

**COMISSÃO LOCAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS  
CLAPS  
ATA DA 69ª REUNIÃO**

Às 14 horas e 30 minutos do dia 14 de janeiro de 2019, na sala de reuniões na Sede do Conselho de Autoridade Portuária, situado na Rua Augusto Severo nº 07 – 13º andar, em Santos - SP, reuniu-se a Comissão Local das Autoridades nos Portos, atendendo o que determina o artigo 5º do Decreto nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012, realizando sua sexagésima nona reunião (ordinária). Compareceram os seguintes representantes: José Alfredo de Albuquerque e Silva (Coordenador-Suplente), representante da Autoridade Portuária; CMG Daniel Américo Rosa Menezes, representante da Autoridade Marítima; Rejane Matias Rodrigues Caldas, representante do MAPA; Érica Cristina Santos Carvalho, representante da ANVISA; Daniel Alves, representante da ANTAQ; e, Cleiton Alves dos Santos João Simões, representante da Receita Federal. Fica registrado que o representante da Polícia Federal, não compareceu à reunião, justificando sua ausência. Como convidados permanentes compareceram Ana Angélica, representante do IBAMA; TC Daniel Tenório dos Santos e MJ Maurício Biloti Machado Cunha, representantes do Corpo de Bombeiros. Como convidados, compareceram os Srs. Maurício Gaspar e Eduardo Nocetti, representantes da CODESP. Fica registrado que a representante da Polícia Civil e o representante da Polícia Militar, não compareceram à reunião, justificando sua ausência. Para prestar apoio técnico e administrativo à reunião, estiveram presentes como Secretário da Comissão, Sr. Jorge Leite dos Santos e o Técnico Portuário Reginaldo Brito de Lima. Na sequência, com a palavra, o Coordenador-Suplente da Comissão, Sr. José Alfredo de Albuquerque e Silva, agradeceu a todos pela presença, passando ao item **I – ABERTURA. I.01** - Foi submetida ao Colegiado a apreciação da Ata da 68ª reunião, que lida e achada conforme, foi devidamente assinada pelos presentes. Na sequência o Coordenador-Suplente passou ao item **I.02** - Comunicações do Coordenador da Comissão. O Coordenador-Suplente da Comissão, comunicou aos demais membros, que coordenará a presente reunião, tendo em vista a renúncia do Presidente da CODESP, e também Coordenado da Claps, Sr. Luiz Fernando Garcia da Silva, ocorrida no dia 05/01/2019, enfatizando que a próxima reunião, provavelmente, já deverá ser coordenada pelo novo Presidente da CODESP, e também Coordenador da CLAPS. Não havendo outras manifestações, passou ao item **II – ASSUNTOS GERAIS**: Os assuntos apreciados receberam as seguintes manifestações:

**II.01- GRUPO de TRABALHO PREVENÇÃO DE SINISTROS – GT-PS.** Apresentação do cronograma do banco de dados de cargas perigosas transportadas em contêineres. O Coordenador-Suplente da Comissão, Sr. José Alfredo de Albuquerque e Silva, passou a palavra ao Coordenador do GT-PS, Sr. Eduardo Nocetti, que realizou apresentação do cronograma do banco de dados de cargas perigosas transportadas, destacando as ações necessárias, conforme a seguir: a) **Fase 1 (30 dias):** a1) Solicitação oficial (carta) arquivo XLS da ABIQUIM: CLAPS e ABTRA; a2) Padronizar Nomenclatura (quadra, pilha, fila/lastro); a3) Revisão das Pendências do Manual do Banco de Dados; a4) Revisar e-CPF do pessoal da SUPGP (Coord. CCOS). b) **Fase 2 (60 dias):** b1) Finalizar Manual do Banco de Dados; b2) Desenvolver treinamentos: integrantes SUPGP; b3) Desenvolver treinamentos: integrantes do Corpo de Bombeiros; b4) Definir responsáveis pela “Validação/Checagem”; b5) Definir calendário permanente de “Validação/Checagem” para 2019. c) **Fase 3 (90 dias):** c1) Realizar testes de mesa pela Comissão composta pelo T.I. da ABTRA e GT-PS (depuração); c2) Realizar Testes de Mesa: envolvendo SUPGP e Bombeiros, conjuntamente (comunicação de emergência incluindo: remessa/recebimento de informação, bem como interpretação dos dados); c3) Acompanhamento pelos responsáveis pela “Validação”; c4) Realizar Exercícios de Campo (conjuntos); c5) Reavaliação Permanente dos Resultados. Durante todas as Fases (ao longo dos 90 dias) o GT-PS deverá: 1) Fornecer relatórios mensais ao CLAPS (andamento das ações); 2) Para fins de Supervisão e acompanhamento do CLAPS, com vistas às Ações em Desenvolvimento; 3) Reavaliação Permanente dos Resultados pelo CLAPS. Após as Fases (ao longo de 2019), o GT-PS deverá: 1) Fornecer relatórios mensais ao CLAPS; 2) Para fins de Supervisão das ações dos Responsáveis pela Validação do Banco de Dados e, acompanhamento da operacionalidade do sistema; 3) Reavaliação Permanente dos Resultados pelo CLAPS. Ao longo de todas as fases, o Coordenador do GT-PS sugere e solicita ao CLAPS que: 1) Todas as ações sejam realizadas sem divulgação à mídia; 2) Motivação: Evitar expectativas fora do cronograma e/ou programação pretendida. Após apresentação, a Comissão agradeceu o coordenador do GT pelas informações prestadas e recomendou que o grupo de trabalho realize testes, com, e também, sem o emprego da CCOS, quanto às ocorrências referentes a cargas perigosas transportadas em contêineres no Porto de Santos. Recomendou ainda, que o Grupo consulte a ABTRA sobre a possibilidade daquela Associação transmitir as informações no período de 24 horas. Em seguida, o Representante do Corpo de Bombeiros, enfatizou que os trabalhos realizados pelo Grupo são de grande importância para os trabalhos da Corporação durante a

ocorrência de sinistros no Porto, bem como para Comunidade. Por fim, a Comissão solicitou que o GT apresente, na próxima reunião, a evolução dos trabalhos. **II.02 – GRUPO DE TRABALHO – MANUTENÇÃO DE EMBARCAÇÃO – GT MAE.** Apresentação do Relatório da Reunião realizada no dia 08/01/2019. O Coordenador-Suplente da Comissão, Sr. José Alfredo de Albuquerque e Silva, passou a palavra ao Coordenador do GT MAE, Sr. Mauricio Bernardo, que realizou um relato sobre a reunião ocorrida no dia 08/01/2019, destacando os seguintes tópicos: 1) Revista às informações fornecidas e apresentação de esclarecimentos e 2) Alinhamento das demandas e apresentação de considerações técnicas sobre as mesmas. Foi apresentada, naquela reunião, considerações, correções e sugestões sobre os assuntos abordados nas reuniões anteriores do GT MAE conforme especificado a seguir: a) *Água de Lastro:* Foi informado que a Resolução DP/95.2002 proíbe qualquer tipo de lançamento, descarga ou despejo não autorizado, inclusive água de lastro, sobre o cais e píeres e, em seguida, foi sugerido que ocorra o alinhamento quanto às atribuições das partes envolvidas no GT MAE. Em seguida os representantes da CODESP, Sra. Deborah Pinaud, Gerente de Meio Ambiente, e Sr. Luis Júnior, Coordenador de Controle Ambiental, prestaram, naquela reunião, informações sobre o tema, destacando que a fiscalização da água de lastro é uma atribuição majoritária da Autoridade Marítima, cabendo à Autoridade Portuária o acompanhamento de eventuais impactos causados pelo deslastre irregular na região do Porto Organizado de Santos. b) *Limpeza e Manutenção de Cascos de Navios:* Foi informado que em setembro/2018 a CODESP instituiu a Resolução DIPRE/128.2018, que regulamenta as atividades de mergulho e estabelece que fica proibido qualquer atividade de mergulho envolvendo a limpeza e a remoção de cracas nas obras vivas de embarcações atracadas e/ou fundeadas na área do Porto Organizado de Santos. Foi sugerido, naquela reunião, que as ações de fiscalização dos temas abordados no GT-MAE sejam organizadas no âmbito próprio grupo, sem a necessidade de se esperar a formação de um novo grupo do CLAPS para tratar exclusivamente de atividades de fiscalização, conforme proposto na 3ª reunião ordinária. A sugestão do Coordenador foi aprovada pelos membros presentes naquela reunião, e, o Sr. Mauricio Gaspar, ressaltou que o assunto pode ser aprofundado na reunião do Grupo, que irá tratar especificamente do tema informando que a Autoridade Portuária está revisando a Resolução DP/92.2006, que proíbe os serviços de pintura, raspagem, limpeza, picotagem e retirada de cracas dos cascos de embarcações nas áreas do Porto Organizado de Santos. c) *Resíduos Sólidos:* O Sr. Sr. Fábio Alves Silveira, Engenheiro Sanitarista da CODESP, esclareceu, naquela reunião, que o gerenciamento de

resíduos do Porto Organizado de Santos é indiferente em relação à vida útil de aterros e que o valor total de resíduos gerados pela Autoridade Portuária, Arrendatárias e Embarcações, no ano de 2017, foi de 93.948 toneladas de resíduos sólidos e 63.115 m<sup>3</sup> de resíduos oleosos. Informou ainda, que a Autoridade Portuária acompanha de perto a gestão de resíduos de cada arrendatário, assim como das embarcações, e publica relatório anual com os dados de gestão, desde 2012, tendo inclusive instituído em 2014 o Plano de Gestão de Resíduos Sólidos – PGRS do Porto Organizado de Santos, com diretrizes padronizadas a serem seguidas por todos os terminais, bem como a publicação de um roteiro padrão para a elaboração dos PGRS. O representante da ANVISA, destacou, naquela reunião, a importância da Resolução ANVISA nº 56, de 6 de agosto de 2008, que dispõe sobre o regulamento técnico de boas práticas sanitárias no gerenciamento de resíduos sólidos nas áreas de portos, aeroportos, passagens de fronteiras e recintos alfandegados. d) Limpeza dos Porões de Navios: Foi informado, naquela reunião, que a resolução que abrange este tópico não está sendo revisada no momento, no entanto, com base na discussão da reunião deste GT, agendada para fevereiro/2019, será iniciado o processo de revisão. Prosseguindo, em observância à 5ª Reunião deste Grupo, comunicou que a única empresa credenciada para executar o serviço de limpeza dos porões de navios é RIHEL SERVIÇOS MARÍTIMOS, que já foi notificada a cumprir o item 4 da Resolução DP/116.2013, que estabelece que as empresas devem notificar a Autoridade Portuária, com antecedência mínima de 24 horas, da realização da atividade, com a previsão de início e término dos serviços; e) Resíduos Oleosos: Foi informado, naquela reunião, que a CODESP possui a Resolução DP/13.2014 que rege a retirada de resíduos de embarcações, que é baseada nas normas e legislações vigentes para o tema, servindo de referência para todos os portos do Brasil, comunicando que a Autoridade Portuária toma todos os cuidados possíveis e que esbarra na dificuldade de acompanhamento das operações pela falta de contingente. Por fim, foi sugerido a realização de incursões do GT, em datas de operação de retirada de resíduos pelas credenciadas, para verificação dos desvios existentes, bem como discussões conjuntas visando melhorias.

3) Aprovação de cronograma dos trabalhos do GT MAE. Foi sugerido, naquela reunião, que a dinâmica das reuniões ordinárias do Grupo seja pautada da seguinte maneira:

- 1) Apresentação dos resultados e produtos gerados em função das demandas componentes do plano de trabalho gerado nas reuniões pretéritas;
- 2) Discussão técnica sobre o tema escolhido para a reunião;
- 3) Proposição de soluções e atualização do plano de trabalho;
- 4) Definição das informações a serem levantadas para a reunião seguinte.

Em seguida, ainda

com a palavra, o Sr. Mauricio Gaspar sugeriu que os temas sejam tratados na seguinte ordem: a) Lavagem de porão; b) Água de lastro; c) Limpeza e manutenção de casco de navios; d) Resíduos sólidos; e) Resíduos oleosos; f) Abastecimento de navios; g) Esgoto sanitário; e, h) Fumigação de porões de navios. Fica registrado que as sugestões foram aprovadas unanimemente pelo Grupo, naquela reunião. A Comissão também aprova os temas conforme apresentados nesta reunião. 4) Definição das informações a serem levantadas para próxima reunião (lavagem de porões). Relativamente ao tema o Grupo registrou as seguintes definições: a) A Resolução CODESP DP nº 116.2013 deverá ser enviada pela Secretaria a todos os membros do Grupo para que ela seja previamente analisada e debatida na próxima reunião do grupo; b) O Coordenador deverá convidar um representante da Gerência de Acesso para participar da próxima reunião e auxiliar na definição dos navios que podem fazer parte do escopo de fiscalização do grupo e prestar esclarecimentos sobre sua dinâmica de atracação; c) O Coordenador destacou, naquela reunião, a importância da participação de um representante do MAPA na próxima reunião deste Grupo para auxiliar no conhecimento da nova legislação do referido Ministério sobre o tema. Relativamente ao tema, a representante do MAPA, presente nesta reunião, informou que irá providenciar para que o MAPA participe da próxima reunião do GT-MAE; d) O representante da Marinha deverá prestar informações sobre o plano de gerenciamento de água de lastro das embarcações que atracam no Porto Organizado de Santos; e) Os representantes do GT deverão propor ações para viabilizar que seja informada à CODESP as coordenadas do descarte dos resíduos oriundos dos serviços de lavagem porões; f) O representante da ANTAQ deverá prestar informações sobre o nível de atuação do referido órgão junto às Agência Marítimas, Armadores e empresas prestadoras de serviços; g) A CODESP deverá viabilizar reunião com uma empresa certificadora para melhor entender como funciona o processo de aprovação ou negatificação de porões de navios; e h) Os representantes do grupo deverão avaliar estratégias para o levantamento prévio e efetivo de informações quanto à ocorrência de operações de lavagem de porões no Porto de Santos, a fim de garantir a assertividade das ações fiscalizatórias a serem realizadas pelas autoridades componentes do GT. 5) “Operação Descarte”, ocorrida no dia 28/12/2018. A representante do IBAMA, prestou informações, naquela reunião, sobre a Operação Descarte realizada na embarcação CIELO D’EUROPA pelo IBAMA, CODESP, MARINHA DO BRASIL e POLÍCIA FEDERAL, com o apoio da ANTAQ, iniciada às 7 horas do dia 28/12/2018, com o deslocamento da equipe por meio da embarcação “CAVALA” da MARINHA até a área de

*fundeio aonde estava atracado o navio CIELO D'EUROPA, destacando o sucesso alcançado, bem como a celeridade no planejamento da referida ação. A operação ocorreu nos dias 28 e 31/12/2018 e consistiu nas seguintes etapas no dia 28/12/2018: a) Visualização externa da água lançada por todo o navio; b) Verificação da água e costado com resíduos; c) Embarque no navio; d) Apresentação ao comandante; e) Verificação da documentação existente; f) Coleta de material; g) Verificação da cessão do descarte de água para formação de resíduos no entorno; h) Medição de tanques; e, i) Detecção e coleta de material semelhante na entrada do canal. Dando sequência, informou que na vistoria de retorno, ocorrida no dia 31/12/2018 enquanto o navio estava atracado no berço 38 houve nova medição dos tanques do navio e que diante da constatação de irregularidades o IBAMA está adotando as providências cabíveis conforme legislação vigente. Concluindo sua apresentação, agradeceu pelo apoio dos órgãos e entidades envolvidas e lembrou que a referida operação foi um resultado efetivo dos debates ocorridos no GT MAE. Em seguida o Grupo parabenizou os envolvidos pelo sucesso da operação, definindo que a apresentação seja anexada ao corrente relatório. 6) Inclusão de representantes do Grupamento de Patrulha Naval Sul-Sudeste e da Polícia Federal no Grupo. Tendo em vista a Operação Descarte ocorrida no dia 28/12/2018, o Grupo sugeriu que o Grupamento de Patrulha Naval Sul-Sudeste e a Polícia Federal sejam órgãos convidados permanentes do GT MAE. Quanto à inclusão de representantes do Grupamento de Patrulha Naval Sul-Sudoeste, o CMG Daniel, registrou que no seu entendimento é desnecessário. Relativamente à inclusão de membro da Polícia Federal, a Secretaria irá enviar email ao representante daquele Órgão, nesta comissão, para solicitar a indicação de nome para participar dos trabalhos do GT-MAE. Na sequência, os membros da Comissão agradeceram o Coordenador pela qualidade das informações prestadas, ficando registrado que o Relatório ficará anexo a Ata. **II.03 – GRUPO de TRABALHO FERROVIÁRIO – GT-FER.** O Coordenador-Suplente da Comissão, Sr. José Alfredo de Albuquerque e Silva, passou a palavra ao Coordenador do GT FER, Sr. Daniel Alves, que realizou um relato atual sobre os trabalhos realizados pelo grupo, destacando as seguintes informações: 1) Passarela da Santos Brasil (ME): a Antaq recebeu do MPF um questionamento com relação à continuidade da passarela que interliga a Av. Santos Dumond ao terminal da Santos Brasil (processo 50300.010216/2017-23, documento 0611525), tendo em vista que a mesma não contempla meios de acessibilidade. A Antaq já recebeu a manifestação da Portofer sobre o tema, e solicitou também o posicionamento da CODESP. Após resposta da Codesp, a Antaq responderá ao MPF; 2) Inspeção no trecho portuário da*

ferrovia na margem esquerda: em 22/08/2018, foi realizada uma inspeção ferroviária, conjunta por Codesp, Antaq e Portofer na margem esquerda, com o objetivo de cumprir a fiscalização que o grupo tem feito anualmente em todo o trecho da ferrovia sob arrendamento à Portofer, além de colher informações para relatório pela Antaq ao MPF (processo 50300.010216/2017-23). O grupo deverá produzir um relatório da inspeção. E futuramente realizar a inspeção na margem direita; 3) Demandas do MPF, procurador Felipe Jow Namba (processo Antaq 50300.010216/2017 – 23), subsidiada pela inspeção realizada na ferrovia na margem esquerda (item acima), a Antaq emitiu um relatório para o MPF sobre a passarela da Conceiçãozinha, na margem esquerda para transposição do pátio ferroviário (processo 50300.010216/2016-23). Em 08/06/2018 foi realizada uma reunião convocada pelo MPF, com participação da Portofer, da Codesp e da Antaq (nº SEI Antaq 0550451), em que a Portofer e a Codesp comprometeram-se a sanar pendências na ME (inclusive com relação à passarela), com prazos entre 3 meses e 1 ano. Status dos itens da ata: a) Item 1 (isolamento de fiação): foi atendido parcialmente, permanecendo o problema na linha de baixa tensão; b) Item 2 (vedação): conforme a Portofer, a 1ª etapa deverá ser realizada até dezembro (Km 17,3 até 15,7), e o restante será feito no 1º semestre de 2019, em compatibilidade com a construção da passarela para atendimento da Localfrio, Santos Brasil, TGG, Termag e Portofer (passarela 2); c) Item 3: a ponte sobre a vala de drenagem será substituída pela passarela 2 (mencionada no item acima); d) Item 4 (baias para caçamba da prefeitura na praça próxima à PN da Guarda): a Portofer declarou que cumprirá o prazo, até dezembro; e) Item 5: a equipe de vistoria entendeu que foram atendidas as solicitações em relação à passarela. Com relação às ocupações irregulares, a Antaq emitiu um auto de infração em desfavor da Codesp (AI 3390-1, nº SEI 0603943); 4) Vão móvel da ponte ferroviária: após aprovação do projeto de sinalização apresentado pela Portofer para o içamento da ponte ferroviária (ofício nº 487/CPSP-MB de 19/03/2018), a Capitania dos Portos de São Paulo, realizou sua vistoria de conformidade, em setembro. No momento, Portofer e Codesp, aguardam comunicação sobre a conclusão do órgão; 5) Passarela das Barcas: a Antaq levou o assunto para a reunião do CLAPS de outubro, com a presença da Portofer e do promotor Daury de Paula Junior (da área do Meio Ambiente do MPSP, na época afastado para concorrer a cargo eletivo nas eleições de 2018). O promotor manteve sua posição de reuniões anteriores, referente ao projeto macro para o local, que envolve uma passagem inferior no local, motivo pelo qual não deveria ser feita a passarela das barcas. A pretensão do projeto macro para o Centro de Santos está formalizada em TAC entre o MPSP e a

Codesp. A Antaq levou o assunto também para a reunião do CAP E 26/10/2018, e o Conselho decidiu oficializar a Codesp para prestação de esclarecimentos. Com relação à Prefeitura de Santos, a Portofer afirmou não ter recebido uma resposta satisfatória sobre a execução do projeto da passarela das Barcas. A Portofer explicou que em sua resposta a PMS afirmou que a consulta anterior foi feita antes da alteração da lei municipal, assim a empresa teria que apresentar novamente o projeto perante a Condepasa. A empresa informou que irá continuar com as formalidades junto aos órgãos competentes, enquanto não ocorre evolução no projeto de passagem inferior mencionado no TAC da Codesp; 6) PN das Barcas: enquanto não evolui a questão da passarela para isolamento da faixa de domínio, o grupo considera importante a manutenção da passagem em nível para acesso às Barcas na melhor condição possível. Foi discutida a marcação de uma reunião com a Dersa, para verificação do status para implantação das melhorias concebidas anteriormente para o local (criação de uma área de espera, com cobertura - Ofício 208/2017 da Antaq para a Dersa). Enquanto isso, a Codesp irá verificar a possibilidade de instalação de bancos para espera dos passageiros, assim como de realização da própria cobertura. Além disso, a Portofer está executando melhorias na drenagem de água pluvial junto à linha; e, 7) TAC 003/2016 – AVCBs: questão tratada no processo 50300.010378/2016-81 da Antaq. O prazo adicional de 240 dias concedido pela agência através do Ofício nº 118/2018/URESP/SFC-ANTAQ terminou em setembro, e a Portofer solicitou um novo prazo (doc. SEI 0584533), estando no aguardo da resposta da Antaq. O representante da ANTAQ, Sr. Daniel Alves, informou ainda, que nos dias 12 e 13/01 foi realizada uma operação com as participações da ANTAQ, CODESP, GUARDA PORTUÁRIA e PORTOFER, a fim de monitorar a movimentação de passageiros no Terminal da CONCAIS, para verificar os conflitos existentes quanto aos acessos aquele terminal obtendo os seguintes resultados no final dos trabalhos: a) Passageiros: 27.803; b) Desembarques: 13.463; c) 13.343 embarques; d) trânsito: 997 pessoas; e) Ônibus: 228; f) Micro-ônibus: 45; g) Vans: 87; g) Autos/Taxis: 4780.

**II.04** - Comissão do Modal Aquaviário do Porto de Santos – COMAPS (Instituída no CAP/SANTOS - Coordenador: CMG Daniel Américo Rosa Menezes). Apresentação do Relatório da Reunião realizada no dia 04/12/2018. O Coordenador-Suplente da Comissão, Sr. José Alfredo de Albuquerque e Silva, passou a palavra ao Coordenador da COMAPS, CMG Daniel, que realizou um relato sobre a 6ª reunião da Comissão ocorrida no dia 04/12/2018, destacando informações sobre os trabalhos realizados sobre os Caminhos críticos para a navegação dos navios de 366 metros no canal do Porto de Santos. Foi

realizada, naquela reunião, apresentação destacando as seguintes informações dos 5 (cinco) subgrupos do GT, conforme especificado a seguir: 1) Revisão das áreas de fundeio (Coordenação a cargo da SEVTM): Foi apresentada uma proposta para alteração das áreas de fundeio, a fim de resolver 3 problemas simultaneamente: a) Presença de navios fundeados na área em “V” invertido da área de fundeio nº 3, o que dificultaria a aproximação e saída de navios de grande porte do canal; b) Conflito da área de fundeio nº 5 com a Área de Proteção Ambiental (APA) Marinha Litoral Centro; c) Superposição de áreas de deposição de sedimentos com áreas de fundeio. No entanto, vislumbrou-se a possibilidade de inversão da área 3 (destinada a navios com programação definida de atracação para as próximas 24 horas) com a área 6 (destinada a navios em quarentena). Uma vez que as medidas dessas áreas são diferentes, haveria a necessidade de alargar o paralelogramo da área 6 na direção Sudoeste e deslocá-la para oeste, a fim de evitar a superposição com área de depósito de sedimentos. Ao final, a Praticagem solicitou a supressão da parte situada ao norte do paralelo 24°05´S na área 3, a fim de assegurar uma maior área de manobra para os navios de 366m na entrada e saída do canal. 2) Dragagem de aprofundamento do canal, sobrelargura da parte externa do canal em curva no trecho entre as boias 2A e 4 e Alargamento da bacia de manobra nos acessos à BTP e à EMBRAPORT (Coordenação a cargo da GECAM): a) ALARGAMENTO DO CANAL: a1) Alargamento do canal de acesso, principalmente no trecho de curva, entre as bóias 1 e 5 (2 e 4). De acordo com o PIANC / ABNT 13246, para navios com essas dimensões, recomenda-se aproximadamente 1 comprimento de navio na seção curva do canal. Não apenas a largura do canal é importante, mas também a dragagem efetuada em relação ao eixo do canal, considerando os alinhamentos “A” e “B” atualmente existentes. a2) Alargamento da bacia de evolução do terminal da Embraport na área leste, necessidade de dragagem de manutenção em alguns pontos. Foi comentado que esta dragagem já foi autorizada pelo IBAMA e está em curso; b) ADEQUAÇÃO DA GEOMETRIA DO CANAL DE ACESSO À BTP. Foi identificada a necessidade de obtenção de licença prévia do IBAMA para a realização de estudos sobre as formas de proteção e de estabilização da região de mangue e do cais do Saboó. Apresentou dados das corridas de simulação de trânsito no Canal com a Ponte do Guarujá e do relatório da Praticagem sobre as manobras na bacia da BTP, na qual se constatou a necessidade de uma dragagem na parte norte dessa bacia de evolução, já sugerida pela Praticagem por ocasião dos estudos da USP para a BTP, em especial se a ponte vier a ser construída; 3) Batimetria e balizamento do canal (Coordenação a cargo da GEDRA). A batimetria do

canal identificou 31 hot spots (com presença de rochas), que foram divididos em trecho A, em frente à Ilha de Barnabé, trecho B, em frente à Fortaleza de Itapema, e trecho C, em frente ao Terminal Marítimo de Passageiros CONCAIS. A Secretaria Nacional de Portos (SNP) e a Codesp estudam a metodologia a ser empregada na remoção dessas rochas; 4) Interação hidrodinâmica, preparação dos rebocadores (material/treinamento), levantamento da capacidade do canal e dos impactos operacionais, recuperação do estudo “Santos 17” (Coordenação a cargo da GEPDA): a) **INTERAÇÃO HIDRODINÂMICA:** Proposta comercial da USP para realização de estudos complementares sobre esse tema foi encaminhada pela Codesp à Sopesp, porém ainda pendente de uma tomada de decisão. b) **REBOCADORES E TREINAMENTO:** b1) Necessidade de estudo do comportamento dos rebocadores existentes no porto quando operando com navios de 366m; b2) Necessidade de treinamento dos mestres de rebocadores em simuladores para operarem no método indireto ou semi-direto; b3) A USP apresentou custos para treinamento em simuladores; e b4) Praticagem Santos confirmou possibilidade de ceder práticos para participarem dessas simulações na USP. A proposta da TPN-USP 2018/2019 prevê a realização de 2 campanhas de simulação para avaliação de métodos avançados de rebocagem (arrasto transversal, método indireto) com participação de práticos e comandantes de rebocadores com o objetivo de avaliar a efetividade destas medidas no controle de velocidade de navios contêineres/graneleiros de grande porte e treinamento e discussão de alternativas. Somente a armadora MAERSK apresentou dados solicitados pelo Coordenador do GT 366, sendo que o grupo identificou a necessidade de que os demais armadores também participem da discussão, a saber: a) Squat estimado: 50cm (8 nós) e 55cm (9 nós); b) Folga sob a quilha (FAC): 1,36m; c) Calado Operacional: 15m (para navegação em qualquer maré); d) Canal deveria ser dragado a 16,5m; e) Previsão de 2 escalas semanais (Rotas Sul e Norte). Observações: 1) Manifestaram preocupação com a elevação considerável de custos operacionais em razão da substituição do Bunker por Óleo Diesel S-10 de baixo teor de enxofre; 2) Externaram preocupação com o ônus da dragagem de aprofundamento recair sobre as empresas que operam porta-containers (a tarifação portuária encontra-se no presente momento em consulta pública pela ANTAQ); 3) Importância de retenção das receitas do Porto de Santos em proveito desse porto. A partir dos dados apresentados pela MAERSK o grupo produziu uma comparação entre os navios de 333m e 366m de loa, concluindo que um 366 ganha aproximadamente 700 TEUS adicionais para um calado de 14.5m em relação ao 333 e que o 366 com calado de 14.5m atinge um nível de carregamento de 89% (há uma perda de cerca

de 1.700 contêineres em relação ao calado de 15m). Comentou que a FAC mínima calculada para o software DUKC era de apenas 0,25m no canal e 0,9m em mar aberto e que o estudo da USP indica, em termos de análise custo-benefício, uma profundidade recomendada para o canal entre 16,2m e 16,7m. Relativamente as alterações nas NPCP-SP (velocidade no canal/cruzamento/espacamento entre embarcações / plano de contingência / posicionamento das balsas Santos-Guarujá, está sob a Coordenação da CPSP. Quanto ao tema, foi informado que o Subgrupo está se pautando em um expediente da Prefeitura de Guarujá que diz respeito sobre às sugestões de alterações, sem fundamentação técnica, que no entendimento da referida Prefeitura deveriam ser feitas para evitar eventuais acidentes aquaviários na área das travessias das balsas entre Santos/Guarujá. Isto posto, o Sr. CF Marcos Camargo comunicou, naquela reunião, que o tema será tratado internamente na CPSP e que no momento oportuno, caso necessário, a Capitania dos Portos de São Paulo irá adotar as devidas providências. Foram prestadas ainda, as seguintes informações sobre os encaminhamentos da reunião de 28/11/2018 do Subgrupo 2: 1) Foi solicitado ao representante do SINDIPORTO o seguinte diagnóstico das empresas que operam rebocadores em Santos: a) Tipos de rebocadores existentes e características operacionais mais relevantes (mormente o valor do Bollard Pull de cada embarcação); b) Portos onde estão localizados outros rebocadores que poderiam ser trazidos para Santos a fim de manobrar os navios de 366m; c) Aquisições/transferências planejadas e em curso de novos tipos de embarcações; d) Quantos e quais rebocadores e mestres, por empresa, estariam aptos a manobrar os navios de 366m de LOA nos métodos indireto e/ou semi-direto. Foi informado ainda, naquela reunião, que o SINDIPORTO forneceu dados dos rebocadores no Porto de Santos (houve discrepâncias com relação ao valor do Bollard Pull e quanto aos rebocadores que operam no canal com relação a levantamento feito pela Codesp junto às empresas) e informou que as empresas que prestam serviços de apoio ao complexo portuário santista possuem plena condição de atender as demandas futuras com o advento das operações dos navios com LOA de 366 metros. Contudo, para melhor definição da frota a ser empregada e/ou estudos de movimentação e possíveis investimentos, as associadas necessitam de maiores informações sobre: a) O número de navios que poderão demandar e seus terminais; b) o término das simulações para definição de quais equipamentos efetivamente serão utilizados; c) a frequência mensal estimada e tempo efetivo das manobras de atracação e desatracação; e que as empresas possuem mestres experientes e habilitados a operar nos métodos indireto, reverso e transversal, quando necessário; 2) Foi

considerado “caminho crítico” para o desenvolvimento dos trabalhos do Grupo o levantamento das seguintes informações acerca dos navios de 366m de LOA, a fim de permitir a elaboração de um cronograma-tentativo de trabalho: a) Previsão de demanda diária/mensal de navios; b) Nível de carregamento na chegada e saída; c) Calado operacional dessas embarcações; d) Squat, Folga sob a Quilha e Velocidade para trânsito no canal; e) Locais de atracação; f) Condições de manobra; g) Moldura temporal (estimativa). Concluindo, foi comentado que o estudo e pesquisa de obras para a otimização morfológica, náutica e logística do canal de acesso do Porto de Santos, produzido pela USP, identificou que o impacto da dragagem na erosão da Ponta da Praia foi de somente 4 a 7%, falou sobre a projeção da frota concluindo que a análise aponta que o cenário ótimo é implantar o cenário 15kTEU o mais rápido possível, e o cenário irrestrito em 2030 (ficando interessante a partir de 2026). Ressaltou ainda que a análise aponta também que os benefícios associados aos porta-contêineres são pouco superiores aos de graneis vegetais (60% contra 40%, respectivamente) e que na estrutura atual, os benefícios do cenário ótimo são auferidos principalmente pelos armadores e donos da carga, enquanto os custos são arcados pela CODESP e pelos terminais. Comentou ainda, que os estudos ora em curso no âmbito da Autoridade Portuária estão focados em uma dragagem de aprofundamento que levaria o canal para 16m, a fim de receber navios de 366m de 14.000 TEU com calado de 15,5m com 1m de maré e que, portanto, há que haver uma apresentação do assunto à Diretoria da Codesp e uma posterior discussão com os armadores, a fim de que se chegue a um consenso. Após a apresentação, ocorreram os seguintes registros, naquela reunião: a) O Relator da COMAPS, CMG Daniel, informou que em conversa informal com representante do Ministério Público Federal tomou conhecimento que a colocação de bags e a atuação de rebocadores desde o início do canal de navegação seriam algumas das condicionantes impostas pela MPF. Revelou ainda, que irá se reunir com um Procurador da República para verificar o andamento do assunto e solicitou que os subgrupos da COMAPS considerassem as requisições do Ministério Público Federal. Com a palavra o Sr. Marcelo Villas-Bôas informou que o Sr. André Bueno da Silveira, Procurador da República e representante do MPF assistiu uma apresentação sobre os trabalhos desenvolvidos pela COMAPS na 423ª Reunião Plenária do CAP, ocorrida no dia 23/11/2018, e que está agendando a realização de uma nova apresentação para os demais Procuradores lotados no MPF em Santos, destacando as vantagens competitivas para a balança comercial brasileira com a vinda dos navios de 366m para o porto de Santos; b) O representante do IBAMA, informou que o

terminal da DP World (atual denominação da EMBRAPORT) possui um estudo aprovado para dragar seu berço para 16 metros de profundidade, porém que no momento a metragem autorizada é de 14.2 metros; c) O Relator da COMAPS, CMG Daniel, solicitou que sejam repassados à Capitania dos Portos de São Paulo as posições exatas dos 31 (trinta e um) hot spots identificados pela batimetria, bem como o estudo da metodologia de fragmentação dos referidos hot spots em desenvolvimento pela Secretaria Nacional de Portos e pela CODESP. O Coordenador do Subgrupo 2 se comprometeu a retransmitir a solicitação às Gerências de Dragagem e de Controle Ambiental da CODESP. Relativamente a este tema, o CMG Daniel, reiterou ao Coordenador-Suplente da CLAPS, que as referidas informações sejam encaminhadas com maior brevidade possível, assim, ficou definido que a Secretaria irá enviar email ao Coordenador-Suplente, bem como ao Sr. Mauricio Bernardo Gaspar Filho, Gerente de Meio Ambiente da CODESP, que irão envidar esforços a fim de que seja atendido o pleito; d) O representante do SOPESP, destacou a necessidade do maior envolvimento dos representantes dos armadores de navios, bem como da definição do tipo de navio a ser considerado, juntamente com o conhecimento do efeito squat e profundidade necessária, para que posteriormente o governo federal informe se irá realizar a profundidade necessária para o recebimento do navio. Ao final da explanação sobre o tema, o Coordenador-suplente da Comissão, agradeceu o CMG Daniel, pelas informações prestadas, parabenizando a Comissão pelos excelentes trabalhos realizados até o momento, enfatizando a importância do tema para a Comunidade Portuária. **II.05** – Apresentação sobre o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. A pedido da representante do IBAMA, Ana Angélica, a Comissão transferiu a apresentação deste tema para próxima reunião. **II.06** – Cópia da Carta DIPRE-GD nº 508.2018, de 18/12/2018, que encaminhou à CONAPORTOS NACIONAL, cópia das Atas das 64ª, 65ª e 66ª reuniões da CLAPS, em atendimento ao Ofício Circular nº 460/SE/SEP-PR, de 05/04/2013, a fim de subsidiar os trabalhos de monitoramento por parte daquela Comissão. A Comissão local das Autoridades nos Portos – CLAPS registra que tomou conhecimento. Não havendo outras manifestações, o Coordenador-Suplente passou ao item **III – OUTROS ASSUNTOS**, onde foram realizados os seguintes registros: a) Registrar carta da Receita Federal que indica substituto do Sr. Akioishi, por motivo de aposentadoria; b) O representante da ANTAQ, Sr. Daniel Alves, informou sobre acidente ocorrido na margem esquerda, referente ao tombamento de caminhão sobre a linha férrea, resultando em 15 horas de interrupção nos acessos viários e ferroviários da região, enfatizando a necessidade da CODESP estudar a

possibilidade de novos regramentos, para tratar quais os procedimentos a serem tomados quanto a este tipo de ocorrência; c) A representante da ANVISA, Érica Cristina Santos Carvalho, solicitou a Codesp a definição de local para atracação de embarcação de apoio para realizar inspeção de emissão de certificado sanitário, tendo em vista as dificuldades de acesso atualmente encontradas; d) O Representante do GRUPO de BOMBEIROS, informou que a embarcação do Corpo de Bombeiro estava em processo de reforma, em um estaleiro, sob responsabilidade de uma empresa que realizava a manutenção, quando na madrugada da última sexta feira, por motivos ainda desconhecidos, foi parcialmente queimada pelo fogo, não havendo vítimas, nem danos ambientais, uma vez que ela se encontrava vazia. Não havendo outras manifestações passou ao item **IV – ENCERRAMENTO**, onde agendou a data da próxima reunião para o dia 18 de fevereiro de 2019, às 14h30min, na sala de reunião do Conselho de Autoridade Portuária - CAP, determinando a lavratura da presente Ata.

José Alfredo de Albuquerque e Silva  
**COORDENADOR-SUPLENTE**

CMG Daniel Américo Rosa Menezes  
**Representante da Autoridade  
Marítima**

Rejane Matias Rodrigues Caldas  
**Representante do MAPA**

Cleiton Alves dos Santos João Simões  
**Representante da Receita Federal**

Daniel Alves  
**Representante do ANTAQ**

Érica Cristina Santos Carvalho  
**Representante do ANVISA**

Jorge Leite dos Santos  
**SECRETÁRIO**