Fonte: APPA. Disponível em: <https://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/Expansao-do-Cais> - acesso em 09/02/2022.

(CMO) do Contrato de Concessão são as seguintes:

- a) navio-tipo mais restritivo previsto para trafegar no **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, isto é, Porta-contêineres, com LOA 368 m, Boca 51,2 m e **Calados** 13,3 m e 15,5m (14.000 TEU);
- b) as condições meteoceanográficas prevalecentes (padrões);
- c) atendimento dos parâmetros de velocidade dos navios que resguardem a segurança da navegação e o atendimento dos limites máximos estabelecidos pela **Autoridade Marítima**; e
- d) condição de maré média de 80 (oitenta) centímetros.

VI.1.4. Aferição do cumprimento das metas atreladas ao CMO e dos investimentos obrigatórios mínimos taxativos

53.A mensuração das metas atreladas ao CMO será realizada ao final de cada ano do contrato, por intermédio de: (i) documentos da **Administração do Porto** que estabelecem e divulgam o CMO, nos termos da alínea “d”, do inciso I, do art. 18 da Lei nº 12.815/2013; e (ii) documentos da **Autoridade Marítima** que modifiquem o CMO estabelecido aos longo de um período de apuração.

54.Com vistas a acompanhar os investimentos necessários em obras e serviços de dragagem para a alcance das metas de dimensionamento da infraestrutura e de nível de serviço, bom como os investimentos mínimos obrigatórios taxativos, dispostos nesta seção, a **Concessionária** deverá estabelecer no **PBI** do empreendimento cronograma dos investimentos, contendo 4 (quatro) marcos temporais (início, fim, intermediário 1 e intermediário 2) que denotem a execução dos investimentos para fins de fiscalização do **Contrato de Concessão**.

55.A não realização dos investimentos mínimos obrigatórios taxativos ou por metas de dimensionamento ou dos das campanhas de manutenção necessárias ao alcance das metas de nível de serviço referentes a obras e serviços de dragagem da **Concessão** implica aplicação de infração administrativa pela **ANTAQ**, conforme gradação estipulada no Apêndice B deste **PEAA**, podendo ensejar processo de caducidade da **Concessão**.

VI.1.5. Síntese

56. Na 1ª Fase de implementação do empreendimento (da **Data de Assunção** até o final do Ano 2), a **Concessionária** deverá:

Obrigações da Concessionária

- obter o licenciamento ambiental necessário às intervenções a serem executadas;
- realizar as obras e serviços de dragagens de implantação do

	<p>canal de acesso, das bacias de evolução, dos berços de atracação e da área de fundeio requeridos, referentes a 1ª Fase de que tratam as Tabelas 3 e 4;</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizar as obras e serviços de dragagens de manutenção do canal de acesso, das bacias de evolução, dos berços de atracação e da área de fundeio requeridos, referentes a 1ª Fase de que tratam as Tabelas 3 e 4; • realizar o alargamento da bacia de evolução nos trechos Charlie 1 e 3 do canal de acesso (IOT1), nas especificações técnicas previstas no Apêndice A, de que trata a Tabela 5; e • executar as obras de derrocamento subaquático da Pedra da Palangana para possibilitar a retificação do canal de acesso (IOT2), nas especificações técnicas previstas no Apêndice A, de que trata a Tabela 5.
Metas atreladas a CMO a serem alcançadas	<ul style="list-style-type: none"> • alcance das metas de CMO de 13,3 m (treze metros e três décimos) nas bacias de evolução e canal de acesso, conforme Tabela 3; e • alcance das metas de de CMO nos berços de atracação existentes e Área de Fundeio nº 6, referentes a 1ª Fase de que trata a Tabela 4.
Entrega de investimentos mínimos obrigatórios taxativos (IOT)	<ul style="list-style-type: none"> • disponibilização de infraestrutura bacia de evolução alargada nos trechos Charlie 1 e 3 do canal de acesso (IOT1); e • disponibilização de infraestrutura retificação do canal de acesso na área correspondente a Pedra da Palangana (IOT2).
Início de operacionalização das metas de nível de serviço (1ª Fase)	<ul style="list-style-type: none"> • a partir do início do Ano 3.

Tabela 6 – Obrigações, investimentos mínimos obrigatórios e metas de nível de serviço a serem alcançadas pela Concessionária na 1ª Fase de implementação do empreendimento.

Fonte: Elaboração Própria.

57. Na 2ª Fase de implementação do empreendimento (do início do Ano 3 até término do Ano 4), a **Concessionária** deverá:

Obrigações da Concessionária	<ul style="list-style-type: none"> • realizar as intervenções de obras e serviços de dragagens de implantação do canal de acesso, das bacias de evolução e dos berços de atracação e da área de fundeio requeridos, referentes a 2ª Fase de que tratam as Tabelas 3 e 4; • realizar as obras e serviços de dragagens de manutenção do canal de acesso, das bacias de evolução, dos berços de atracação e da área de fundeio requeridos, referentes a 2ª Fase de que tratam as Tabelas 3 e 4; e • executar obra de derrocamento da Pedra da Palangana com
-------------------------------------	---

	vistas à integração da área à bacia de evolução e manobras (IOT3), nas especificações técnicas previstas no Apêndice A, de que trata a Tabela 5.
Metas atreladas a CMO a serem alcançadas	<ul style="list-style-type: none"> • alcance das metas de nível de serviço de CMO de 15,5 m (quinze metros e cinco décimos) nas bacias de evolução e canal de acesso, conforme Tabela 3; e • alcance das metas de nível de serviço de CMO nos berços de atracação existentes, referentes a 2ª Fase de que trata a Tabela 4.
Entrega de investimentos mínimos obrigatórios taxativos (IOT)	<ul style="list-style-type: none"> • disponibilização de infraestrutura integração da área correspondente a pedra da Palangana à bacia de evolução e manobras (IOT3).
Início de operacionalização das metas de nível de serviço (2ª Fase)	<ul style="list-style-type: none"> • a partir do início do Ano 5.

Tabela 7 – Obrigações, investimentos mínimos obrigatórios e metas de nível de serviço a serem alcançadas pela Concessionária na 2ª Fase de implementação do empreendimento.

Fonte: Elaboração Própria.

58. Na fase de manutenção do nível de serviço, a partir do início do Ano 5, a **Concessionária** deverá ter alcançado integralmente as metas atreladas a **CMO** dispostas nas Tabelas 6 e 7, realizando o Capex do projeto.

VI.2. Levantamentos hidrográficos periódicos

59. Os levantamentos hidrográficos previstos neste **Contrato de Concessão** a serem realizados pela **Concessionária** são os seguintes:

Nº	Finalidade	Requisitos Técnicos	Periodicidade
1	aferição das profundidades da dragagem (implantação ou manutenção)	<ul style="list-style-type: none"> • levantamento hidrográfico multifeixe Categoria B com frequência maior ou igual a 200 KHz; • emprego do ecobatímetro multifeixe, de alta frequência (igual ou maior que 200 kHz); • levantamentos maregráficos; e • termos da NORMAM-25/DHN ou norma que a substituir. 	contínua
2	atualização de documentos náuticos	<ul style="list-style-type: none"> • levantamentos hidrográficos Categoria A; e 	anual

		<ul style="list-style-type: none"> • termos da NORMAM-25/DHN ou norma que a substituir. 	
--	--	--	--

Tabela 8 – Levantamentos hidrográficos exigidos no Contrato de Concessão

Fonte: Elaboração Própria.

60.A **Concessionária** deverá encaminhar os levantamentos hidrográficos Categoria A realizados anualmente à **Autoridade Marítima** em atendimento aos termos da NORMAM-25/DHN ou norma que a substituir.

61.Todos os levantamentos hidrográficos deverão estar em consonância com os requisitos técnicos da NORMAM-25/DHN ou norma que a substituir.

62.A **ANTAQ**, a **Administração do Porto** e a **Autoridade Marítima** poderão, a qualquer tempo, solicitar vista das informações referentes aos levantamentos hidrográficos realizados pela **Concessionária** descritos na Tabela 8.

63.O serviço de levantamento hidrográfico deverá ser ofertado pela **Concessionária** a partir do Ano 1.

VI.3. Sinalização e balizamento náutico

64.A **Concessionária** responsabilizar-se-á pela implantação, manutenção e operação de todos os auxílios à navegação necessários à utilização do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, estando sujeita à avaliação e controle da **Autoridade Marítima** no âmbito do “Índice de Eficácia (IE)” nos termos da NORMAM-17/DHN ou norma que a substituir.

65.O serviço de sinalização e balizamento náutico deverá ser ofertado pela **Concessionária** a partir da **Data de Assunção**.

VI.4. Vessel Traffic Service (VTS)

66.Na operação e gestão do *Vessel Traffic Service* (VTS), a **Concessionária** deverá atender a todos os requisitos estabelecidos pela NORMAM-26/DHN ou norma que a substituir, especialmente no que tange às visitas técnicas (VISITEC) realizadas por representantes da **Autoridade Marítima** para verificação de conformidade.

67.A **Concessionária** é integralmente responsável pela VISITEC, desde os trabalhos preparatórios até a disseminação dos resultados e medidas subseqüentes, nos termos da NORMAM-26/DHN ou norma que a substituir.

68.Referente à implantação do VTS, concessão de licença de operação do VTS, entre outras medidas previstas na NORMAM-26/DHN, a **Concessionária** será enquadrada como

provedora do VTS, assumindo assim as responsabilidades previstas na norma da **Autoridade Marítima** como proponente ou responsável pelo auxílio eletrônico à navegação.

69.A **Concessionária** deverá implantar e testar o serviço de *Vessel Traffic Service* (VTS) nos Anos 1 e 2. A partir do Ano 3, o referido serviço deverá estar em pleno funcionamento.

70.A operação e manutenção do *Vessel Traffic Service* (VTS) deverá buscar o aprimoramento contínuo dos sistemas e integração com outros sistemas da **Administração do Porto** e dos órgãos anuentes.

VI.5. Operação do tráfego de embarcações

71.A operação do tráfego de embarcações do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** compreenderá, minimamente:

- a) as regras de programação, operação e atracação de embarcações na **Área da Concessão**, definidas pela **Administração do Porto**;
- b) as ações e comandos de coordenação da gestão do tráfego de embarcações, emitidas pela **Administração do Porto**;
- c) a autorização de entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, pela **Concessionária**;
- d) a operação do *Vessel Traffic Service* (VTS) pela **Concessionária**, nos termos da Seção VI.4; e
- e) o envio de informações e subsídios associados à gestão de tráfego no canal pela **Concessionária** à **Administração do Porto**, com vistas a auxiliar no desempenho das funções de planejamento do acesso aquaviário no **Porto Organizado**.

72.As regras de programação, operação e atracação de embarcações serão definidas pela **Administração do Porto** no **REP**. As referidas regras devem prever a possibilidade de ações e comandos a serem emitidos por parte da **Administração do Porto**, na coordenação da gestão do tráfego de embarcações, com a finalidade de que o interesse público do **Porto Organizado** prevaleça ao interesse econômico da **Concessionária** na gestão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**.

73.A autorização de entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto caberá à **Concessionária**, nas seguintes condições: (i) ouvidas as demais autoridades do porto; (ii) respeitadas as regras específicas definidas no **REP**; e (iii) considerando as ações e comandos emitidos pela **Administração do Porto** na atividade de coordenação da gestão do tráfego de embarcações.

- 74.Eventuais descumprimentos por parte da **Concessionária** das regras de programação, operação e atracação de embarcações verificados pela comunidade portuária ou dos atos deverão ser reportados ao mecanismo de comunicação apropriado para recebimento dessa modalidade de denúncias estabelecido pela **Concessionária**, para fins de registro. Ato contínuo, a **Concessionária** deverá dar ciência do suposto descumprimento das regras de programação, operação e atracação de embarcações à **Administração do Porto**.
- 75.Caberá a **Administração do Porto** apurar a suposta irregularidade da **Concessionária** na operacionalização das regras de programação, operação e atracação de embarcações, assegurado o contraditório e ampla defesa, em prazo não superior a 30 (trinta) dias. A **Administração do Porto** deverá publicar regramento contendo os ritos e os prazos para apuração de irregularidades acerca da operacionalização das regras de programação, operação e atracação de embarcações pela **Concessionária**, no **REP**.
- 76.Caso constatada pela **Administração do Porto** infração às regras de programação, operação e atracação de embarcações na operação de tráfego por parte da **Concessionária**, o processo deverá ser imediatamente enviado à **ANTAQ** para fins de fiscalização dos serviços prestados.
- 77.Cada evento de descumprimento das regras de programação, operação e atracação de embarcações por parte da **Concessionária** devidamente apurado e deliberado pela **ANTAQ** enseja aplicação da penalidade de Advertência, no âmbito da regulamentação específica da referida agência reguladora. A partir do terceiro descumprimento, a penalidade passa para infração administrativa de natureza média e, a partir do quinto descumprimento das regras de programação, operação e atracação de embarcações, para infração administrativa de natureza grave. Caso haja 7 (sete) descumprimentos em uma janela móvel temporal de 5 (cinco) anos⁵, enseja início de processo de caducidade da **Concessão**.
- 78.A **Concessionária** deverá enviar trimestralmente à **Administração do Porto** e à **ANTAQ** relatório contendo as informações obtidas no mecanismo de comunicação apropriado para recebimento de eventuais descumprimentos das regras de programação, operação e atracação de embarcações por parte da **Concessionária**.
- 79.A **Administração do Porto** deverá estabelecer no **REP** regramento específico que trate: (i) da programação, operação e atracação de embarcações; e (ii) de ritos e prazos para apuração de irregularidades acerca da operacionalização das regras de programação, operação e atracação de embarcações. Ambos os regulamentos representam condição para o início da prestação de serviços de operação do tráfego de embarcações pela **Concessionária**. Por esse motivo, ambas as regras devem ser publicadas pela **Administração do Porto** até a **Data de Assunção**.
- 80.O serviço de operação do tráfego de embarcações deverá ser ofertado pela **Concessionária** a partir da **Data de Assunção**, contando com apoio técnico e institucional da **Administração**

⁵ Período que compreende o ano contratual em que foi verificada a infração e os 4 (quatro) anos anteriores, totalizando 5 (cinco) anos. A janela móvel passa a ser aplicável a partir do Ano 5.

do Porto no primeiro ano de implementação do referido serviço.

81.A **Concessionária** deverá fornecer subsídios para a **Administração do Porto** para revisar as programação, operação e atracação de embarcações, bem como disponibilizar dados para que a **Administração do Porto** promova melhorias na gestão do condomínio portuário, a exemplo da redução do tempo de espera na entrada e saída do acesso aquaviário, do número de acidentes e dos tempos de manobra no canal.

VI.6. Gestão ambiental

82.A gestão ambiental referente ao **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** engloba as intervenções necessárias de responsabilidade da **Concessionária** para a eliminação ou mitigação de possíveis danos ao meio-ambiente gerados pela gestão e exploração do referido ativo. A relação de programas, ações e medidas a cargo da **Concessionária** para a consecução da adequada gestão ambiental encontra-se disciplinada na Seção F do EVTEA do empreendimento, salvo a gestão do Polígono de Disposição Oceânica (PDO) que será tratado a seguir.

83. O PDO consiste em área de descarte de sedimentos dragados, devimente licenciada junto ao órgão ambiental competente.

84.A **Concessionária** deverá ser a responsável pelo gerenciamento do PDO existente que atende atualmente as obras e serviços de dragagem do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Para tanto, caberá à **Concessionária** gerir o programa de monitoramento ambiental da área de disposição oceânica, conforme licença do órgão ambiental competente.

85.a **Concessionária** deverá estabelecer norma para o uso do PDO por terceiros, que contenha, pelo menos:

- a) garantia de livre acesso ao PDO por terceiros, desde que atendam o disposto na norma;
- b) previsão expressa de tratamento não discriminatório a terceiros que solicitarão acesso ao PDO;
- c) definição de procedimentos internos para tratamento das solicitações de uso do PDO por terceiros; e
- d) definição de uma **Tarifa Teto**, em reais (R\$), conforme definido no **Anexo 3**.

86.Em caso de determinação do órgão ambiental competente que exija novo processo de licenciamento do PDO existente ou a implantação de um novo PDO em localização distinta do atual, caberá à **Concessionária** arcar com tais obrigações, incluindo o correspondente

processo de licenciamento ambiental. As referidas exigências ambientais, caso materializadas, consistem em evento passível de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do **Contrato de Concessão**.

87. Os serviços de gestão ambiental, inclusa a gestão do PDO, deverão ser ofertados pela **Concessionária** a partir da **Data de Assunção**.

VII. Outros direitos e obrigações da Concessionária referentes à exploração do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá

VII.1. Outros direitos da Concessionária

88. A **Concessionária** poderá auferir **Receitas Não Tarifárias** provenientes da exploração de quaisquer **Atividades** ou de serviços decorrentes da **Concessão**, desde que:

- a) não decorram de serviços ou provisão de infraestruturas contempladas na **Tabela I**;
- b) não relacionadas ao tráfego e permanência de embarcações no **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**; e
- c) que não abranja a utilização do Polígono de Disposição Oceânica (PDO).

VII.2. Outras obrigações da Concessionária

VII.2.1. Gestão e prestação de informações referentes à operação do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá

89. Além das atribuições dispostas no **Contrato de Concessão** e no **PEAA**, a **Concessionária** terá as seguintes obrigações com vistas à adequada gestão e prestação de informações referentes à operação do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**: (i) implementação e manutenção de um conjunto de sistemas de informação; e (ii) emissão de relatórios periódicos.

a) Sistemas de informação

90. Os sistemas de informação (SI) a serem implementados, mantidos e operados pela **Concessionária** com vistas à adequada operação do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** são os seguintes:

SI nº	Finalidade	Requisitos	Benefícios esperados	Início da Operação
1	determinar folga dinâmica abaixo	• NORMAM-33/DPC ou norma que a	• QQQ • Maximizar a	a partir do Ano 1

	da quilha (FDAQ)	substituir; e <ul style="list-style-type: none"> • Concessionária responsável por todas as atribuições da Administração do Porto, para fins de enquadramento nos normativos da Autoridade Matírima 	capacidade de carga no uso da infraestrutura de acesso aquaviário mediante o aproveitamento das condições meteoceanográficas, mas sem comprometimento da segurança da navegação.	
2	permitir estimativa mensal do volume de sedimentos	<ul style="list-style-type: none"> • Concessionária responsável pelo arranjo técnico de equipamentos a serem implantados para implementar o referido sistema 	<ul style="list-style-type: none"> • melhorar a compreensão da dinâmica de aporte sedimentar no acesso aquaviário; • possível contribuição de ondas para a calibração dos modelos de sedimentação futuros 	a partir do Ano 1

Tabela 9 - Sistemas de informação necessários à adequada operação do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá

Fonte: Elaboração própria.

b) Relatórios periódicos

91. Os relatórios periódicos (RP) a serem desenvolvidos pela **Concessionária** com vistas à adequada operação do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** são os seguintes:

RP nº	1
Finalidade	QQQ Subsidiar a determinação de Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ) e dar transparência sobre os parâmetros técnicos necessários para garantir a segurança da navegação
Conteúdo	Documentação técnica descrita na NORMAM-33/DPC ou norma que a substituir, o que inclui pelo menos: a) informações de monitoramento batimétrico;

	<ul style="list-style-type: none"> b) informações de monitoramento sedimentológico; c) dados coletados pelos equipamentos do <i>Vessel Traffic Service</i> (VTS); e d) documentação técnica dos softwares utilizados pelo sistema de folga dinâmica abaixo da quilha (FDAQ), sem prejuízo de eventuais dados adicionais que possam ser solicitados pelas autoridades competentes.
Destinatário	Autoridade Marítima local (protocolo), com cópia para a Administração do Porto
Periodicidade	<p>Mensal</p> <ul style="list-style-type: none"> • a partir do início da prestação do serviço de levantamento de serviços hidrográficos, de que trata a Seção VI.2.

Tabela 10 - Relatório Periódico nº 1 necessário à adequada operação do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá

Fonte: Elaboração própria.

RP nº	2
Finalidade	QQQ Subsidiar o planejamento portuário relacionado à determinação de Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ) e dar transparência sobre os parâmetros técnicos necessários para garantir a segurança da navegação
Conteúdo	<ul style="list-style-type: none"> a) as informações de CMO, profundidades mínimas observadas e folga dinâmica abaixo da quilha (FDAQ), inclusive com os respectivos protocolos realizados junto a Autoridade Marítima local; b) os levantamentos batimétricos Categoria A realizados e a manifestação da Autoridade Marítima, inclusive com os respectivos protocolos realizados junto ao Centro de Hidrografia da Marinha; c) informações de monitoramento sedimentológico nas áreas abrigadas e desabrigadas do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá; d) relatório de auditoria de segurança do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá, com diagnóstico das condições da via, incluindo avaliação de segurança operacional dos Usuários, estabilidade de taludes e entorno dos berços de acostagem, riscos associados a dragagens preventivas e regime de assoreamento, incidentes afetos a segurança da navegação, descrição de fragilidades identificadas e recomendações de melhorias, entre outras avaliações estabelecidas pela Fiscalização, acompanhado da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do auditor; e) o resultado do “Índice de Eficácia (IE)”, referente aos auxílios a navegação; e <p>o resultado da VISITEC, correspondente ao <i>Vessel Traffic Service</i> (VTS).</p>
Destinatário	<p>ANTAQ a Administração do Porto (protocolado em ambos);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Divulgado para: <ul style="list-style-type: none"> a) aos titulares de instalações portuárias e detentores de contrato de passagem no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina; b) aos operadores pré-qualificado do Porto de Antonina; c) aos titulares de Terminal de Uso Privado (TUPs) do Complexo Portuário

	de Paranaguá e Antonina; e d) aos prestadores de serviços de praticagem que atuam na Zona de Praticagem (ZP) 17 - Paranaguá e Antonina.
Periodicidade	Anual • a partir do Ano 1.

Tabela 11 - Relatório Periódico nº 2 necessário à adequada operação do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá

Fonte: Elaboração própria.

92.A não execução de obrigações da **Concessionária** quanto à gestão e prestação de informações referentes à operação **da Infraestrutura de Acesso Aquaviário** de que trata esta seção enseja aplicação de infração administrativa de natureza média no âmbito da regulamentação específica da **ANTAQ**.

VII.2.2 Plano de Dragagem e Comitê de Dragagem

93. A **Concessionária** deverá formular Plano de Dragagem, documento de planejamento anual de execução dos serviços de dragagem, antes do início das atividades da dragagem em cada ano contratual, a ser apresentado e discutido com o Comitê de Dragagem.

94.O Comitê de Dragagem será de caráter consultivo e terá a finalidade de discutir o planejamento dos serviços de dragagem, visando a transparência das condições operacionais do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**. O referido colegiado será composto: (i) pela **Concessionária**; (ii) pelos titulares de instalações portuárias e detentores de contrato de passagem do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina; (iii) pelos prestadores de serviços de praticagem que atuam na Zona de Praticagem (ZP) 17 - Paranaguá e Antonina; (iv) pela Capitania dos Portos do Paraná (CPPR) e (v) pela **Administração do Porto**, que o presidirá. Competirá a **Administração do Porto** instituir o referido comitê consultivo. Ouvido o Comitê de Dragagem, caberá à **Concessionária** definir e implementar o plano anual de execução das obras e serviços de dragagem.

95.Eventuais alterações no Plano de Dragagem deverão ser previamente comunicadas ao Comitê de Dragagem, acompanhado das correspondentes justificativas.

96.A não execução de qualquer das obrigações da **Concessionária** relativas ao Plano de Dragagem e Comitê de Dragagem de que trata esta seção enseja aplicação de infração administrativa de natureza grave no âmbito da regulamentação específica da **ANTAQ**.

97.A implantação e funcionamento do Comitê de Dragagem e a formulação do Plano de Dragagem deverão ser realizados pela **Concessionária** a partir do Ano 1.

VII.2.3. Procedimento para compartilhamento de riscos decorrentes de assoreamento do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá acima do esperado para fins de dragagem de manutenção

98.A Subcláusula 18.3 do **Contrato de Concessão** prevê o compartilhamento de riscos entre

Concessionária e Poder Concedente em caso de assoreamento do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** abaixo ou acima do esperado para fins de dragagem de manutenção, tanto para situação vigente, quanto para os cenários após o aprofundamento.

99.O assoreamento do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** esperado para os três estágios de implementação do empreendimento é o seguinte:

Estágio	Faixa dos Valores de Referência (FVR)		
	volume de assoreamento na Baía de Paranaguá – em milhões de m ³ de sedimentos		
	Limite mínimo	Valor base	Limite máximo
1ª Fase: da Data de Assunção até final do Ano 2	- 29,4%	2.966.499 m ³	29,4%
2ª Fase: do início do Ano 3 até final do Ano 4	- 29,4%	2.966.499 m ³	29,4%
manutenção do nível de serviço: do início do Ano 5 até término do Prazo de Concessão	- 29,4%	4.125.926 m ³	29,4%

Tabela 12 – Volume de assoreamento do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá – em milhões de m³ de sedimentos por estágio de implementação do empreendimento

Fonte: Elaboração Própria.

100. Os limites mínimos e máximos de assoreamento do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** expressos na Tabela 12 correspondem a meio desvio padrão observado na série amostral de 19 (dezenove) anos de vazão sólida em suspensão nas principais bacias hidrográficas, medidas em postos fluviométricos, entre os anos de 1999 e 2017⁶. A partir dos referidos limites mínimos e máximos definem-se as Faixa dos Valores de Referência (FVR) para cada estágio do empreendimento, que servirão de baliza para o clausulado de compartilhamento de risco.

101. A aferição do assoreamento do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** terá como proxy o volume de sedimento dragado anualmente. Dessa forma, considerando as referências da Tabela 12, a **Concessionária** deverá atestar o volume de sedimento dragado anualmente, pelo método de edição *in situ*, utilizando-se os dados dos levantamentos hidrográficos multifeixe Categoria A de que trata a Tabela 8 da Seção VI.2. De posse do volume dragado a cada ano, compara-se com as referências – faixa entre os limites máximo e mínimo – da Tabela 12, com o seguinte intento:

- a) se o resultado do volume dragado (em m³) estiver compreendido na Faixa dos Valores de Referência (FVR) de que trata a Tabela 12, o risco é integralmente da **Concessionária**;
- b) se o resultado do volume dragado (em m³) estiver acima da Faixa dos Valores de

⁶ Fonte: Relatório Técnico Produto Projeto BRA 13/013 – Desestatzização Portuária - Relatório Técnico Produto 02 Balanço Sedimentar no Acesso Aquaviário dos Portos de Paranaguá e Antonina (PR). Disponível do Data Room do certame.

Referência (FVR) de que trata a Tabela 12, a Concessionária terá direito à **Revisão Extraordinária**, desde que atendidos os critérios da Cláusula 24 do **Contrato de Concessão**; e

- c) se o resultado do volume dragado (em m³) estiver abaixo da Faixa dos Valores de Referência (FVR) de que trata a Tabela 12, o **Poder Concedente** terá direito à **Revisão Extraordinária**, desde que atendidos os critérios da Cláusula 24 do **Contrato de Concessão**.

VIII. Passivos ambientais

- 102. Cabe à **Concessionária** providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos **Passivos Ambientais** relacionados com a **Concessão**, de forma a manter a regularidade ambiental do **Acesso Aquaviário**.
- 103. A **Concessionária** poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar, no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da **Data de Assunção** do **Contrato de Concessão**, um laudo ambiental técnico à **ANTAQ**, com indicação de eventuais **Passivos Ambientais** não conhecidos até a data de realização do Leilão nº [•]/[•].
- 104. A consultoria ambiental independente deverá ser aprovada pela **ANTAQ** no prazo de até 15 (quinze) dias da sua indicação pela **Concessionária**.
- 105. Caso a consultoria indicada não seja aceita, a **ANTAQ** comunicará à **Concessionária** os motivos da rejeição e estabelecerá prazo para nova indicação ou apresentação de contrarrazões. Após o transcurso do prazo acima, sem manifestação da **ANTAQ**, haverá a aprovação tácita da consultoria ambiental.
- 106. O laudo ambiental técnico deverá conter, no mínimo, a avaliação preliminar dos passivos ambientais e a investigação confirmatória das áreas contaminadas, nos termos da Resolução CONAMA nº 420/2009, com a indicação dos passivos ambientais encontrados na **Área de Concessão**, as formas de recuperação, remediação e gerenciamento indicados e os custos associados.
- 107. O laudo ambiental técnico não necessitará ser aprovado pelo órgão ambiental competente previamente ao envio pela **Concessionária** à **ANTAQ**.
- 108. A não entrega pela **Concessionária** à **ANTAQ** do laudo ambiental técnico no prazo e forma indicados acima implicará presunção absoluta de inexistência de qualquer **Passivo Ambiental** não conhecido.
- 109. À **ANTAQ** caberá a prerrogativa de avaliar, a qualquer tempo, se os passivos indicados no referido laudo ambiental técnico poderiam ter sido conhecidos.

110. Entendem-se como **Passivos Ambientais** conhecidos aqueles indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental; (ii) em relatórios e estudos públicos; e (iii) em processos administrativos públicos ou processos judiciais.
111. Os custos de recuperação, remediação e gerenciamento referentes aos **Passivos Ambientais** não conhecidos e que forem identificados por meio do processo descrito no item 103, caberão ao **Poder Concedente**, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**, nos termos da Cláusula 23 do **Contrato de Concessão**.
112. Apenas serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão** os custos com recuperação, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais indicados no laudo ambiental técnico apresentado pela **Concessionária**, nos termos do item 103 acima, e que sejam exigidos pelo órgão ambiental competente.
113. A qualquer tempo, identificada alguma desconformidade ambiental, a **Concessionária** deverá apresentar, para aprovação da **ANTAQ**, no prazo de até 30 (trinta) dias da data da identificação da desconformidade plano de ação com medidas de mitigação dos impactos e riscos ou remediação dos danos.

IX. Qualidade de serviço

114. Os aspectos referentes à qualidade de serviço de administração e exploração do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** pela **Concessionária** compreenderão as informações referentes:
- a) à aferição dos **IQS**; e
 - b) ao cálculo do **Fator Q**.
115. Os **IQS** buscam aferir a qualidade da entrega dos serviços prestados pela **Concessionária** na exploração e gestão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**. O **Fator Q**, decorrente dos resultados do **IQS**, exprime o efeito da qualidade dos serviços da **Concessionária** no reajuste anual da **Tarifa Teto** referente à **Tabela I**, cuja regra de cálculo consta no **Anexo 3**.
116. O **Contrato de Concessão** possui um único **IQS** que mensura o nível de serviço adequado do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, a saber:

REF	Nome	Fórmula	Efeito por indicador (redução em relação à Tarifa Teto da Tabela I)	Periodicidade de apuração	Interpretação	Início da aplicação	Fonte
IQS	Nível de serviço adequado do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá	<p>IQS (a) = número de dias com Calado Máximo Operacional (CMO) do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá reduzido em relação à meta no ano (b) * relevância (c)</p> <p>(a) definido em até uma casa decimal</p> <p>(b) meta definida nas Tabelas 3 e 4 da Seção VI.1 do PEAA; e</p> <p>(c) relevância definida no item 100.</p>	<p>se IQS ≤ 15 dias efeito 0%</p> <p>se 15 dias < IQS ≤ 30 dias, efeito 6%</p> <p>se 30 dias < IQS ≤ 45 dias, efeito 10%</p> <p>se IQS > 45 dias, efeito 13%</p>	anual	quanto menor melhor	a partir do Ano 2	Administração do Porto e Autoridade Marítima

Tabela 13 - IQS da Concessão

Fonte: Elaboração Própria.

117. A relevância entre os elementos do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** que representa um dos componentes da fórmula de cálculo do IQS é definida segundo os seguintes critérios:

- a) ocorrência de reduções de CMO em relação às metas estabelecidas na Tabela 3 no canal de acesso e bacias de evolução representa relevância para fins de cálculo do IQS de 100%, para todo o prazo de vigência da **Concessão**;
- b) para as metas estabelecidas na Tabela 4 dos berços de atracação e Área de Fundeio nº 6, em que cada elemento do canal de acesso possui sua meta de CMO por período de implementação, cada ocorrência de redução de CMO corresponde à relevância de: (i) 5%, até o término da 2ª Fase (até o final do Ano 4); e (ii) 4%, a partir do início da fase de manutenção do nível de serviço (a partir do início do Ano 5).

118. As justificativas para os critérios de relevância adotados para canal de acesso e bacias de evolução calcam-se na dominância desses elementos do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** para o funcionamento do sistema. Um dos indicativos dessa dominância é o fato de ter sido definida uma meta única para todos os trechos do canal de acesso, ilustrados na Figura 2. Tal meta única, por sua vez, deriva da diretriz de tratamento isonômico dos **Usuários**.

119. Já a motivação para os critérios de relevância referente a berços de atracação e Área de Fundeio nº 6, o referido critério foi alcançado pela proporção de cada berço em relação ao número total de berços por período, considerando dois momentos: (i) situação na data-base do estudo até o encerramento da 2ª Fase (até o fim do Ano 4); e (ii) cenário a partir do Ano 5 do contrato, com os acréscimos projetados dos novos berços atrelados às estruturas de atracação (Píeres “L”, “F” e “T”). Para a Área de Fundeio nº 6, adotou-se a mesma racionalidade do que para os berços de atracação.

120. Os efeitos por indicador do **IQS** que consta na Tabela 13 comporão o cálculo do **Fator Q**, nos seguintes termos:

$$\text{Fator Q} = \text{IQS}, \text{ sendo: } 0\% \leq \text{IQS} \leq 13\%$$

121. O efeito máximo do **Fator Q** sobre a **Tarifa Teto** referente aos valores da **Tabela I** é de redução de 13%. O cálculo do **Fator Q** sobre a **Tarifa Teto** será especificado no **Anexo 3**.

122. Todos os **IQS** serão coletados a partir do Ano 1 da outorga, contudo a utilização dos resultados do indicador para fins de aferição das metas ocorrerá a partir do Ano 2, conforme Tabela 13.

123. A mensuração do IQS em cada ano terá como fontes o(s) documento(s) que estabelecem e/ou modifiquem o Calado Máximo Operacional (CMO) na **Área de Concessão** emitidos pela **Administração do Porto** e pela **Autoridade Marítima**. A contagem de prazos para fins de cálculo do IQS considera a data de emissão dos documentos referentes à

definição e/ou modificação do Calado Máximo Operacional (CMO), salvo se o documento contiver prazo de início ou fim de vigência.

X. Serviço de dragagem de manutenção transitório no Porto de Antonina

124. A **Concessão** prevê obrigação contratual à **Concessionária**, de caráter transitório, fora dos limites da **Área da Concessão**, com o seguinte objeto: obras e serviços de dragagem de manutenção do Porto de Antonina, referente aos trechos Delta 1 e Delta 2, ilustrados na Figura 3. O período de execução se dá entre a **Data de Assunção** e o ano de 2028.

125. A dragagem de manutenção no Porto de Antonina será mensurada por intermédio da Menor Profundidade Observada (MPO), nos seguintes termos:

Elemento do Acesso Aquaviário ao Porto de Antonina	Período de execução	Meta mínima de MPO (em m)
Delta 1 e Delta 2	Da Data de Assunção e o ano de 2028	9,5m

Tabela 14 – Metas de Menor Profundidade Observada (MPO) para a dragagem de manutenção no Porto de Antonina

Fonte: Elaboração Própria.

126. O serviço transitório de dragagem de manutenção nos trechos trechos Delta 1 e Delta 2 do Porto de Antonina a ser realizado pela **Concessionária** não engloba: (i) levantamentos hidrográficos periódicos; (ii) sinalização e balizamento náutico; (iii) operação de *Vessel Traffic Service* (VTS); (iv) operação do tráfego de embarcações; e (v) gestão ambiental.

127. A comprovação da execução dos serviços será realizada por intermédio de levantamentos hidrográficos semestrais de Categoria B a serem realizados pela **Administração do Porto**, que se reportará à **ANTAQ** para fins de verificação do cumprimento da obrigação contratual. Caso a **Concessionária** comprove o alcance de MPO superior à meta definida para o período, considera-se atendido o cumprimento da correspondente meta.

128. A não realização dos serviços ou o não atingimento das metas de profundidade esperada na Tabela 14 referentes às obras e serviços de dragagem de manutenção do Porto de Antonina implica aplicação de infração administrativa pela **ANTAQ**, conforme gradação estipulada no Apêndice B deste **PEAA**.

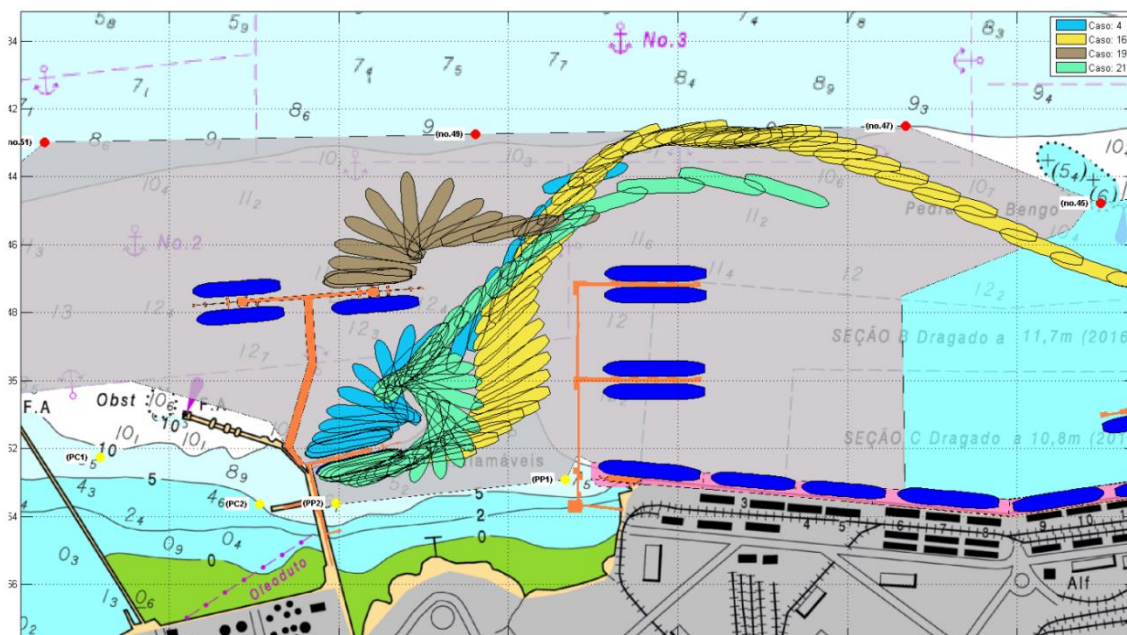


Figura 5: Manobras no Píer “F” (Terminal de Inflamáveis)

Fonte: Simulação Fast-Time e Real-Time de manobras de navios no Porto de Paranaguá e Antonina
Relatório Técnico 2 Parte 2 (TPN-USP, 2021), contratado pela Exe Engenharia no âmbito do Contrato 003/2020

Para informações técnicas adicionais em relação à intervenção em questão, favor consultar a Seção C do EVTEA do empreendimento.

IOT2: DERROCAMENTO SUBAQUÁTICO DA PEDRA DA PALANGANA - RETIFICAÇÃO DO CANAL DE ACESSO

A **Concessionária** deverá realizar o derrocamento da Pedra da Palangana, em trecho específico, com vistas à retificação do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**. Os investimentos deverão ser executados até o Ano 2 e serem disponibilizados ao **Usuário** a partir do Ano 3.

As obras de derrocamento subaquático da Pedra da Palangana de que trata o código IOT2 da Tabela 5 compreendem o desmonte e a remoção do material rochoso até a profundidade nominal de 18m DHN, incluindo a retirada de rochas até a profundidade de dragagem de 18,9m DHN, referente a fatores relacionados ao fundo.

A área de intervenção para retificação do canal de acesso está ilustrada na figura abaixo, com delimitação da área destacada na cor vermelha.

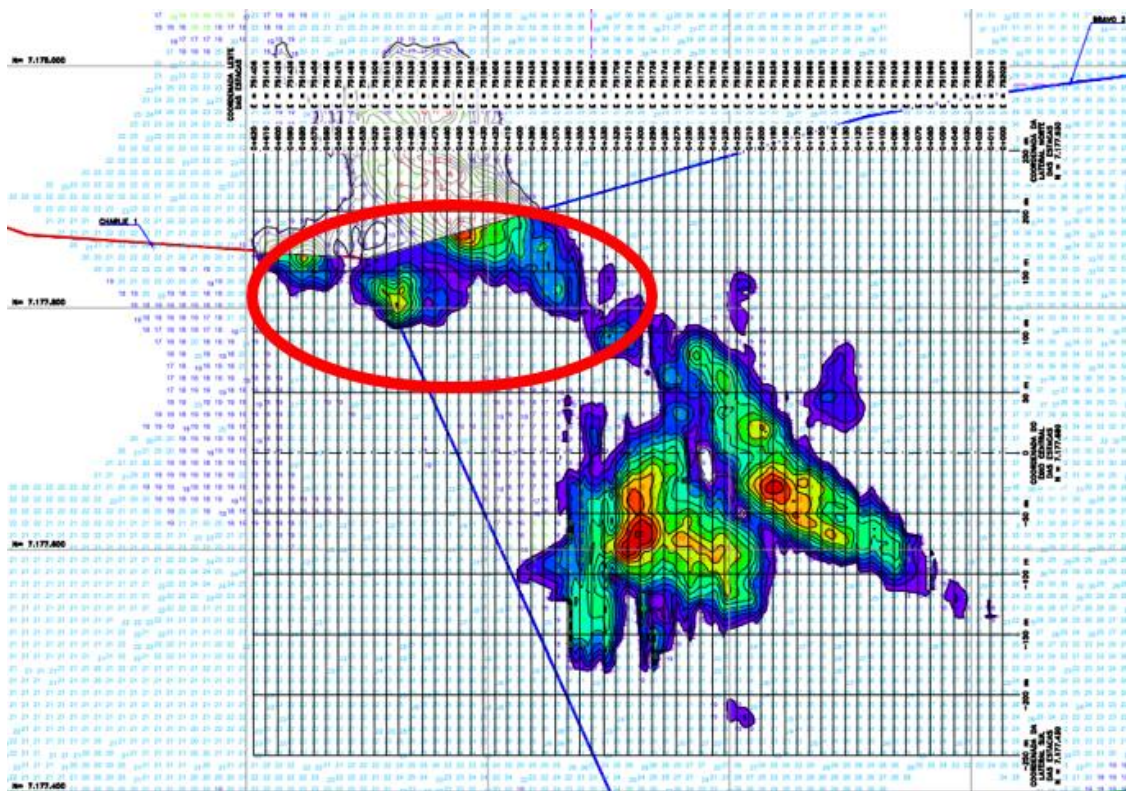


Figura 6: Projeto Executivo de Derrocamento - Retificação do canal de acesso
 Fonte: Exe Engenharia no âmbito do Contrato 003/2020, adaptado

Para informações técnicas adicionais em relação à intervenção em questão, favor consultar a Seção C do EVTEA do empreendimento.

IOT3: DERROCAMENTO SUBAQUÁTICO DA PEDRA DA PALANGANA - INTEGRAÇÃO DA ÁREA À BACIA DE EVOLUÇÃO E MANOBRAS

A **Concessionária** deverá realizar o derrocamento integral da Pedra da Palangana para integração da área da bacia de evolução. Os investimentos deverão ser executados até o Ano 4 contratual e serem disponibilizados ao **Usuário** a partir do Ano 5.

A execução das obras de derrocamento e remoção do material, deverá viabilizar operações com calado de e 15,5 m (com maré média) a partir do Ano 5, além de possibilitar manobras de atracação e desatracação mais seguras.

A intervenção visa ainda o aumento da segurança da navegação para todos os navios que demandam o Porto de Paranaguá, em especial aqueles que atracarão no Píer F, no cais público e no Píer T. Adicionalmente, permitirá a realização de manobras de giros de navios contêineres que atracarão nos berços vocacionados para esse perfil de carga. Tais cenários foram objeto de simulação de manobra por parte o TPN-USP, contando com a participação da APPA.

As obras de derrocamento subaquático da Pedra da Palangana de que trata o código IOT3 da Tabela 5 compreendem o desmonte e a remoção do material rochoso até a profundidade nominal de 18m DHN, incluindo a retirada de rochas até a profundidade de dragagem de 18,9m

DHN, referente a fatores relacionados ao fundo. O volume total estimado para a obra de derrocamento, contemplando retificação do canal e integração da área da bacia de evolução, é de 210.906,71m³, conforme previsto em projeto executivo fornecido pela APPA.

A figura a seguir ilustra as trajetórias sobrepostas de 5 manobras realizadas entre 8 e 11 de fevereiro de 2021.

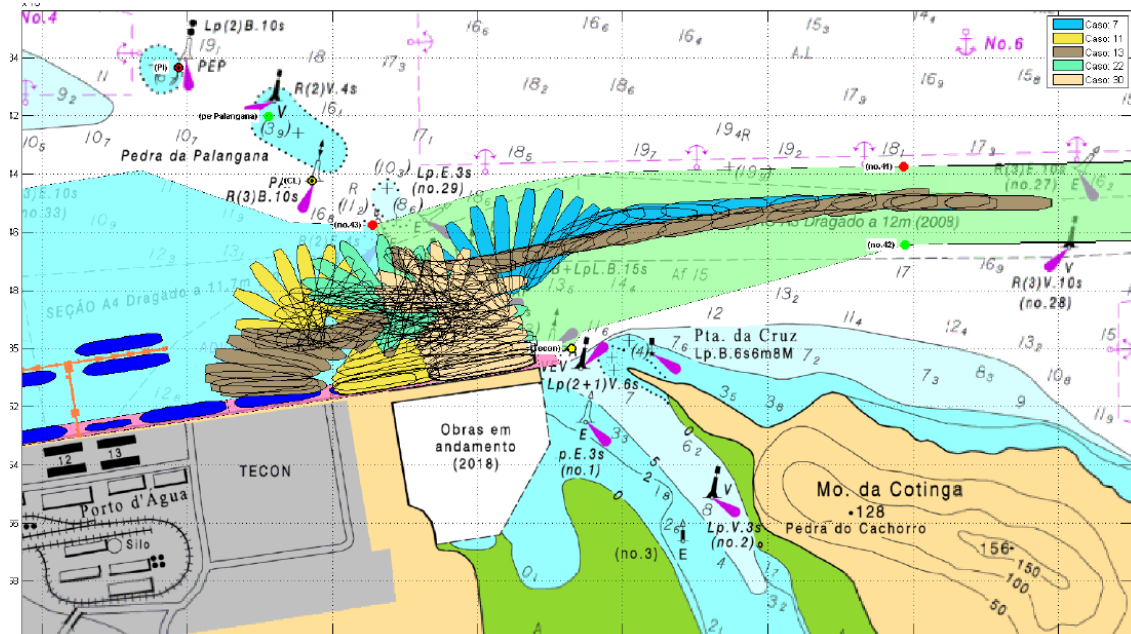


Figura 7: Manobras no TCP (Terminal de Contêineres)

Fonte: Simulação Fast-Time e Real-Time de manobras de navios no Porto de Paranaguá e Antonina Relatório Técnico 2 Parte 2 (TPN-USP, 2021), contratado pela Exe Engenharia no âmbito do Contrato 003/2020.

A área de intervenção para derrocamento complementar, com objetivo de integrar a bacia de evolução está destacada na **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, delimitada na cor vermelha.

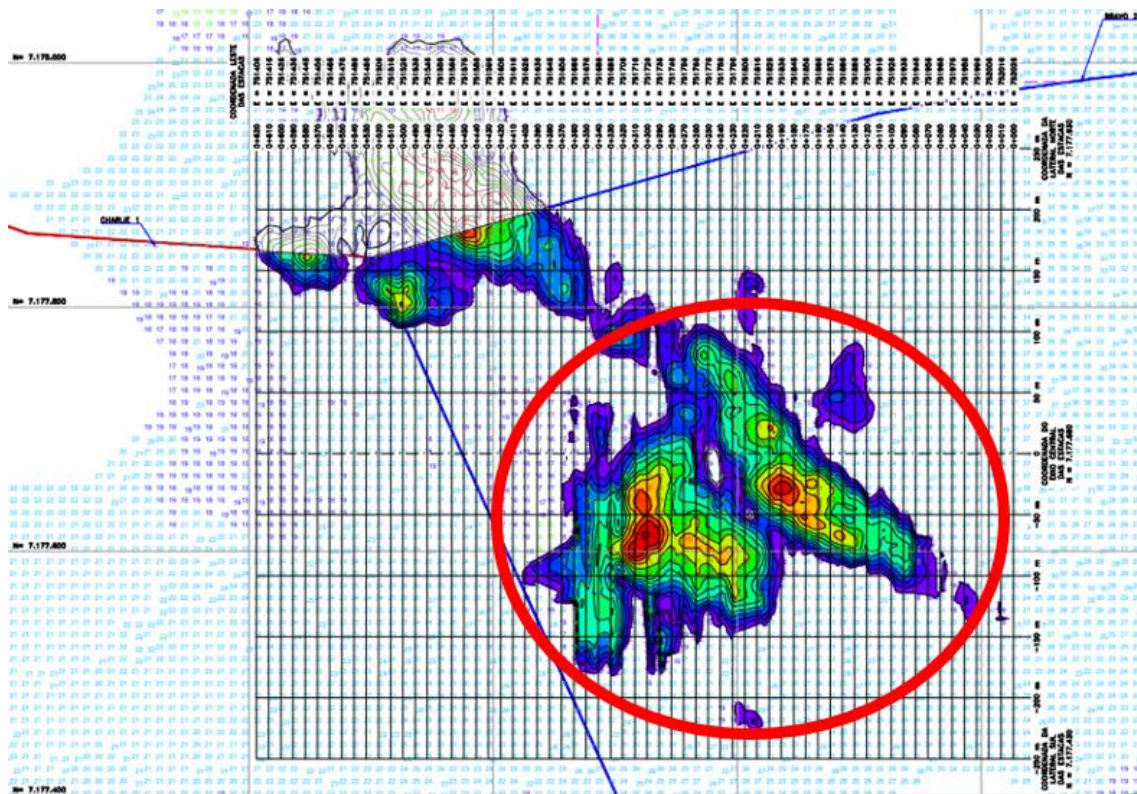


Figura 8: Projeto Executivo de Derrocamento - Integração da área à bacia de evolução e manobras
 Fonte: Exe Engenharia no âmbito do Contrato 003/2020, adaptado.

Para informações técnicas adicionais em relação à intervenção em questão, favor consultar a Seção C do EVTEA do empreendimento.

APÊNDICE B

COD.	COD.2	Fase	Meta de nível de serviço	Obrigaçã o	Detalhament o	Periodicida de	Período de implantação da Fase	Base material	Referência de descumprimeto contratual	Penalidade	Desdobramento	OBS
A	1	1ª	CMO	manutenção do CMO do canal de acesso e bacias de evolução da Data de Assunção até início da 2ª Fase	Resultado da manutenção	Anual	Data de Assunção até final do Ano 2	a) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d) b) documentos AM que modificam o CMO pactuado (registro de aviso aos navegantes e correlatos) c) contabilização do nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período	a) nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período igual ou maior a 60 dias; b) nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período igual ou maior a 90 dias;	a) infração administrativa de natureza MÉDIA b) infração administrativa de natureza GRAVE	-	aferição da obrigação utiliza mesmo racional de aferição do IQS
B	1	1ª	CMO	manutenção do CMO de 100% dos berços de atracação da Data de Assunção até início da 2ª Fase	Resultado da manutenção	Anual	Data de Assunção até final do Ano 2	a) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d) b) documentos AM que modificam o CMO pactuado (registro de aviso aos navegantes e correlatos) c) contabilização do nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período	a) nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período igual ou maior a 60 dias; b) nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período igual ou maior a 90 dias;	a) infração administrativa de natureza MÉDIA b) infração administrativa de natureza GRAVE	-	aferição da obrigação utiliza mesmo racional de aferição do IQS
C	1	1ª	CMO	dragagem de implantação do canal de acesso e bacias de evolução para 13,3m	Acompanham ento da realização dos investimentos	4 marcos temporais (início, fim, intermediário 1 e intermediário 2) que denotem a	Data de Assunção até final do Ano 2	a) acompanhamento do cronograma dos investimentos por intermédio do PBI	cada desatendimento	Advertência	a partir do 3º descumprimento, a penalidade passa para infração administrativa de natureza MÉDIA	-

						execução dos investimentos							
C	2	1ª	CMO	dragagem de implantação do canal de acesso e bacias de evolução para 13,3m	Operacionalização dos investimentos	Evento único	Data de Assunção até final do Ano 2	a) nova carta náutica após dragagem de aprofundamento prevista; b) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d)	não alcance do CMO pactuado no prazo	infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	[GATILHO PARA AUMENTO DE PERCENTUAL DISPONÍVEL DA TARIFA PELA CONCESSIONÁRIA - 75% (1 DE 4)] enseja início de processo de caducidade: o não alcance do CMO da obrigação C.2 até o final do Ano 4	atraso na emissão de licenças ambientais nos termos da Cláusula 18.3 do contrato atenua temporalidade da obrigação	
D	1	1ª	CMO	dragagem de implantação de berços de atracação a partir do Ano 3 - (a) berços 201-215, Cais Público; e (b) berços 216-218, Cais Público	Operacionalização dos investimentos	Evento único	Data de Assunção até final do Ano 2	a) nova carta náutica após dragagem de aprofundamento prevista; b) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d)	não alcance do CMO pactuado no prazo	infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	[GATILHO PARA AUMENTO DE PERCENTUAL DISPONÍVEL DA TARIFA PELA CONCESSIONÁRIA - 75% (2 DE 4)] enseja início de processo de caducidade: o não alcance do CMO da obrigação D.1 até o final do Ano 4	atraso na emissão de licenças ambientais nos termos da Cláusula 18.3 do contrato atenua temporalidade da obrigação	
E	1	1ª	Disponibilidade de infraestrutura	bacia de evolução alargada nos trechos Charlie 1 e 3 do canal de acesso	Acompanhamento da realização dos investimentos	4 marcos temporais (início, fim, intermediário 1 e intermediário 2) que denotem a execução dos	Data de Assunção até final do Ano 2	a) acompanhamento do cronograma dos investimentos por intermédio do PBI	cada desatendimento	Advertência	a partir do 3º descumprimento, a penalidade passa para infração administrativa de natureza MÉDIA	-	

						investimentos							
E	2	1ª	Disponibilidade de infraestrutura	bacia de evolução alargada nos trechos Charlie 1 e 3 do canal de acesso	Operacionalização dos investimentos	Evento único	Data de Assunção até final do Ano 2	a) nova carta náutica após dragagem de aprofundamento prevista, incluindo infraestrutura disponibilizada; b) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d) e (ii) preveja bacia de bacia de evolução alargada nos trechos Charlie 1 e 3 do canal de acesso	não alcance do CMO pactuado no prazo, contendo a bacia de evolução alargada conforme projeto	infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	[GATILHO PARA AUMENTO DE PERCENTUAL DISPONÍVEL DA TARIFA PELA CONCESSIONÁRIA - 75% (3 DE4)]	atraso na emissão de licenças ambientais nos termos da Cláusula 18.3 do contrato atenua temporalidade da obrigação	
F	1	1ª	Disponibilidade de infraestrutura	derrocamento subaquático da pedra da Palangana - retificação do canal de acesso	Acompanhamento da realização dos investimentos	4 marcos temporais (início, fim, intermediário 1 e intermediário 2) que denotem a execução dos investimentos	Data de Assunção até final do Ano 2	a) acompanhamento do cronograma dos investimentos por intermédio do PBI	cada desatendimento	Advertência	a partir do 3º descumprimento, a penalidade passa para infração administrativa de natureza MÉDIA	-	
F	2	1ª	Disponibilidade de infraestrutura	derrocamento subaquático da pedra da Palangana - retificação do canal de acesso	Operacionalização dos investimentos	Evento único	Data de Assunção até final do Ano 2	a) nova carta náutica após dragagem de aprofundamento prevista incluindo infraestrutura disponibilizada; b) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d) e (ii) preveja a retificação do canal	não alcance do CMO pactuado no prazo, contendo a a retificação do canal proveniente do derrocamento da Pedra da Palangana	infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	[GATILHO PARA AUMENTO DE PERCENTUAL DISPONÍVEL DA TARIFA PELA CONCESSIONÁRIA - 75% (4 DE 4)]	atraso na emissão de licenças ambientais nos termos da Cláusula 18.3 do contrato atenua temporalidade da obrigação	

								proveniente do derrocamento da Pedra da Palangana			disponibilidade de infraestrutura esperada para a obrigação F.2 até o final do Ano 4	
G	1	2ª	CMO	dragagem de implantação do canal de acesso e bacias de evolução para 15,5m	Acompanhamento da realização dos investimentos	4 marcos temporais (início, fim, intermediário 1 e intermediário 2) que denotem a execução dos investimentos	início do Ano 3 até final do Ano 4	a) acompanhamento do cronograma dos investimentos por intermédio do PBI	cada desatendimento	Advertência	a partir do 3º descumprimento, a penalidade passa para infração administrativa de natureza MÉDIA	-
G	2	2ª	CMO	dragagem de implantação do canal de acesso e bacias de evolução para 15,5m	Operacionalização dos investimentos	Evento único	início do Ano 3 até final do Ano 4	a) nova carta náutica após dragagem de aprofundamento prevista; b) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d)	não alcance do CMO pactuado no prazo	infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	[GATILHO PARA AUMENTO DE PERCENTUAL DISPONÍVEL DA TARIFA PELA CONCESSIONÁRIA - 100% (1 DE 3)] enseja início de processo de caducidade: o não alcance do CMO da obrigação até o final do Ano 6	atraso na emissão de licenças ambientais nos termos da Cláusula 18.3 do contrato atenua temporalidade da obrigação
H	1	2ª	CMO	dragagem de implantação do berços de atracação a partir do Ano 5 (a) berço 216-218, Cais Público; (b) Pier L, berços P3 e P4; (c) Pier F, berço F2; e (d)	Operacionalização dos investimentos	Evento único	início do Ano 3 até final do Ano 4	a) nova carta náutica após dragagem de aprofundamento prevista; b) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d)	não alcance do CMO pactuado no prazo	infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	[GATILHO PARA AUMENTO DE PERCENTUAL DISPONÍVEL DA TARIFA PELA CONCESSIONÁRIA - 100% (2 DE 3)] enseja início de processo de caducidade: o não alcance do CMO da	atraso na emissão de licenças ambientais nos termos da Cláusula 18.3 do contrato atenua temporalidade da obrigação

				Pier T, berços T3 e T4							obrigação até o final do Ano 6	
I	1	2ª	CMO	derrocamento subaquático da pedra da Palangana - integração da área à bacia de evolução e manobras	Acompanham ento da realização dos investimentos	4 marcos temporais (início, fim, intermediário 1 e intermediário 2) que denotem a execução dos investimentos	início do Ano 3 até final do Ano 4	a) acompanhamento do cronograma dos investimentos por intermédio do PBI	cada desatendimento	Advertência	a partir do 3º descumprimento, a penalidade passa para infração administrativa de natureza MÉDIA	-
I	2	2ª	CMO	derrocamento subaquático da pedra da Palangana - integração da área à bacia de evolução e manobras	Operacionalização dos investimentos	Evento único	início do Ano 3 até final do Ano 4	a) nova carta náutica após dragagem de aprofundamento prevista, incluindo infraestrutura disponibilizada; b) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d) e (ii) preveja a integração da área à bacia de evolução e manobras	não alcance do CMO pactuado no prazo, contendo a integração da área à bacia de evolução e manobras	infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	[GATILHO PARA AUMENTO DE PERCENTUAL DISPONÍVEL DA TARIFA PELA CONCESSIONÁRIA - 100% (3 DE 3)] enseja início de processo de caducidade o não alcance do CMO com a disponibilidade de infraestrutura esperada para a obrigação até o final do Ano 6	atraso na emissão de licenças ambientais nos termos da Cláusula 18.3 do contrato atenua temporalidade da obrigação
J	1	MNS	CMO	manutenção do CMO após término da 2ª Fase	Acompanham ento da realização da manutenção	Anual	início do Ano 5 até final do Prazo da Concessão	a) Plano de Dragagem (item 81 da Seção VII.2 do PEAA)	a) não apresentação do Plano de Dragagem no prazo; b) não início da implementação do Plano de Dragagem no prazo; c) cada	a) Advertência b) Advertência c) Advertência	a partir do 3º descumprimento, a penalidade passa para infração administrativa de natureza LEVE	-

										desatendimento;			
K	1	M NS	CMO	manutenção do CMO do canal de acesso e bacias de evolução em 15,5m, contendo a bacia de evolução alargada nos trechos Charlie 1 e 3 do canal de acesso e a pedra da Palangana derrocada	Resultado da manutenção	Anual	início do Ano 5 até final do Prazo da Concessão	a) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d) b) documentos AM que modificam o CMO pactuado (registro de aviso aos navegantes e correlatos) c) contabilização do nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período	a) nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período igual ou maior a 60 dias; b) nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período igual ou maior a 90 dias;	a) infração administrativa de natureza GRAVE a) infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	enseja início de processo de caducidade: (i) 2 infrações GRAVÍSSIMAS seguidas; e (ii) 3 infrações GRAVÍSSIMAS alternadas em janela móvel de 5 anos;	aferição da obrigação utiliza mesmo racional de aferição do IQS	
L	2	M NS	CMO	manutenção do CMO de 100% dos berços de atracação de acordo com metas de nível de serviço após término da 2ª Fase	Resultado da manutenção	Anual	início do Ano 5 até final do Prazo da Concessão	a) documentos AP que definem aplicação do CMO pactuado (Lei nº 12.815/2013 art. 18, I, d) b) documentos AM que modificam o CMO pactuado (registro de aviso aos navegantes e correlatos) c) contabilização do nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período	a) nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período igual ou maior a 60 dias; b) nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período igual ou maior a 90 dias;	a) infração administrativa de natureza GRAVE a) infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	enseja início de processo de caducidade: (i) 2 infrações GRAVÍSSIMAS seguidas; e (ii) 3 infrações GRAVÍSSIMAS alternadas em janela móvel de 5 anos;	aferição da obrigação utiliza mesmo racional de aferição do IQS	
M	1	-	-	dragagem de manutenção do Porto de Antonina	-	Anual	até 2028	a) batimetria Categoria B (1o parágrafo de VI.2 do PEAA)	meta de MPO não alcançada	infração administrativa de natureza GRAVÍSSIMA	enseja início de processo de caducidade: (i) 2 períodos seguidos com MPO observado inferior a MPO pactuada; e (ii) 3 períodos alternados com MPO observado inferior a MPO pactuada em janela móvel de 5 anos;	-	

Proposta de procedimento (visão geral) para cada obrigação (por código)

ID.Propostas	Códigos das Obrigações	Procedimentos e Atribuições propostas
Proposta 1	C.1 E.1 F.1 G.1 I.1	a) Concessionária: (i) elabora PBI (define 4 marcos temporais no cronograma que denotem a execução dos investimentos); (ii) apresenta relatório à AP contendo evidências de que execução dos investimentos está de acordo com cronograma (em cada marco temporal); b) AP: (i) avalia relatório de execução dos investimentos da Concessionária; (ii) realiza diligências necessárias; (iii) manifesta-se sobre atendimento, atendimento com ressalvas ou desatendimento do cronograma; c) Antaq: delibera sobre o cumprimento da obrigação contratual.
Proposta 2	A.1 B.1 J.2	a) AP: (i) levanta documentos da AP e AM relacionado ao CMO no período pela AP; e (ii) envia a Antaq. b) Antaq: (i) avalia CMO observado ante CMO pactuado; (ii) contabiliza nº de dias de CMO reduzido em relação à meta no período; e (ii) delibera sobre o cumprimento da obrigação contratual.
Proposta 3	C.2 D.1 G.2 H.1	a) Concessionária: (i) toma as providências para a emissão de nova carta náutica após dragagem de implantação prevista; b) AP: (i) emite definição de nova CMO, sob coordenação da AM; c) Antaq: (i) avalia se CMO observada está de acordo com CMO pactuada; e (ii) delibera sobre o cumprimento da obrigação contratual.
Proposta 4	E.2 F.2 I.2	a) Concessionária: (i) toma as providências para a emissão de nova carta náutica após dragagem de implantação prevista; b) AP: (i) emite definição de nova CMO, sob coordenação da AM, incluindo infraestrutura disponibilizada; c) Antaq: (i) avalia se CMO observada está de acordo com CMO pactuada, contendo a infraestrutura disponibilizada conforme projeto; e (ii) delibera sobre o cumprimento da obrigação contratual.
Proposta 5	K.1	a) AP: (i) realiza batimetria Categoria B semestralmente; (ii) encaminha batimetria Categoria B à AM ; e (iii) encaminha processo de acompanhamento da MPO à Antaq; b) Antaq: delibera sobre o cumprimento da obrigação contratual

