



# TECON SANTOS 10

Secretaria Especial de Licitação de Concessões - SELC



2015 a 2025

**65 Leilões realizados**

**Projetos de Concessão em Andamento:**

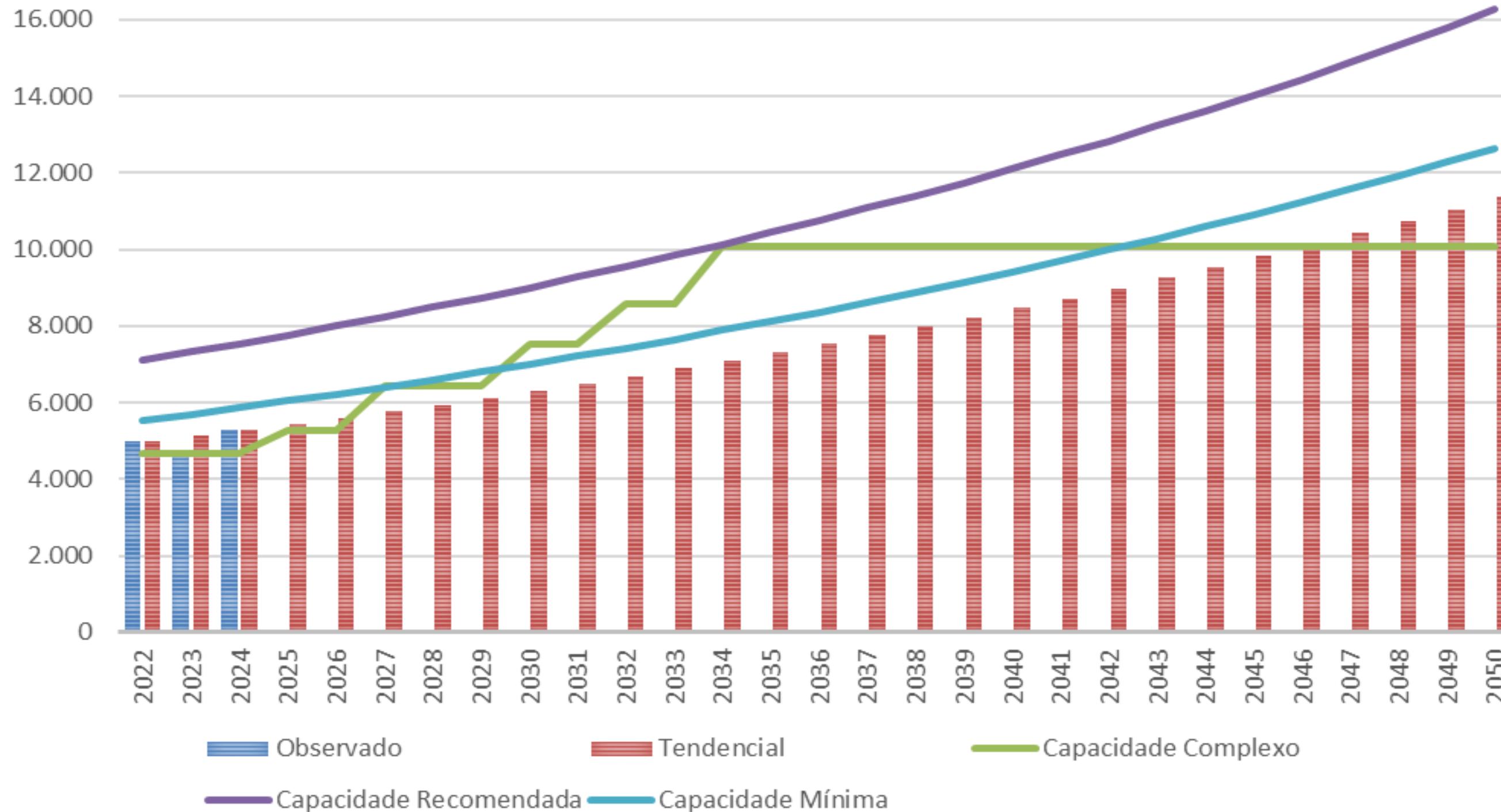
- Canal de Acesso de Paranaguá
- Canal de Acesso de Itajaí
- Concessão Parcial dos Portos de Salvador, Aratu e Ilhéus
- Canal de Acesso de Santos
- Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai

# Linha do Tempo

2013	2019	2022	2023	2024	2025
<b>1º Bloco PAP</b> Projeto do STS10 integra o Bloco I do Programa de Arrendamentos Portuários	<b>Novo EVTEA</b> Ministério solicita à EPL elaboração de novo EVTEA para o STS10 (outubro)	<b>1ª Audiência Pública</b> Audiência Pública ANTAQ nº 06/2022 (8/mar a 31/mai)  <b>Análise Concorrencial</b> Parecer Técnico nº 1/2022/GT-ODSE-004-22-DG (agosto)	<b>Mudança de diretrizes</b> Ministério altera as diretrizes de concessão do Porto de Santos (abril)	<b>Novas diretrizes</b> Ministério retoma o projeto de arrendamento e emite diretrizes de revisão à INFRA S.A. (outubro)	<b>2ª Audiência Pública</b> Audiência Pública ANTAQ nº 02/2025 (21/fev a 24/mar)  <b>Revisão Análise Concorrencial</b> Nota Técnica GRP nº 51/2025 (abril)
		 <b>Deliberação ANTAQ</b> Deliberação-DG nº 132/2022 (setembro)			 <b>Deliberação ANTAQ</b> Deliberação-DG nº 38/ 2025 (maio)
		 <b>Ativo da Concessão</b> Ministério define que o STS10 será um ativo da Concessão (outubro)			

# Demanda x Capacidade Do Complexo

## DEMANDA X CAPACIDADE



**Capacidade do Complexo Portuário**

**10,1 milhões TEU/ano**  
(Atendimento à demanda prevista até 2046)

# Área do Arrendamento



INFRA S.A.	ANTAQ	MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS	GOVERNO FEDERAL BRAZIL UNIÃO E RECONSTRUÇÃO	TECON SANTOS 10 DELIMITAÇÃO DA ÁREA 621.975 m <sup>2</sup> - FASE DEFINITIVA	CONCEITUAL DATA: 02/12/2024	FOLHA: 10/12 ESCALA: 1:6500
------------	-------	-----------------------------------	---	---	--------------------------------	--------------------------------

## Terminal Multipropósito

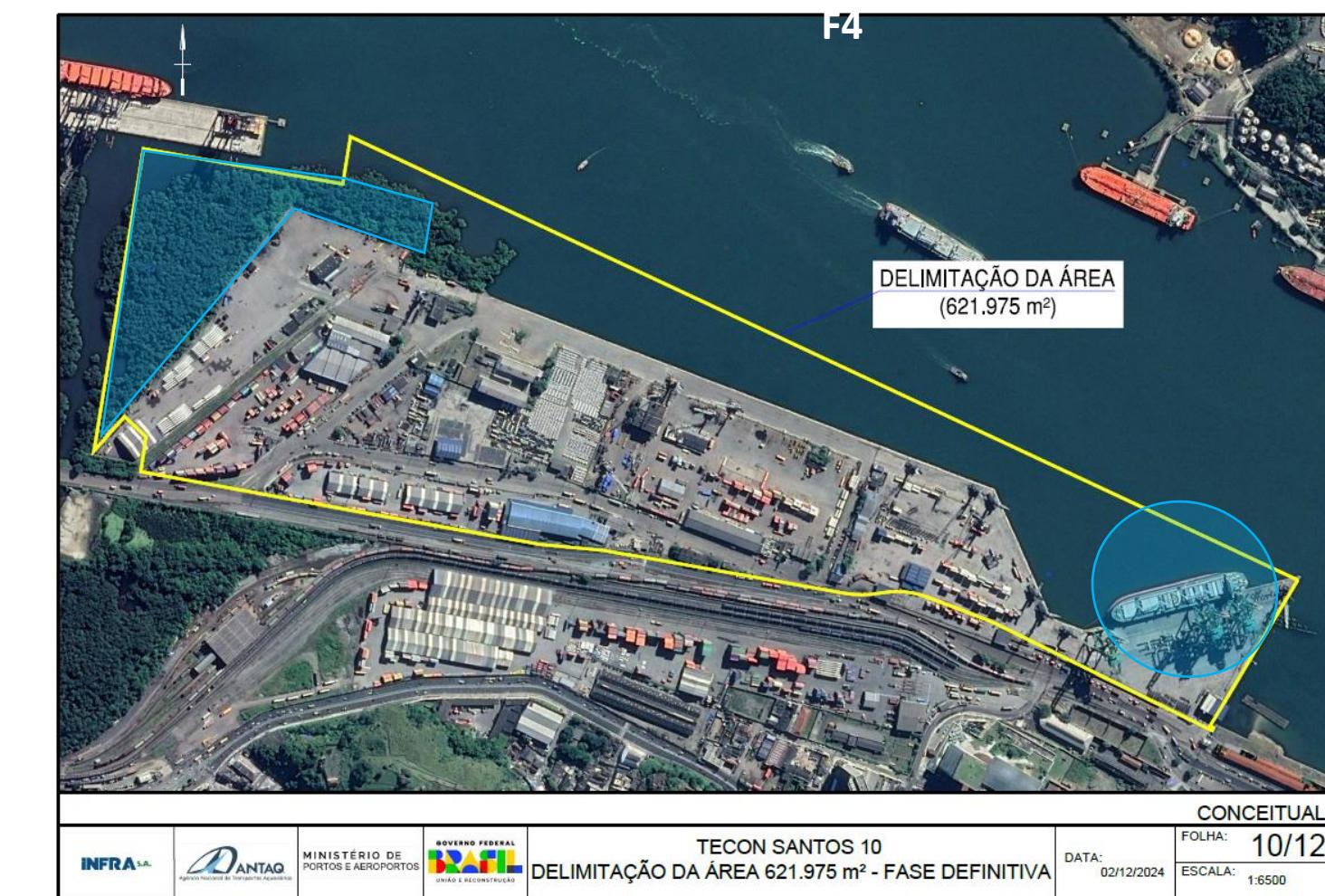
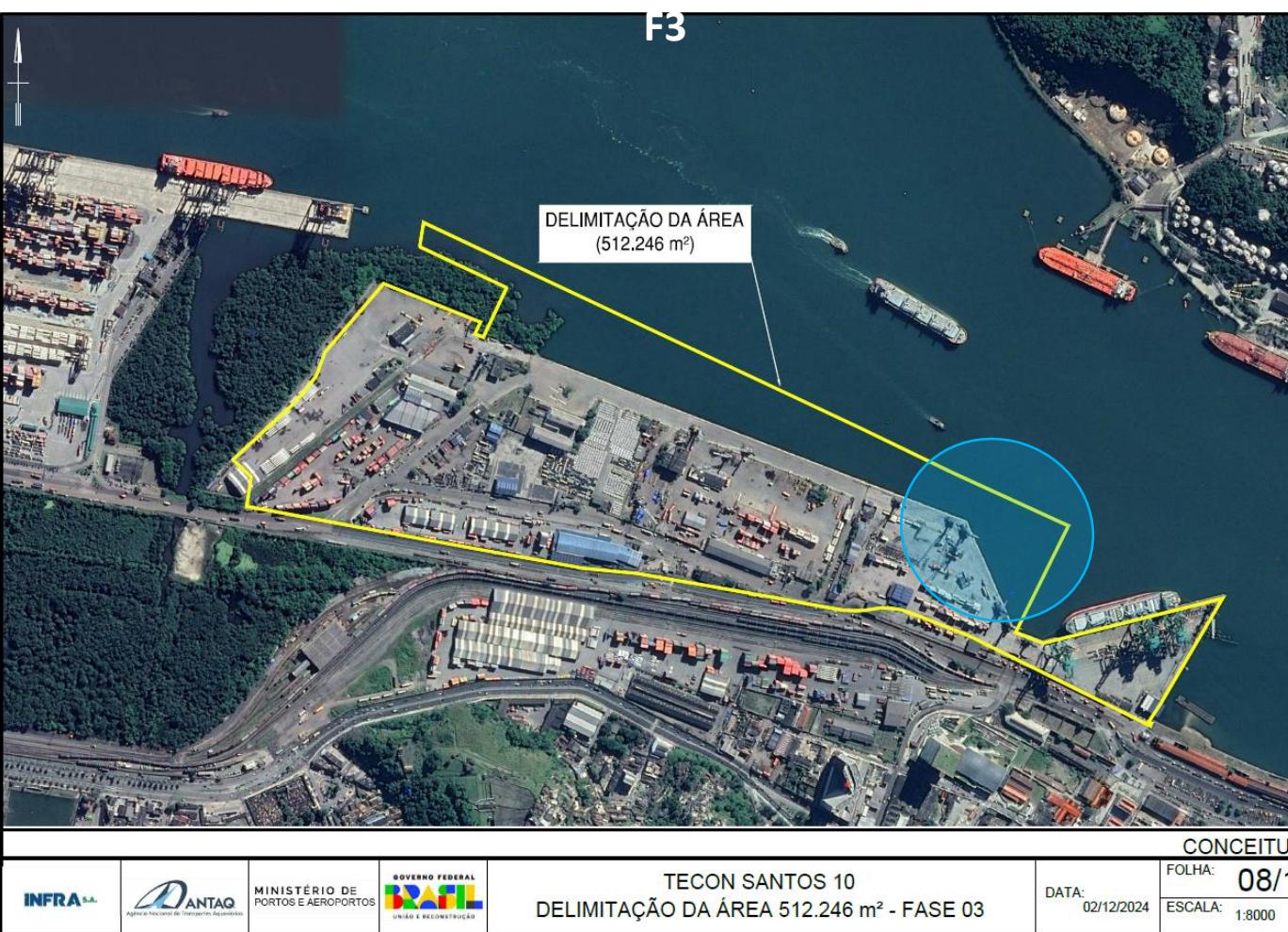
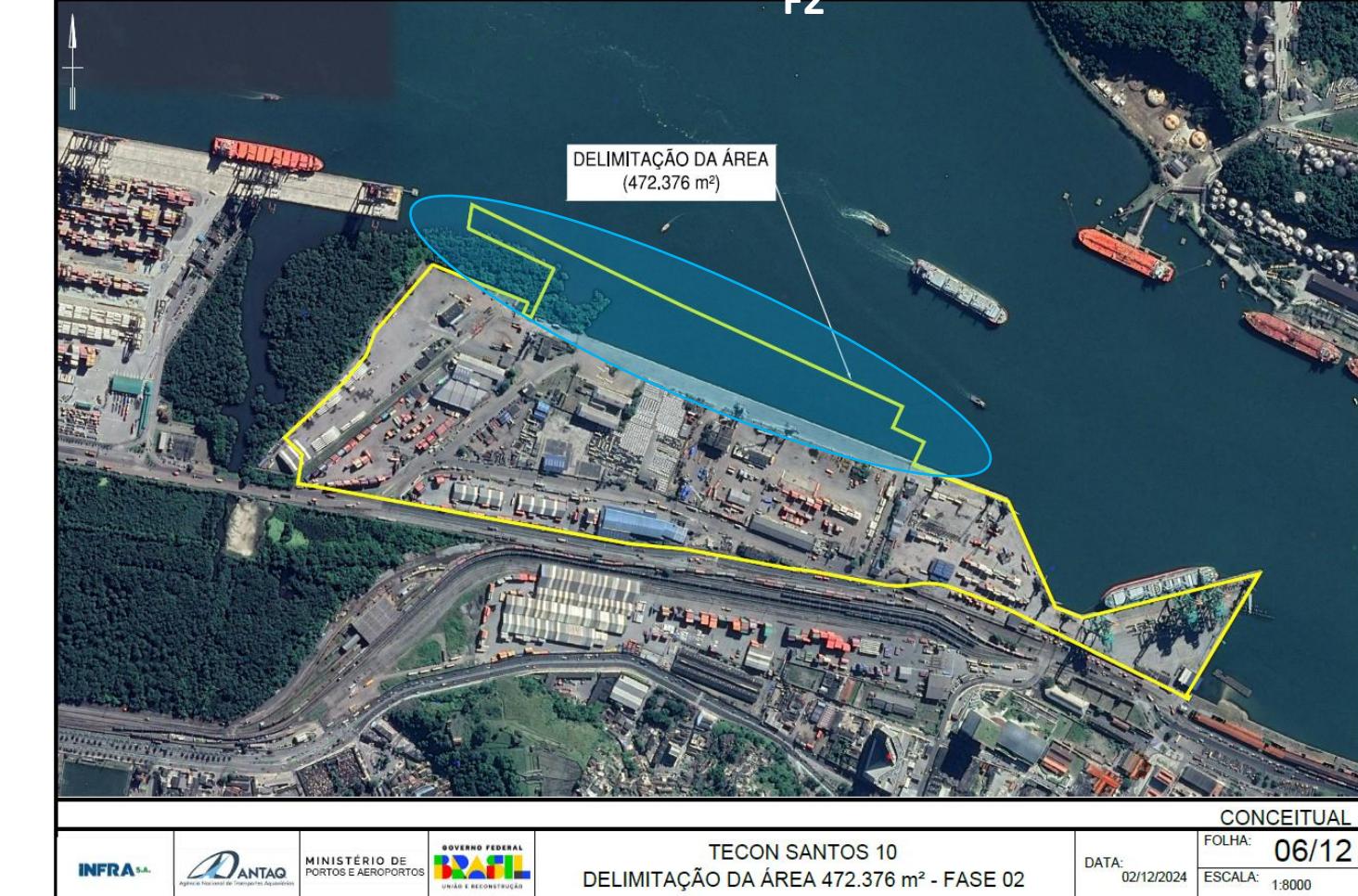
para movimentação de Contêineres e Carga Geral

Visa a **ampliação da capacidade** e a modernização das operações portuárias

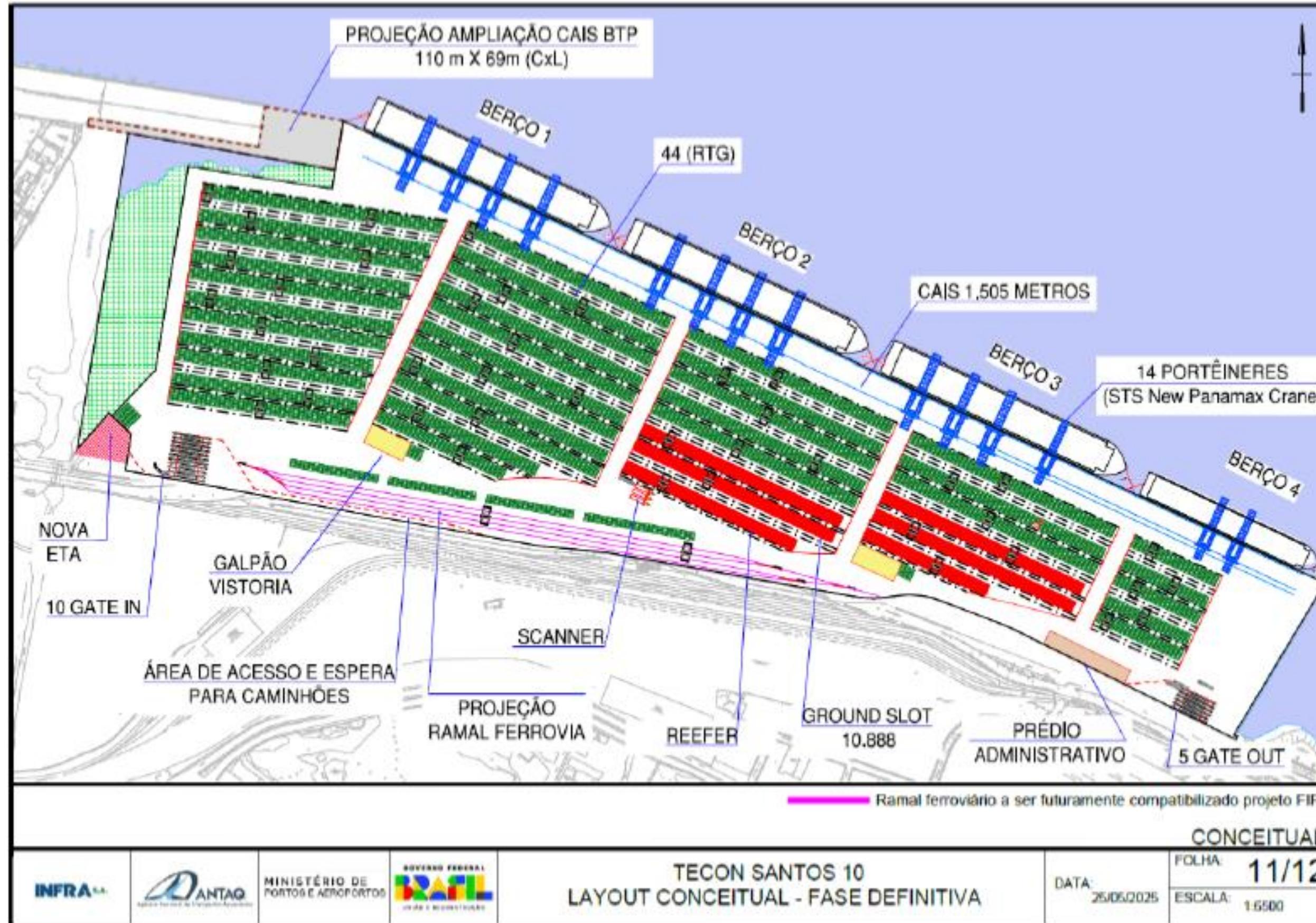
Localizado na **região do Saboó**, margem direita do Porto de Santos

# Engenharia Layout

## Eases



# Engenharia – Layout Final



**Cais linear de  
1.505 m**

(afastamento de 110m BTP)

**Área de  
621.975 m<sup>2</sup>**

**14 Portêineres**

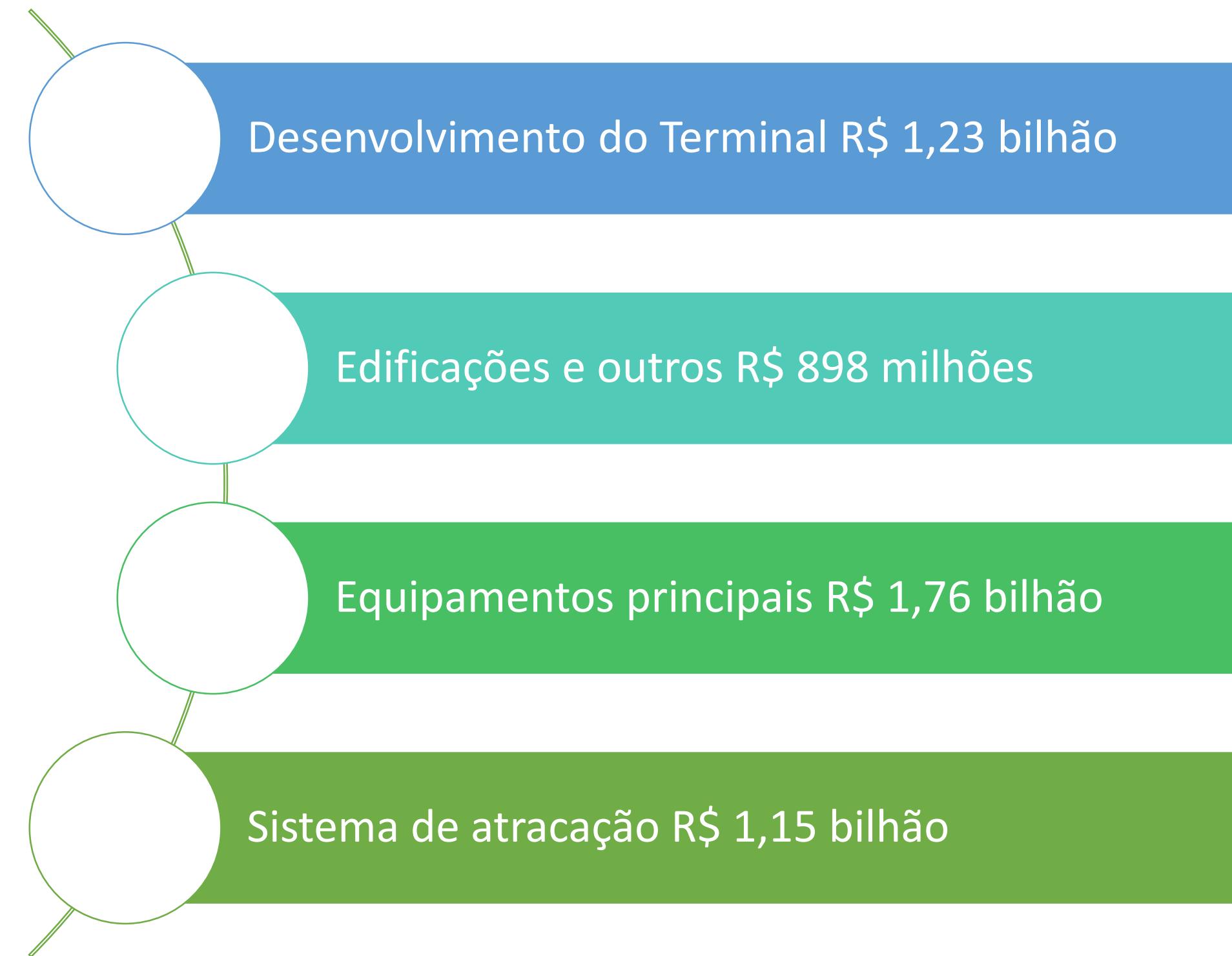
**9.918 mil  
*ground slots***

**Pátio de Carga  
Geral**

**Gates  
automatizados**

**Atendimento  
ferroviário**

**CAPEX INICIAL**  
R\$ 5,0 bilhões



# Parâmetros

## Carga Conteinerizada

	Fase 01 (ano 2)	Fase 02 (ano 5)	Fase 03 (ano 7)	Fase 04 (ano 9)
<b>Prancha média geral (Unidades/h)</b>	62	87	87	85
<b>Capacidade dinâmica do terminal (TEUs)</b>	280.000	1.350.000	2.408.000	3.250.000

## Qualidade do Sistema de acesso terrestre Rodoviário ao Terminal

	Tempo (máx)	Decumprimento do parâmetro (fora da via pública)	Decumprimento do parâmetro (via pública)
<b>Tempo de fila espera (gate-in)</b>	15 min/veículo, assegurado espaço suficiente na fila para que os veículos em espera não cheguem à via pública em, pelo menos, 26 (vinte e seis) dias no período de um mês civil (probabilidade de 85%)	Ocorrência de algum veículo com tempo de espera na fila do gate superior a 15 minutos, sem que haja culpa do veículo ou do seu motorista, contabiliza-se o dia da ocorrência como dia de descumprimento do parâmetro.	Ocorrência de algum veículo na fila dos gates sobre a via pública em mais de 4 (quatro) dias por mês, sem que haja culpa do veículo ou do seu motorista, contabiliza-se somente os dias que excederem os 4 (quatro) dias referenciais como prazo de descumprimento do parâmetro.

# Investimentos obrigatórios

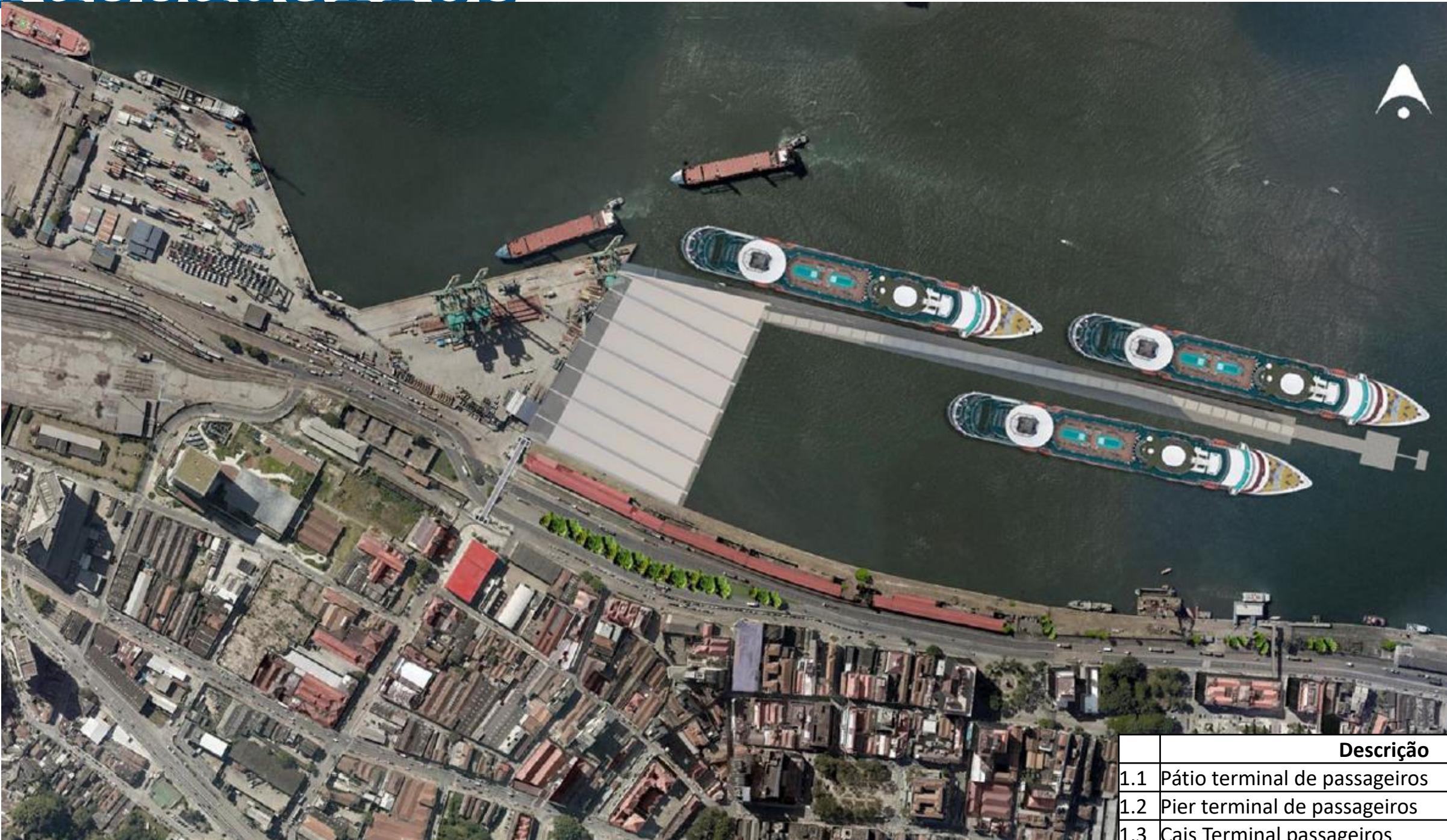
Ref.	Investimento – Sistema Aquaviário e Acostagem	Prazo para Implantação
A	<p>Construção de cais de atracação com estrutura compatível para receber navios até a classe Triple E com profundidade de dragagem de até -17m (DHN). O cais projetado deve conter a extensão total de aproximadamente 1.505 metros, de forma linear, necessário para adequado atendimento simultâneo de no mínimo 3 (três) navios da classe New Panamax e 1 (um) navio da classe Panamax. O cais deverá ser construído de forma a disponibilizar, no mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i) dois novos berços com faixa de cais de 823 m de extensão;</li><li>ii) um terceiro novo berço com faixa de cais totalizando 1.220 m de extensão;</li><li>iii) um quarto novo berço com faixa de cais totalizando 1.505 m de extensão;</li></ul>	<p>i) Até o final do Ano 4</p> <p>ii) Até o final do Ano 6</p> <p>iii) Até o final do Ano 8</p>

Ref.	Investimento – Desenvolvimento do Terminal	Prazo para Implantação
A	Pátio de contêineres e carga geral e vias de circulação com capacidade de no mínimo 3,25 milhões TEU/ano e 91 mil toneladas/ano, incluindo: construção de novos pátios (retroárea) de no mínimo 130 mil m <sup>2</sup> ; execução de rede drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio, para adequação dos pátios existentes; recuperação de pátios existentes e execução de vigas de rolamento para atendimento ao trânsito de Transtêineres – Rubber Tyred Gantry Crane (RTG) nos pátios existentes.	Até o final do Ano 8
B	Recepção e expedição rodoviário compatíveis com a capacidade total projetada para o terminal, contendo: i) gates automatizados, área de buffer e sistema de agendamento, dimensionado e operado de modo a garantir bom nível de serviço, sendo primordial que as filas de caminhões não alcancem e afetem as vias externas de acesso ao Porto; ii) aquisição de área e implantação de pátio regulador de tráfego, de no mínimo 87.798m <sup>2</sup> , localizada em uma distância máxima de 50 quilômetros em relação ao terminal;	i) Até o final do Ano 8 ii) Até o final do Ano 6
C	Implantação de ramal ferroviário; ou, alternativamente, pagamento de outorga adicional de R\$ 24.506.084,11 à Administração do Porto, caso não seja disponibilizado conexão com o sistema ferroviário do porto;	Até o final do Ano 8
D	Demolições de edificações, realização de cercamento e construção de prédios administrativos e galpões, em quantidade e especificações adequadas;	Até o final do Ano 4

Ref.	Investimento – Equipamentos	Prazo para Implantação
A	<p>Aquisição de no mínimo 11 (onze) novos Portêineres – Ship to Shore (STS) – Post-Panamax e Triple E, com atendimento até a 24<sup>a</sup> fileira dos navios porta-contêineres e retrofit dos três STS existentes, de modo a totalizar no mínimo 14 STS em operação no terminal. A aquisição deverá ser realizada de forma a disponibilizar, no mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 8 (oito) novos STS;</li> <li>ii) 3 (três) novos STS;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Até o final do Ano 4</li> <li>ii) Até o final do Ano 6</li> </ul>
B	Aquisição de novos Transtêineres – Rubber Tyred Gantry (RTG) elétricos e retrofit dos existentes, de forma a atender a capacidade projetada para o terminal, considerando operação dos 11 (onze) novos STS e 3 (três) existentes, em quantidades e especificações adequadas;	Até o final do Ano 8
C	Aquisição de Plataformas com tomadas reefer, compatível com a demanda do Complexo;	Até o final do Ano 8
D	Obtenção de balanças, scanners, subestações, spreaders, terminal-tractors e semi-reboques, em quantidades e especificações adequadas.	Até o final do Ano 8

Ref.	Investimento	Prazo para Implantação
A	Aquisição e instalação de um novo sistema de tratamento de águas, contemplando remoção de interferências e sistema de saneamento existente no interior do terminal, atendendo as condicionantes estabelecidas pela Autoridade Portuária.	Até o 4º (quarto) ano de contrato
B	Aquisição e instalação de um novo sistema de subestação de energia, contemplando remoção das estruturas existente no interior do terminal e construção de novas unidades com fácil acesso para Autoridade Portuária. A nova infraestrutura pública deve ser suficiente para suprir a demanda de iluminação pública no trecho da avenida Augusto Barata e para transferir a potência energética até a próxima subestação (BTP), bem como deve atender as especificações e condições apresentadas pela Administração do Porto.	Até o 4º (quarto) ano de contrato
C	Dragagem de aprofundamento na área dos novos berços de atracação e acesso aos novos berços, na área compreendida entre a soleira do canal e o novo cais, para cota mínima de -15m (DHN).	Até o 8º (oitavo) ano de contrato
D	Construção de laje de no mínimo 35.000m <sup>2</sup> e píer dimensionado para atender simultaneamente até 3 navios tipo (LOA 350m, boca 51m e calado 10m) para o novo terminal de passageiros, cujo projeto deverá observar as diretrizes de compatibilização para a região do Valongo definidas pela Administração do Porto, e ser previamente aprovado pelo Poder Concedente.	Até o 4º (quarto) ano de contrato

# Engenharia - Layout Terminal de Passageiros



**Píer para atender simultaneamente 3 navios tipo:**

- LOA: 350m;
- Boca: 10m;
- Boca: 51m.

**Laje estaqueada estimada em aproximadamente 35 mil m<sup>2</sup>.**

	Descrição	Unidade	Quantitativo	Custo Unitário	Custo Total
1.1	Pátio terminal de passageiros	m <sup>2</sup>	35.097,05	5.638,47	197.893.497,07
1.2	Píer terminal de passageiros	m <sup>2</sup>	17.854,59	25.430,01	454.042.348,72
1.3	Cais Terminal passageiros	m <sup>2</sup>	2.268,03	17.593,91	39.903.518,97
1.4	Dolfin amarração	un	2,00	2.374.841,66	4.749.683,31
1.5	Passarela	m	22,00	11.735,00	258.169,95
1.6	Defensas	un	47,00	658.048,65	30.928.286,55
2	DEMAIS				
2.1	Contingências	%	5		36.388.775,23
2.2	Despesas Administrativas	%	5		36.388.775,23
3	TOTAL				800.553.055,03

# Estudo de Mercado – Carga Geral

DEMANDA MICRO	
Complexo Portuário de Santos	
Carga Geral em toneladas	
CENÁRIOS DE MOVIMENTAÇÕES	
ANO	Tendencial
2026	PTO
2027	44.935
2028	89.870
2029	89.870
2030	89.870
2031	89.870
2032	89.870
2033	89.870
2034	89.870
2035	89.870
2036	89.870
2037	89.870
2038	89.870
2039	89.870
2040	89.870
2041	89.870
2042	89.870
2043	89.870
2044	89.870
2045	89.870
2046	89.870
2047	89.870
2048	89.870
2049	89.870
2050	89.870

- **Terminal Multipropósito:** objeto contratual considera a carga geral, de forma complementar a carga conteinerizada.
- Para fins de modelagem:
  - **Cargas Geral** excluindo as cargas de celulose, veículos/peças, produtos siderúrgicos e sacarias;
  - Manutenção da operação existente de carga geral durante todos os anos contratuais;
  - Participação de mercado de **21,18%** a partir do ano 3 conforme histórico da área;
  - Preço médio considerado na modelagem **R\$ 107,88/tonelada.**
- **Movimentação Mínima Exigida - MME de 100% da demanda prevista até o oitavo ano contratual.**

# Definição do critério de participação

Princípios do  
Marco Legal

Diretrizes do  
Poder  
Concedente

Fundamentada  
em análise  
técnica prévia

Participação  
social ampla

Transparência

# Audiência Pública 02/2025

## DESPACHO DECISÓRIO Nº 6/2025/SNP-MPOR (SEI 2464456)

- i) APROVAR o Ato Justificatório ( 9326070) e o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) (9163090), devidamente revisado, da área localizada no Porto Organizado de Santos/SP, denominada Tecon Santos 10, destinada à movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral;
- ii) Solicitar à ANTAQ especial atenção para providências de abertura de novas consultas e audiências públicas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), aproveitando-se, no que couber, os elementos cabíveis dos procedimentos já realizados anteriormente;
- iii) **Solicitar à ANTAQ especial atenção para providências com a realização de nova análise concorrêncial, haja vista as previsões na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a Agência e a incumbiu de zelar pela concorrência e pelo interesse público em licitações de infraestruturas portuárias, bem como considerando o decurso de prazo entre a análise anteriormente realizada, e o atual cenário concorrêncial existente no Porto de Santos; (...)**

# Audiência Pública 02/2025

## **DELIBERAÇÃO-DG Nº 14/2025 (2482887)**

- 3.1. autorizar a abertura de audiência e consulta públicas para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento da instalação portuária na área denominada Tecon Santos 10, no Porto Organizado de Santos/SP;
- 3.2. declarar que a revisão da análise concorrencial será empreendida pela Agência de forma concomitante à realização da consulta pública;**
- 3.3. recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos que observe a necessidade de ajuste na metodologia de atualização financeira do valor correspondente ao reequilíbrio econômico-financeiro devido à antiga explorada da área, conforme decidido pela Agência por meio Acórdão 301/2022-ANTAQ; e
- 3.4. encaminhar os autos à Secretaria Especial de Licitações e Concessões - SELC para providências.

# Audiência Pública 02/2025

**513** contribuições recebidas

**56** sobre questões concorrenenciais

- 25 apontaram preocupações com a concentração horizontal e/ou verticalização de mercado.
- 20 defenderam livre participação no leilão, sem restrição a participantes.
- 11 questionamentos sobre o tema sem posicionamento expresso

**7** relatórios de estudo/análise

- SEAE/MF
- TCP
- Maersk
- ICTSI
- Neowise
- Navarro Prado
- LCA

# Parecer SEAE nº 955/2025/MF

73. A área do Tecon Santos 10, situada no principal complexo portuário da América Latina, **demanda uma análise cuidadosa por parte do poder concedente e da ANTAQ em relação à modelagem do processo licitatório, dados os riscos de elevada concentração de mercado pós-leilão, e possíveis abusos de poder dominante derivados**, conforme pontuado nos vários estudos e contribuições da primeira audiência pública realizada em 2022.

74. Após o leilão, teremos quatro terminais de contêineres na região que, hipoteticamente, poderiam ser administrados por quatro grupos econômicos distintos, aumentando-se a variedade de prestadores de serviços portuários e a concorrência no mercado de carga conteinerizada, o que implicaria num possível aumento do leque de serviços portuários disponíveis aos usuários (inciso IV, artigo 3º, da Instrução Normativa SRE nº 12/2024).

# Parecer SEAE nº 955/2025/MF

75. Em contraste com a objetividade e verificabilidade da concorrência no certame licitatório, as características concorrenenciais após o arrendamento carecem de tais atributos. **Os problemas concorrenenciais que se manifestam no decurso de décadas subsequentes aos arrendamentos portuários podem ostentar elevada complexidade e dificuldade de remediação**, exigindo intervenções de maior envergadura por parte da ANTAQ, do CADE ou do Poder Judiciário. **Saliente-se a morosidade e o elevado custo inerentes a tais intervenções, as quais frequentemente se prolongam em litígios extensos**, em virtude de sua complexidade intrínseca e da imperiosa observância dos princípios do devido processo administrativo ou legal.

(...)

77. O empreendimento denominado Tecon Santos 10 apresenta-se como o principal projeto do setor portuário santista com potencial de alterar a concorrência na região por décadas. **Dante desse panorama, a modelagem adequada do processo licitatório concernente ao Tecon Santos 10, com o objetivo precípua de fomentar a concorrência intraportuária pós-leilão, afigura-se como a via mais promissora para a geração de benefícios econômicos suscetíveis de serem compartilhados com os usuários dos serviços portuários.**

# Revisão da Análise Concorrencial

**A revisão da análise realizada pela Gerência de Regulação Portuária abordou:**

- Contribuições da AP nº 02/2025;
- Definição do mercado relevante geográfico e produto;
- Análise concorrencial de sobreposição horizontal (cenários com os atuais incumbentes e com novos entrantes);
- Análise concorrencial de integração vertical e possíveis incentivos econômicos para fechamento de mercado;
- Eventuais possibilidades para evitar concentração excessiva e prós e contras regulatórios e concornciais;

# Revisão da Análise Concorrencial

A revisão, descrita na Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553), de 17/04/2025, apreciou diversos cenários de sobreposição horizontal e integração vertical, apontando as medidas possíveis do ponto de vista de política regulatória a ser adotada pela ANTAQ. As alternativas apresentadas pela área técnica foram:

- **Permitir verticalização, mas vedar os atuais incumbentes de participarem do leilão; ou**
- **Permitir a participação dos incumbentes, desde que devolvam os ativos no Porto de Santos.**

# Revisão da Análise Concorrencial

Ao examinar os aspectos positivos e negativos das opções apresentadas, elencados detalhadamente no capítulo 6 da Nota Técnica nº 51/2025/GRP/SRG, o **Gerente de Regulação Portuária** posicionou-se pela adoção da opção a) **Permitir verticalização, mas vedar os atuais incumbentes de participarem do leilão**

- aumento da quantidade de players de forma a incorporar novos atores tanto no segmento portuário quanto no segmento de navegação, com possibilidade de incremento de novos contratos e opções logísticas
- limitação das estratégias de discriminação e adoção de condutas unilaterais de venda casada
- risco de descontinuidade das operações dos demais terminais em caso de adoção da segunda opção
- potencial risco de colusão diante do compartilhamento de informações sensíveis de antigos parceiros comerciais

# Revisão da Análise Concorrencial

**DESPACHO GRP (SEI nº 2535809)**

“No que se refere à diminuição da concorrência pelo mercado, de forma a minimizar esse risco reputo que uma solução viável seria a realização do certame em duas etapas, assim definidas:

**Etapa 1: não permitindo a participação dos atuais incumbentes do Porto de Santos** - poderiam participar dessa fase do certame agentes econômicos que atendessem os requisitos do edital, mesmo armadores, que não possuem ativos portuários no porto. Em caso de licitação deserta, seria realizada a segunda etapa do leilão.

**Etapa 2: participação geral, inclusive atuais incumbentes do Porto de Santos, desde que esses, na hipótese de sagrarem-se vencedores do certame, promovam, até a assinatura do novo contrato, o desinvestimento dos ativos que atualmente exploram**, mediante transferência do controle societário ou transferência de titularidade do próprio arrendamento portuário, conforme o caso.”

## Acórdão 2.287/2020 – TCU (STS14A)

A livre concorrência é princípio de assento constitucional (art. 170, inciso IV, da Constituição de 1988) e legal (art. 29, inciso XI, da Lei 8.987/1995; art. 1º, inciso IV, da Lei 9.491/1997). Por outro lado, a Carta Magna consagra que a lei pode criar restrições ao princípio da livre concorrência em caso de abuso de poder econômico voltado à dominação de mercados e à eliminação da concorrência (art. 173, § 4º, da Constituição Federal).

Daí se vê que o constituinte originário admitiu a relativização da livre concorrência em caso de concentração de mercados, como forma de preservar a higidez do mercado privado. A solução, portanto, perpassa a ponderação de valores.

Apesar das dificuldades envolvidas em decisões dessa natureza, as circunstâncias indicadas no caso concreto permitem concluir ser adequada, razoável, aconselhável e proporcional a restrição à participação no certame em prol da existência de concorrência entre os terminais de celulose do Porto de Santos.

Conforme destacado pela SeinfraPortoFerrovia no caso concreto, a capacidade de movimentação e armazenagem de celulose do grupo controlado pela Suzano, ora representante, poderia chegar a mais de 70% no Complexo Portuário de Santos, caso venha a arrematar apenas um dos terminais ora em licitação.

# Precedentes no setor portuário

## **STS14A (Leilão nº 02/2020)**

22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de celulose do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.

22.14.1. A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum

## **STS13A (Leilão nº 02/2019)**

22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado relevante só poderão ser declaradas vencedoras na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.22.14.1. A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum."

# Minuta de Edital

1.1.32. Proponente Não-Incumbente: pessoas jurídicas, fundos de investimento e entidades de previdência complementar participantes do Leilão, individualmente ou em Consórcio, que, na data de aprovação do Estudo Concorrencial, não sejam titulares de contrato e não possuam qualquer participação societária no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo Grupo Econômico;

1.1.33. Proponente Incumbente: pessoas jurídicas, fundos de investimento e entidades de previdência complementar participantes do Leilão, individualmente ou em Consórcio, que, na data de aprovação do Estudo Concorrencial, sejam titulares de contrato ou possuam qualquer participação societária no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo Grupo Econômico

# Minuta de Edital

- 22.1.1. Na etapa 1 do **Leilão**, serão abertas apenas as propostas das **Proponentes Não-Incumbentes**, nos termos do item 1.1.32.
- 22.1.2. Caso não tenham sido apresentadas propostas válidas na etapa 1 do **Leilão**, proceder-se-á à etapa 2, em que serão abertas as propostas das **Proponentes Incumbentes**, nos termos do item 1.1.33.
- 28.2.2. Na hipótese de **Adjudicatária** que seja **Proponente Incumbente**, nos termos da cláusula 19.7, a convocação da **Adjudicatária** pelo **Poder Concedente** para a assinatura do contrato somente se dará quando for concluída efetivamente a operação de **Transferência de Titularidade ou de Participação**, por meio do registro na junta comercial competente, o qual deverá ser encaminhado ao **Poder Concedente** como condição para a assinatura do **Contrato de Arrendamento**.

# Minuta de Contrato

6.3 A transferência do controle societário e da titularidade do Arrendamento somente poderá ocorrer após a conclusão dos investimentos mínimos previstos na cláusula 7.1.2.5, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da Arrendatária, desde que tal condição seja devidamente comprovada.

6.4 É vedada a transferência, durante todo o prazo contratual, de qualquer percentual de participação do Arrendamento a pessoas jurídicas, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo grupo econômico, que sejam titulares ou tenham qualquer participação societária em contrato de Arrendamento ou de Adesão de instalação portuária autorizada para a movimentação de contêineres nas cidades de Santos, Guarujá e Cubatão.

# Minuta de Contrato

- 7.1.2.7 Havendo indícios ou fundado receio de materialização de riscos e efeitos potenciais derivados de condutas anticompetitivas, discriminatórias ou abusivas da instalação portuária, trazidos a conhecimento por representação pública ou denúncia, após o devido juízo de admissibilidade, ou de ofício pela ANTAQ, esta requisitará informações e documentos para a apuração específica;
- 7.1.2.8 Sem prejuízo das medidas fiscalizatórias e sancionatórias previstas nas leis e normas, a recusa do adimplemento do fornecimento das informações previstas na Subcláusula 7.1.2.7 sujeitará a Arrendatária às penalidades previstas nos normativos da ANTAQ e neste Contrato, sendo expressamente vedada a possibilidade de alegação de ausência de poderes para exigir as informações pactuadas;
- 7.1.2.9 Eventuais contratos de exclusividade ou prioridade do terminal, ou partes de terminal, celebrados com armadores, deverão ser comunicados à ANTAQ.