

NORMA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA (NAP)

NAP.DINEG.OPR.001.2023, de 14 DE DEZEMBRO DE 2023

NORMA QUE REGULAMENTA O PROCEDIMENTO E DELIMITA RESPONSABILIDADES SOBRE AS INTERFERÊNCIAS FERROVIÁRIAS EM PASSAGENS EM NÍVEL AO LONGO DAS ÁREAS DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS – FIPS

CAPÍTULO I – OBJETIVO

Art. 1º Estabelecer os critérios e os parâmetros a serem observados pela Cessionária da Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS, pelos Usuários do Transporte Ferroviário e pelos demais Operadores Ferroviários, a fim de assegurar a sinergia operacional entre os meios de transporte ferroviário e rodoviário, bem como com a travessia de pedestres, mitigando possíveis conflitos decorrentes de eventuais interferências ferroviárias em passagens em nível existentes na área do Porto Organizado de Santos.

CAPÍTULO II – DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os fins da presente Norma, as siglas, expressões e termos abaixo terão o significado que a seguir lhes é atribuído:

- I. Administração do Porto: pessoa jurídica encarregada da administração do porto organizado por delegação ou por concessão do Poder Concedente;
- II. ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários, autarquia especial, criada pela Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001;
- III. ANTT: Agência Nacional de Transporte Terrestres, autarquia especial, criada pela Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001;
- IV. Área do Porto Organizado de Santos (“Poligonal”): Área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

- V. Arrendatária: titular de cessão onerosa de área afeta à atividade portuária, localizada dentro do Porto Organizado de Santos;
- VI. Autoridade Portuária de Santos: a APS;
- VII. Cessionária da FIPS: pessoa jurídica de direito privado, titular do contrato de Cessão que tem por objeto a gestão, operação, manutenção e expansão das Instalações, Equipamentos e Vias Férreas que compõe a FIPS;
- VIII. Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS): sistema ferroviário que compreende as instalações, obras de arte, infraestrutura, superestrutura, ramais, sistemas de sinalização, edificações, material rodante e demais bens e serviços que sejam necessários à disponibilização da malha ferroviária inserida nos limites atuais e futuros do Porto Organizado;
- IX. Interferência Ferroviária: todo e qualquer bloqueio físico que ocasione a paralisação do trânsito de pessoas e veículos dentro dos limites da FIPS;
- X. Operação Ferroviária: efetiva operacionalização do transporte ferroviário dentro dos limites da FIPS;
- XI. Operadores Ferroviários: o operador ferroviário que optou por não integrar a Cessionária da FIPS e que acessa o Porto mediante pagamento de custos e despesas fixados pela Cessionária da FIPS;
- XII. Operador Portuário: é a pessoa jurídica qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado;
- XIII. Passagem em Nível: interseção onde uma via férrea cruza com um viário rodoviário ou com uma travessia de pedestres, no mesmo nível;
- XIV. Responsável pela Movimentação Ferroviária: agente responsável pela operacionalização dos vagões, em determinado trecho da FIPS ou etapa de movimentação da composição de vagões, seja a Cessionária da FIPS, as Arrendatárias e/ou os demais Operadores Ferroviários;

- XV. Terminal Portuário: instalação portuária explorada por pessoa jurídica, utilizada na movimentação e/ou armazenagem de passageiros ou mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;
- XVI. Terminal Retroportuário Alfandegado (TRA): é a instalação situada em área contígua à de porto alfandegado a título permanente, onde, sob controle aduaneiro, são realizadas operações de desunitização de mercadorias importadas ou unitização das destinadas à exportação;
- XVII. Usuários do Transporte Ferroviário: Arrendatários, Operadores Portuários ou TRAs que utilizam do transporte ferroviário da FIPS para movimentação de sua carga, seja recebimento ou despacho.

CAPÍTULO III – DAS INTERFERÊNCIAS FERROVIÁRIAS

Art. 3º A área do Porto Organizado de Santos é acessada por um conjunto de infraestruturas, formado por vias férreas, viários rodoviários e travessias de pedestres, cuja principal finalidade é atender às operações portuárias realizadas nos diversos Terminais e se interseccionam por meio de passagens em nível.

§1º O Responsável pela Movimentação Ferroviária em cada trecho da FIPS e/ou pela etapa de operacionalização da composição de vagões deverá ser delimitado por meio de instrumento específico, a ser celebrado entre a Cessionária da FIPS e os respectivos Usuários do Transporte Ferroviário.

§2º O referido documento deverá estar sempre disponível para consulta imediata, de maneira física ou digital.

Art. 4º Na data de publicação desta Norma, as interferências ferroviárias existentes no Porto Organizado de Santos são as seguintes:

a) Passagem em nível na Rua Cristiano Otoni (“Valongo”):



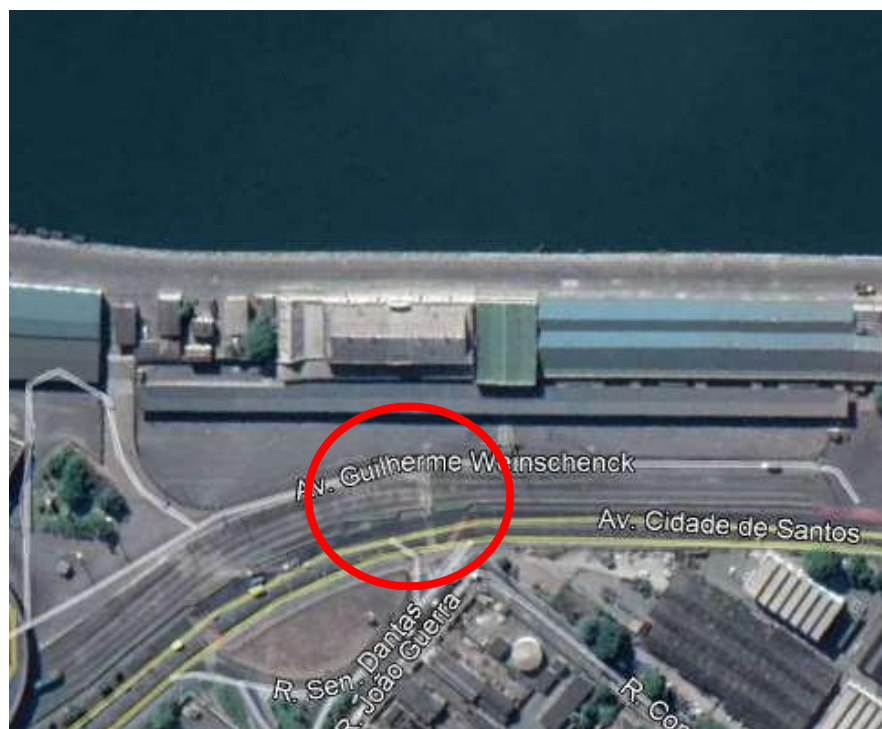
Passagem em nível no cruzamento com via Perimetral, na altura do Largo São Bento (“Armazém 1”):



- b) Passagem em nível em frente ao Edifício Eng. José Armando Pereira (“DIROP”):



- c) Travessia de pedestres em nível em frente ao acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini (“CONCAIS”):



- d) Travessia da passagem em nível em frente ao Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini e ao T-GRÃO Cargo Terminal De Granéis S/A (“CONCAIS / T – GRÃO”):



- e) Travessia da passagem em nível em frente à Capitania dos Portos de São Paulo:



- f) Travessia da passagem em nível junto ao Gate 19 (acesso à Avenida Portuária):



Art. 5º Eventuais interferências ferroviárias que impliquem a paralisação da circulação de pessoas e no tráfego rodoviário serão atribuídas ao Responsável pela Movimentação Ferroviária do trecho e etapa em específico.

CAPÍTULO IV – DOS PARÂMETROS E CRITÉRIOS QUE REGULAM AS INTERFERÊNCIAS FERROVIÁRIAS

Art. 6º As interferências são pautadas nos seguintes parâmetros:

- (i) Tempo de interrupção de cruzamento em nível: corresponde ao tempo máximo em que o cruzamento em nível fica bloqueado para a passagem de uma composição ferroviária, e
- (ii) Intervalo entre as interrupções: corresponde ao tempo mínimo que o cruzamento em nível fica liberado para o tráfego rodoviário e de pedestres, sem passagem de uma composição ferroviária.

Art. 7º Com base nos parâmetros elencados nos incisos (i) e (ii) do Art. 6º desta Norma, o Responsável pela Movimentação Ferroviária deverá observar o que segue:

I. Tempo de interrupção de cruzamento em nível:

- a. Para as passagens descritas nos subitens a) e b) do Art. 4º desta Norma, o tempo de interrupção não poderá ser superior a: (i) 7 (sete) minutos, no caso de composições inferiores a 80 (oitenta) vagões; (ii) 7 (sete) minutos e 30 (trinta) segundos, no caso de composições de 80 (oitenta) a 90 (noventa) vagões; e (iii) 12 (doze) minutos, no caso de composições formadas por 120 (cento e vinte) vagões.
 - i. Nesses locais, exceto para o atendimento aos terminais portuários adjacentes ao cruzamento em questão, não serão realizadas manobras ferroviárias, devendo ocorrer somente a passagem de composições e o intervalo entre interrupções deve ter, duração igual ao tempo de interrupção imediatamente anterior, observado o tempo mínimo previsto no inciso II, deste artigo.
- b. Para as demais passagens descritas nos subitens do Art. 4º desta Norma, o tempo de interrupção não poderá ser superior a 15 (quinze) minutos, independentemente do tamanho da composição. Nelas não serão realizadas manobras, exceto para o atendimento aos terminais portuários adjacentes ao cruzamento em questão.

II. Intervalo entre as interrupções: Deverá ser igual ou superior a 5 (cinco) minutos em todas as passagens de nível descritas nesta Norma.

CAPÍTULO V – DA FLEXIBILIZAÇÃO DOS PARÂMETROS E CRITÉRIOS PREVISTOS NESTA NORMA

Art. 8º A flexibilização dos parâmetros e critérios previstos nesta Norma serão aplicáveis estritamente às seguintes passagens de nível:

- a. Passagens em nível próximas às estruturas de movimentação de cargas nos terminais portuários;
- b. Cruzamento com a Rua Cristiano Otoni (“Valongo”);
- c. Cruzamento com a via Perimetral na altura do Largo São Bento (Armazém 1);
- d. Em frente ao Edifício Eng. José Armando Pereira (“DIROP”).

Art. 9º Para as passagens listadas no Art.8 desta Norma, o tempo máximo de interrupção e de passagem livre poderão ser flexibilizados, desde que comprovada sua necessidade em decorrência de questões técnicas ou operacionais pelo Responsável pela Movimentação Ferroviária e previamente autorizados pela APS.

§1º O Responsável pela Movimentação Ferroviária é obrigado a informar ao Setor de Fiscalizações de Áreas Públicas da APS, com antecedência mínima de 15 (quinze) minutos, todas as interrupções previstas em caráter de flexibilização, por meio dos telefones (13) 3202-6544 e (13) 99208-5187.

Art. 10 As flexibilizações devem preferir períodos em que haja diminuição do trânsito de veículos e pedestres.

CAPÍTULO VI – DAS INTERFERÊNCIAS FERROVIÁRIAS POR EVENTOS EXCEPCIONAIS

Art. 11 Imprevistos na operação ferroviária, como falhas operacionais, panes elétricas e mecânicas e descarrilamentos simples devem ser solucionados no prazo máximo de 30 (trinta) minutos.

Art. 12 No caso de descumprimento do prazo fixado no Art. 11º, o Responsável pela Movimentação Ferroviária deverá apresentar a devida justificativa, sob pena da aplicação de penalidades por parte das Agências Reguladoras competentes.

Art. 13 Nas ocorrências relacionadas a fatores externos às operações ferroviárias, tais como acidentes rodoviários, acidentes envolvendo pedestres e atos de vandalismo na área da passagem em nível, o Responsável pela Movimentação Ferroviária deverá apoiar a APS e demais autoridades competentes na desobstrução da passagem em nível, ainda que não tenha dado causa a tais ocorrências.

Parágrafo Único. Nos casos delimitados acima, o Responsável pela Movimentação Ferroviária se compromete a realizar imediatamente a comunicação dos eventos para a APS.

CAPÍTULO VII – DAS SANÇÕES

Art. 14 A inobservância, injustificada, dos parâmetros e critérios supracitados configuram descumprimento desta Norma pelo Responsável pela Movimentação Ferroviária e ensejará a aplicação das penalidades possíveis, por parte das Agências Reguladoras competentes, sem prejuízo de outras medidas legais cabíveis.

Art. 15 A APS reportará às Agências Reguladoras competentes os descumprimentos à presente norma.

Art. 16 A apuração das ocorrências e a respectiva aplicação das penalidades se dará em processo específico, sendo observado o devido processo legal.

CAPÍTULO VIII – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 17 Considerando as obrigações e especificações descritas nesta Norma poderão ser revisadas a qualquer momento pela APS, visando a eficiência logística e operacional do Porto de Santos, e por meio da participação colaborativa da comunidade portuária.

Art. 18 Considerando o disposto no artigo 5º, inciso XIV da Lei n. 12.815/13, da obrigatoriedade de prestação de informações de interesse do poder concedente;

Art. 19 Considerando o disposto no artigo 17º, parágrafo 1º da Lei n. 12.815/13, das competências da autoridade portuária;

Art. 20 Considerando Contrato de Cessão DIPRE/01.2022, bem como seu Anexo IV, que estabelece as diretrizes operacionais para a Ferrovia Interna do Porto de Santos;

Art. 21 Considerando a necessidade de Regular o procedimento e delimitar responsabilidades sobre as interferências ferroviárias em passagens em nível ao longo das áreas da Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS,

Art. 22 Esta Norma da Autoridade Portuária (NAP), deliberada por meio da Decisão DIREXE n. 468.2023, na sua 2401ª Reunião Ordinária, realizada em 08-12-2023, **entra em vigor a partir da data de sua publicação.**

Anderson Pomini
Diretor-Presidente

Min.GEREG/FIPS – SDD nº 14888/2023