



**COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS
CONAPORTOS
ATA DA 004ª REUNIÃO**

Às 14 horas e 30 minutos do dia 17 de junho de 2013, na sala de reuniões da CODESP, em Santos, reuniu-se a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS, atendendo o que determina o artigo 5º do Decreto nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012, realizando sua quarta reunião. Compareceram os seguintes representantes: Renato Ferreira Barco, representante da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, Reinaldo Campos Sperandio e Gesival Gomes de Souza, representantes do Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça, Marcelo Ribeiro de Souza, representante da Autoridade Marítima, Cleiton Alves dos Santos João Simões e Akiyoshi Omizu, representantes da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, Danilo Tadashi Tagami Kamimura, representante da Secretaria da Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, Rosilane de Aquino Silva, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA e Guilherme da Costa Silva, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ - Suplente. Como Convidados compareceram: José Roque, representando o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de SP - SINDAMAR, Querginaldo Alves de Camargo, representando o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de SP – SOPESP, Claudio de Barros Nogueira, Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região – SDAS, Matheus Miller, representando a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegários – ABTRA, Wilton Alonso, representando do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista – SINDISAN, Martin Aron, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres – ABTTC, José Candido Senna, Coordenador Geral do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo – COMUS, Marcio Luiz Bernardes Calves, Diretor da Associação Comercial de Santos e Claudio Loureiro de Souza, Diretor Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CNNT. Para prestar apoio técnico e administrativo a reunião estiveram presentes Antonio Bautista Fidalgo, Superintendente Chefe de Gabinete e Secretaria

Geral da CODESP, Jorge Leite dos Santos, Secretário Geral do Conselho de Administração da CODESP, Reginaldo Brito de Lima e Rodrigo Dias Calafate, Técnicos de Serviços Portuários da CODESP. Para assistir a reunião, estiveram presentes: Gilberto Oliveira do Val, Chefe da Divisão de Defesa Agropecuária, Esmeraldo Tarquínio Filho, Superintendente de Ouvidoria da CODESP, e, Osvaldo Freitas Vale Barbosa, Superintendente de Logística Integrada e CTP/CENEP. Com a palavra, o representante da CODESP, Renato Ferreira Barco, declarou aberta a reunião e passou ao item **I – ABERTURA**, sendo submetida à apreciação da Ata da Terceira reunião, que achada conforme, foi devidamente assinada pelos presentes. A seguir, passou ao item da pauta **II - PORTO 24 HORAS**, onde iniciou informando que a CODESP recebeu o Ofício do SINDAMAR nº 033/13, de 7/5/2013, sendo aberto para o assunto, o Expediente nº 19.822/13-98, para atender o pleito solicitado, referente à Resolução DP nº 47, de 24/08/2011, sobre a lavagem de porões dos navios em área organizada no Porto de Santos, sendo encaminhado para o setor de Meio Ambiente da CODESP, que criou um grupo de trabalho para analisar o assunto, cuja previsão para finalização dos trabalhos é no final do mês de junho. Informou também, que foi enviada carta DP-GD/240.2013, ao Presidente da CONAPORTOS NACIONAL, relatando a situação atual do Posto da ANVISA no Porto de Santos. Prosseguindo, comunicou aos presentes que a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP, enviou cópia do Regimento Interno das Comissões Locais das Autoridades nos Portos – CLAPs, onde após apreciação do setor jurídico da CODESP, será enviada cópia a todos os representantes das comissões locais que foram indicados através do artigo 5º do Decreto nº 7.861, de 6/12/2012, para ciência. Continuando, passou a palavra ao representante do SINDAMAR, José Roque, onde registrou que o Exército Brasileiro não efetua inspeções dos navios que transportam carga de Nitrato de Amônia nos finais de semana e feriados, com isso, o navio fica na barra aguardando a atracação no período de 25 a 30 dias, e quando chega a sua vez para atracação, e ocorrendo nos finais de semana e feriados prolongados, este navio é preterido por outro que irá descarregar fertilizantes, e que não precisa da inspeção do Exército Brasileiro, causando com isso, a demora na atracação por mais de 4 a 5 dias, dependendo da conclusão da operação do navio atracado. Assim, solicitamos a

intervenção da CONAPORTOS visando corrigir esse procedimento, já que com a instalação do Porto 24 horas, não se justifica a impossibilidade de serem realizadas as vistorias em navios pelo Exército Brasileiro. Enfatizou também, que além do custo diário de aproximadamente US\$ 20.000,00, o Armador é prejudicado ao atender o próximo compromisso do navio em outro porto, sendo que tudo isso acaba aumentando o Custo Brasil, considerando que custos/multas contratuais pelos atrasos na atracação são repassados para os recebedores. Outro aspecto que necessita de avaliação/alteração imediata é o prazo de 72 horas, estipulado pelo Exército Brasileiro para atender a Vistoria do Navio após a liberação da carga pelos importadores. Entendemos que esta vistoria deve ser realizada imediatamente após a comunicação do Agente Marítimo para a realização da inspeção do navio, evitando morosidade nas operações e permanência prolongada no píer, afetando os demais navios que aguardam para atracar naquele berço. Em seguida, com a palavra, o representante da CODESP, Renato Ferreira Barco, solicitou que o representante do SINDAMAR encaminhe ofício relatando essas dificuldades, se comprometendo a conversar com o General sediado na Baixada Santista sobre o assunto. Novamente com a palavra, o representante do SINDAMAR voltou a destacar a incoerência e equivocada decisão adotada quando da revogação do inciso I do artigo nº 57 da INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 1.356/2013, que continua tendo reflexos negativos junto aos Agentes Marítimos, Armadores, Exportadores e Clubes de P & I Risks (Seguradoras Internacionais), que se constituiu em um precedente perigosíssimo para procedimentos ilegais, reiterou ainda, os pontos abordados na última reunião da CONAPORTOS, ressaltando vários procedimentos ou práticas adotados em outros países que diferem do momento atual implantado pela Receita Federal do Brasil - RFB. Com a palavra, o Inspetor da Alfândega de Santos – Dr. Cleiton Alves dos Santos João Simões, enfatizou não querer provocar polêmica, mas destacou a razão dessa medida ter sido implantada. Posteriormente, seguiram-se comentários de ambos os lados sobre essa Instrução Normativa, inclusive, sobre a questão da “trava eletrônica” que não foi implantada oficialmente, quando do surgimento do SISCOMEX CARGA, apesar de existir no sistema uma “aba” que permite o bloqueio da entrega da mercadoria pelo agente marítimo, porém não reconhecida pelos terminais. Ocorreram reiteradas solicitações sobre o assunto em

reuniões realizadas em Brasília, que contaram com as presenças da FENAMAR e do SINDAMAR nesse sentido, porém sem resultado prático. Continuando, o representante do SINDAMAR entregou ao representante da CODESP, Ofício nº 055/13, de 17/06/2013, onde relata todas as dificuldades do Agenciamento Marítimo, as suas consequências danosas e solicitando que sejam oficiados ao Presidente da CONAPORTOS Nacional, ao Ministro da Secretaria de Portos e a Ministra-Chefe da Casa Civil, juntando ao ofício a reportagem do Jornal “A Tribuna” de 16/06/2013. Em seguida, o representante da CODESP, passou a palavra ao representante da Associação Comercial de Santos, Sr. Marcio Luiz Bernardes Calves, que agradeceu pelo convite se colocando a disposição para cooperar nos assuntos discutidos visando buscar sempre o ideal funcionamento do porto. Novamente com a palavra, o representante da CODESP passou a palavra ao Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres – ABTTC, Martin Aron, onde informou que com relação ao Porto 24 horas, em especial ao horário de funcionamento dos DEPOTs (Terminais para Contêineres Vazios), esses operam além dos horários denominados convencionais, mediante agendamento, nos horários que forem mais convenientes para seus clientes e usuários, ao longo das 24 horas do dia, se e quando necessário; informou ainda, que os DEPOTs, após o encerramento de suas atividades diárias de recebimento e entrega de contêineres, utilizam seus recursos humanos e equipamentos para remanejar e posicionar contêineres em suas áreas internas, de modo a poder atender seus clientes com mais agilidade e eficiência nos dias subsequentes; e, diante das manifestações nas reuniões anteriores da CONAPORTOS, dos representantes do SINDISAN e do COMUS, o representante da ABTTC informou que realizou reuniões com as empresas associadas para obter mais informações e dados estatísticos sobre o regime de 24 horas, tendo constatado que muitas empresas (fato já informado nas reuniões anteriores da CONAPORTOS) operaram em regime de 24 horas, sem que a demanda de serviços após as 19 horas superasse o percentual de 1,0 % das movimentações; diante dessas informações, o Sr. Martin Aron solicitou aos representantes do SINDISAN e do COMUS que enviassem à ABTTC, no prazo que melhor lhes conviesse, a estimativa da demanda de serviços no período de 19h às 7h, para que, de posse desses dados, as empresas

associadas pudessem analisar e dimensionar seus recursos da melhor forma possível e viável. Finalizando, o representante da ABTTC enfatizou que todo o segmento retroportuário apoia e defende o “Porto 24 horas” e considerou um grande progresso o fato do SINDISAN, ter concluído que é possível compatibilizar os horários dos DEPOTs com a real demanda das transportadoras, clientes e usuários. Prosseguindo, o representante da CODESP, passou a palavra ao representante da ABTRA, Matheus Miller, que agradeceu novamente o convite da Autoridade Portuária para participar da reunião, ratificando as informações prestadas até o momento, esclarecendo que os recintos alfandegados estão recebendo pouquíssimas requisições de serviços fora do horário normal. Sobre as informações dos Armadores e Agentes marítimos a respeito da IN 1356/2013, informou que os recintos alfandegados têm plenas condições de verificar a entrega da carga, principalmente através do Conhecimento Eletrônico - CE. Informou ainda, que anteriormente os recintos alfandegados estavam sendo alvo de fraudes de conhecimento marítimo, com apresentação de B&L falso, enfatizando que essa medida traz maior segurança ao sistema aduaneiro. Finalizando, o representante da ABTRA solicitou à CONAPORTOS, providências no que diz respeito à regulamentação através do Decreto Presidencial dos equipamentos abrigados pelo REPORTO. Em seguida o representante da CODESP, passou a palavra ao representante do Centro de Navegação Transatlântica – CNNT, Claudio Loureiro de Souza, onde relatou que na questão do porto 24 horas, o ponto de vista do CENTRONAVE e de seus Associados é a de que se trata de fundamental iniciativa para garantir a competitividade dos portos brasileiros. Sobre o real funcionamento, concorda plenamente com o que já foi falado, que há limitações, mas já se evoluiu significativamente. No caso do Porto de Santos, a principal deficiência, pelo levantamento feito junto a seus Associados, é com referência aos serviços prestados pela ANVISA, que se encontra com falta de servidores e veículos. Com relação aos outros órgãos anuentes, alguns Associados mencionaram dificuldades ocasionais para a troca de tripulantes no período noturno junto à Polícia Federal, mas que uma melhor programação, previsão ou agendamento por parte dos armadores poderá resolver a questão. Quanto a Receita Federal, existem algumas reclamações por parte dos plantonistas, mas sem afetar o serviço solicitado. O CENTRONAVE também levantou a questão da IN 1356/13, que

trouxe grande insegurança à operação comercial ao abolir a exigência de apresentação do Bill of Lading – Conhecimento de Embarque original. Ressaltou que a mencionada IN teve um reflexo muito negativo para a imagem do Brasil no exterior, muitos países o classificaram como um destino inseguro para suas exportações, uma vez que se perde a segurança quanto à entrega da carga ao real importador/consignatário. Citou também, o Ofício C-DE-CNNT – 005/13, de 31/05/2013, enviado à Receita Federal do Brasil, sem resposta até esta data, em que o CENTRONAVE solicita a revogação da referida IN (cópia do ofício anexado a Ata). Apoiou inteiramente também as palavras do representante do SINDAMAR a este respeito, assim como sua visão e iniciativas sobre o problema. Continuando, o representante da CODESP passou a palavra ao convidado José Cândido Senna, Coordenador Geral do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo – COMUS, que abordou sobre os seguintes temas: **1. CONSOLIDAÇÃO DOS "USUÁRIOS 24 HORAS"**. A atração de usuários (importadores e exportadores) 24 horas será concretizada na medida em que estes percebam (1) reduções nos tempos de trânsito de seus produtos e/ou (2) reduções nos preços de serviços logísticos numa perspectiva porto a porta, na importação, e porta a porto, na exportação. A possibilidade de diminuição de custos financeiros de estoques, em um cenário que aponta para a elevação dos juros reais nos próximos meses, deverá também ser considerada, sobretudo por exportadores que buscam continuamente ganhos de competitividade. Uma previsão de demanda por serviços do "Porto 24 Horas" em Santos exigiria maior divulgação de informações sobre as suas características. O *website* do COMUS está sendo reformulado para disseminar as facilidades existentes e permitir, nos próximos meses, uma pesquisa junto aos usuários para avaliar o potencial de adesão do Projeto. A oferta permanente de serviços de órgãos anuentes de importação e exportação, 24 horas por dia nos sete dias da semana, incluindo-se feriados, voltados a registros e processamento de Declarações de Importação, de Exportação e de Trânsito Aduaneiro, atrairá "usuários 24 horas" para o complexo portuário santista. Neste momento, a prioridade são os contêineres de importação. A maior celeridade de seus fluxos, desde a presença de carga no terminal molhado até a saída do mesmo, reduzirá os empilhamentos de contêineres, contribuindo para o descongestionamento de todo o complexo portuário. Resultados

equivalentes serão obtidos com a maior rapidez de fluxos nos terminais retroportuários alfandegados da região. Em tal contexto, uma maior articulação dos terminais da Baixada com os portos secos de zona secundária, em especial os localizados no interior dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, considerados área de influência primária do Porto, ensejará a incorporação de áreas adicionais de estocagem, aumentando assim, a capacidade de sistemas logísticos de contêineres e contribuindo para o citado descongestionamento. A variável-chave para a pretendida racionalização de fluxos de importação e exportação é, portanto, o **tempo de permanência (*dwell time*) de contêineres de importação cheios em pátios de terminais molhados e retroportuários**. Ele é determinante na formação de estoques ou empilhamentos crescentes que esbarram nas capacidades estáticas de estocagem, causando grandes ineficiências logísticas, como, por exemplo, os elevados tempos de atendimento as carretas nas áreas de expedição ou recepção de terminais. A propósito, vale observar que, para uma dada quantidade de contêineres a serem transportados em um certo período, a maior retenção de carretas exige maior frota em circulação, agravando o congestionamento da Baixada. Do ponto de vista dos usuários, é importante entender os elementos que formam os custos para operadores logísticos e a maneira pela qual são, total ou parcialmente, repassados aos preços pagos por importadores e exportadores. Os fretes rodoviários aumentam por causa da elevação de custos das transportadoras, subtraindo de importadores e exportadores parcelas da sua competitividade. Em face da urgência do "Porto 24 Horas", a aceleração da sua implementação está também associada a contribuições de instituições de outras esferas de governo que estimulem a demanda por serviços 24 horas. Citam-se, entre outras, a redução ou isenção de pedágios das 20 às 6hs, horário em que há reservas de capacidade nas rodovias na área de influência do Porto, para carretas e caminhões com origem ou destino em instalações do complexo portuário, bem como o reforço da atuação da Polícia Rodoviária e da Polícia Militar para assegurar maior segurança aos motoristas, seus auxiliares e outros trabalhadores em horários noturnos. O pleno monitoramento do tráfego de veículos por câmeras nessas vias e a iluminação adequada dos acessos às instalações logísticas do complexo portuário são providências

complementares, em nível de administrações municipais, que permitirão o melhor gerenciamento de riscos de operações à noite, abrindo espaço para que os tempos de trânsito e os preços de serviços logísticos, incluindo-se prêmios de seguro transporte, tornem-se iguais ou menores aos praticados durante o dia. **2. PROGRAMAÇÃO DE ATIVIDADES DO COMUS.** Além da reformulação e da atualização do seu *website*, e dando continuidade à disseminação de conceitos e informações sobre o “Porto 24 horas”, o Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo - COMUS, órgão de consulta da Associação Comercial de São Paulo, promoverá no dia 16 de julho de 2013 a primeira Visita Técnica “Porto 24 Horas” de importadores e exportadores ao complexo portuário santista. A programação do evento inclui a recepção dos visitantes pelo Engenheiro Renato Ferreira Barco, Presidente da CODESP, e reuniões com operadores logísticos. A formação da comitiva está, neste momento, em andamento. Tal iniciativa será organizada em estreita articulação com o Projeto EXPORTA SÃO PAULO, ora em desenvolvimento naquela entidade. A seguir, o representante da CODESP, passou a palavra para o representante do SINDISAN, Wilton Alonso, que registrou como já afirmara em reuniões anteriores, que não via necessidade dos DEPOTs trabalharem 24 horas. Face a comunicação do Presidente da ABTTC, Sr. Martin Aron, de que, de acordo com informações dos DEPOTs, após às 19:00h o movimento diminuía para 1%, o representante do SINDISAN argumentou que tal índice com certeza se deve aos usos e costumes, pois terminais fecham às 15:00h/16:00h, assim, entende que esse horário (19:00h) já era um parâmetro a ser considerado, concluindo que o ideal seria que essas operações se estendessem até às 22:00h, porém, se atendessem até às 20:00h já seria um grande avanço. Continuando, registrou que os problemas de verificação de avarias e limpeza dos containers também precisam ser equacionados para dar maior agilidade. Quanto à solicitação do representante da ABTTC, Sr. Martin Aron, para que o representante do SINDISAN apresente um relatório a respeito da demanda e dos horários agendados pelas empresas de transporte junto aos terminais de vazios, este Sindicato acha desnecessária tal medida, pois somente um ou outro DEPOT faz agendamento, concluindo que todos os containers não entregues ou retirados até às 15:00h/16:00h, sem dúvida, se avolumam na porta dos DEPOTs, no dia seguinte. Prosseguindo, o

representante do SINDISAN, fez alusão sobre a falta de cumprimento dos horários agendados pelos Terminais Portuários e Retroportuários, trazendo à baila, igualmente, a preferência que esses terminais dão aos seus próprios veículos em detrimento dos demais que são obrigados a enfrentar enormes filas de espera para entrar, carregar ou descarregar, enfatizou ainda, esperar que o envio dos relatórios de agendamentos exigidos pela CODESP aos Terminais venha a resolver esses problemas. Registrou também, como o advento da Lei 12.619/12 que fixou a jornada de trabalho do motorista em 8 horas diárias, expôs que a jornada estava praticamente sendo consumida nas filas e nas operações de carga e descarga, acrescentando que os Terminais estavam na contramão dos fatos, pois não deram a mínima importância ao disposto nesse novo diploma legal e com isso estão prejudicando, de maneira direta, motoristas e empresas de transportes. Em seguida, ao se referir aos granéis e aos transtornos que vinham causando no porto, informou que providências estão sendo tomadas, mas muitas outras prometidas como as vias de acesso, perimetrais, etc., são medidas de médios a longos prazos, no entanto, salientou que o problema dos granéis não se confunde com os dos containers, nem com os problemas que as Empresas de Transportes e motoristas enfrentam junto aos Terminais Portuários e Retroportuários. Finalizando, o representante do SINDISAN, argumentou que estava expondo os problemas enfrentados todos os dias, durante o ano todo, que precisam ser resolvidos em curto prazo, e, que, de acordo com sua opinião, podem ser resolvidos pelas autoridades locais. A seguir, o representante da CODESP passou a palavra ao Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, Claudio de Barros Nogueira, onde informou que sobre os serviços aduaneiros a preocupação dentro do porto ainda continua sendo o problema na transação do b/l original. O SDAS continua levando ao terminal o b/l dentro da meta, e, quando liberado todas as suas taxas pagas, se o terminal ficar com uma cópia e devolver o original, o SDAS não vê maiores problemas, ficando completamente tranquilo com essa atitude. Entende ainda, que a prioridade maior é a carga, descarga e o transporte, eliminando-se os gargalos nas estradas. Em seguida, o representante da CODESP, passou a palavra ao Presidente do SOPESP, Querginaldo Alves Camargo, onde registrou sua preocupação sobre os serviços de dragagem de aprofundamento e de berço, bem como o reforço do píer. Com a palavra,

o representante da CODESP, informou que os serviços de dragagem dos berços de atracação estão sendo realizados com muitas dificuldades em virtude da deficiência dos equipamentos empregados pela empresa contratada. Quanto à Dragagem de Aprofundamento e Manutenção do Canal de Acesso ao Porto de Santos, a CODESP aguarda o processamento do Levantamento Hidrográfico multifeixe do trecho 2 (dois) para constatar a conclusão da 2ª campanha de dragagem de manutenção. No trecho 3 (três), dragagem de manutenção e aprofundamento, está sendo realizado o Levantamento Hidrográfico monofeixe pelo Consórcio CHL para se constatar a conclusão dos serviços e, após, aguardar homologação do trecho pela Marinha. Relativamente ao trecho 4 (quatro), a SEP e a CODESP aguardam para a última semana de junho/2013, a chegada da draga tipo "Hopper" para fiscalização da dragagem do canal (desde o Armazém 6 até a Alamoá). As profundidades nos trechos mencionados são heterogêneas e não permitem ganhos parciais imediatos. Novamente com a palavra, o representante do SOPESP, registrou também, sua preocupação quanto aos acidentes envolvendo navios nos últimos dois anos. A seguir, o representante da Marinha, solicitou a palavra e esclareceu que com referência aos abalroamentos, o único ponto a ser relatado é de que a Capitânia dos Portos de São Paulo - CPSP instaura o devido Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), cujo prazo é de 90 dias para conclusão, em que são colhidas provas testemunhais e documentais, bem como realizadas perícias para instruir o procedimento administrativo, a fim de apurar as causas determinantes e os responsáveis pelo ocorrido. Novamente com a palavra, o representante do SOPESP, comentou ser injusto compararmos o tempo de liberação de carga de importação e exportação em contêineres utilizado no porto de Santos com o utilizado no Porto de Singapura, devido a grande diferença do tipo de movimentação. Na sequência, o representante da CODESP passou a palavra para o representante do MAPA, Danilo Tadashi Tagami Kamimura, que iniciou agradecendo o apoio prestado pela CONAPORTOS, com referência as dificuldades apontadas nas reuniões anteriores. Continuando, informou que em função do porto 24h, desde a última reunião da CONAPORTOS não foi observada alterações na demanda de fiscalização, sendo que, pelos comentários dos demais presentes, o MAPA não é o principal gargalo no porto 24h. Nossa unidade no porto mantém inalterada a escala de

funcionamento 24 horas. Quanto à declaração realizada pelo representante do CNNT, referente às questões de demora no desembarço no porto de Recife, informou que não há semelhante situação no porto de Santos, onde a equipe, que atende 24hs, apesar do reduzido efetivo, tem realizado esforços para manter a qualidade do atendimento. A Superintendência de São Paulo tem como meta a excelência no atendimento ao público, mas o reduzido efetivo no MAPA tem sido limitante. Foi noticiado na imprensa que o Ministro da Agricultura em encontro com a Presidenta Dilma, assegurou mais 238 vagas para o concurso do MAPA, sendo 60 fiscais, porém todas para o setor de Laboratório, não havendo previsão para lotação no porto. O Ministro também assinou portaria criando novo Grupo de Trabalho para realização de concurso público. A gestão do MAPA no porto e no âmbito de São Paulo tem realizado esforços contínuos alertando para a grande expansão do porto e da necessidade de um efetivo mínimo às instâncias superiores e solicita que no escopo da atuação da CONAPORTOS seja dado apoio para estes pleitos, conforme encaminhado em ofício anteriormente à Presidência da CONAPORTOS Nacional. A Superintendência de São Paulo tem feito parte da vanguarda do MAPA na informatização e melhoria de processos para melhor uso do recurso humano disponível. Há alguns entraves relacionados às normas desatualizadas, cuja atualização tem sido demanda interna no MAPA, de forma constante e tempestiva, mas sem sucesso. Assim, enviaremos em breve, ofício relatando os referidos problemas para que seja enviado ao Presidente da CONAPORTOS NACIONAL. Prosseguindo, o representante da CODESP, passou a palavra ao representante da ANTAQ - Suplente, Guilherme da Costa Silva, onde informou que em relação ao “Porto 24 horas”, a ANTAQ não tomou conhecimento, até então, de qualquer informação desabonando o funcionamento 24 horas dos terminais do Porto de Santos, registra também, que apesar da ANTAQ não atuar diariamente nas operações portuárias, como as demais autoridades, está à disposição para colaborar com os órgãos públicos e entidades convidadas para funcionamento do porto 24 horas. Registrou ainda, que sobre a situação dos congestionamentos do trânsito no Porto, a ANTAQ fez reunião conjuntamente com o Secretário de Transportes, a fim de detectar uma solução para esta questão. A seguir, o representante da CODESP, passou a palavra a representante da ANVISA, Rosilane de Aquino Silva, onde informou que o atendimento ao usuário tem sido

realizado em plantão de 24h por dia, no entanto o que foi observado até agora é a não utilização dos serviços no horário noturno. Desde o início do plantão, raros atendimentos foram efetuados nesse horário. Com relação ao efetivo, o Posto da ANVISA em Santos recebeu três novos servidores que foram remanejados do Porto de São Sebastião, sendo que, dois desses servidores já entraram com pedido de aposentadoria e aguardam publicação. Portanto, a situação de falta de pessoal permanece. Apesar do concurso em andamento não prever vagas para Santos, a representante da ANVISA, informou também, que houve um atraso provocado por problemas durante a aplicação das provas que levaram ao cancelamento das mesmas, sendo determinado por parte da Diretoria da ANVISA de que as provas sejam reaplicadas. Prosseguindo, o representante da CODESP, passou a palavra ao representante do Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça, Reinaldo Campos Sperandio, onde informou a continuidade na manutenção dos serviços da Polícia Federal no atendimento às demandas do Porto de Santos/SP. Continuando, solicitou informações sobre a manifestação do representante do CNNT, Sr. Claudio Loureiro de Souza, sobre sua indagação de que havia ocorrido um problema na fiscalização de entrada de tripulante estrangeiro, uma vez que existe o plantão diário, não havendo justificativa para uma não fiscalização, em seguida, com a palavra, o representante do CNNT informou que irá enviar maiores esclarecimentos sobre o assunto ao representante da Polícia Federal. A seguir, o representante da CODESP, passou a palavra ao representante da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, Cleiton Alves dos Santos João Simões, onde esclareceu que do ponto de vista do controle aduaneiro, a dispensa de apresentação do original do B/L não trará maiores problemas, pois as informações de que a Alfândega necessita estão todas contidas no SISCOMEX CARGA. Quanto ao tema “porto 24 horas”, informou que o movimento ainda continua pequeno, enfatizando que, se durante o dia a média de recepção de despacho de exportação é de 1100, à noite são recepcionados, em média, apenas três despachos. Com isso, desde o dia 01 de junho, foi diminuído o contingente de servidores no plantão noturno. No momento, estamos com apenas um Analista Tributário da Receita Federal do Brasil - ATRFB e um Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil - AFRFB trabalhando simultaneamente, sendo que, antes trabalhávamos com dois

Analistas Tributários e um Auditor Fiscal. Ainda sobre o Porto 24 horas, foi editada a Portaria nº 174/2013, que acrescenta ao plantão ampliado da Alfândega os serviços de análise de solicitação de embarque antecipado na exportação e averbação e alteração de Registro de Exportação - RE também na exportação. Em seguida, o representante da Receita Federal registrou sua preocupação em relação à edição da MP 612/2013, que trata da criação do Centro Logístico Industrial Aduaneiro - CLIA. Já temos protocolado 9 pedidos, mas nossa expectativa é a de que uns 40 irão fazer a solicitação, nos municípios de Santos, Guarujá, São Vicente, Cubatão e Praia Grande. Como se trata de licenciamento, se o estabelecimento cumprir as regras, ele estará apto a ser alfandegado. Esses recintos trabalham com IMPORTAÇÃO e EXPORTAÇÃO, em Zona Secundária (fora do porto). Assim, podem vir a causar transtornos no trânsito dessas cidades e irão culpar o Porto de Santos. A tendência é a de que vários REDEX (Recinto Especial para Despacho de Exportação) que atuam exclusivamente com carga a ser exportada, também em Zona Secundária, sejam transformados em CLIA. Prosseguindo, o representante da CODESP, passou a palavra ao representante da Marinha, Marcelo Ribeiro de Souza, onde comunicou que foi realizada aferição após dois meses de implantação do “Porto 24 horas”, a fim de avaliar a demanda nos despachos de entradas e saídas de navios. Para tal, considerou os seguintes turnos: 08:00 – 17:00h e 17:01 – 07:59h (teoricamente, caracterizado como fora do expediente externo, em que pese a Marinha do Brasil operar 24h todos os dias, finais de semana e feriados). Foi observado que nesse período não houve variação significativa no total de navios despachados, sendo a média diária de 26, dos quais 20 (77%), no turno de 17:01 - 07:59h. O representante da Marinha informou também, que por meio da Portaria nº 38/CPSP, de 4 de junho de 2013 (anexa a Ata), a Capitania dos Portos homologou o novo calado operacional no canal de acesso ao porto de Santos, compreendendo a barra até as torres (trechos 1 e 2), bem como estabeleceu o navio-tipo e os procedimentos operacionais, de caráter provisório, enquanto perdurarem as dragagens de aprofundamento e levantamentos hidrográficos no porto. Sem outras manifestações, o representante da CODESP, Renato Ferreira Barco, agradeceu a presença de todos, dando por encerrada a reunião, marcando a data da próxima para o



dia 22 de julho de 2013 às 14h30min, na sala de reunião da CODESP, determinando a lavratura da presente Ata.

Renato Ferreira Barco
Representante da CODESP

Reinaldo Campos Sperandio
**Representante do Departamento de Polícia
Federal do Ministério da Justiça**

Marcelo Ribeiro de Souza
Autoridade Marítima

Cleiton Alves dos Santos João Simões
Representante da Receita Federal

Danilo Tadashi Tagami Kamimura
Representante do MAPA

Rosilane de Aquino Silva
Representante da ANVISA

Guilherme da Costa Silva
**Representante da ANTAQ
Suplente**

Querginaldo Alves de Camargo
Presidente do SOPESP

Claudio de Barros Nogueira
Presidente do SDAS

Matheus Miller
Representante da ABTRA

Wilton Alonso
Representante do SINDISAN

José Roque
Representante do SINDAMAR

Martin Aron
Presidente da ABTTC

José Cândido Senna
Coordenador Geral – COMUS

Marcio Luiz Bernardes Calves
Representante da ACS

Claudio Loureiro de Souza
Representante do CNNT

Jorge Leite dos Santos
Secretário Geral