

COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS

CONAPORTOS

ATA DA 002ª REUNIÃO

Às 14 horas e 30 minutos do dia 29 de abril de 2013, na sala de reuniões da CODESP, em Santos, reuniu-se a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, atendendo o que determina o artigo 5º do Decreto nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012, realizando sua segunda reunião. Compareceram os seguintes representantes: Renato Ferreira Barco e Carlos Helmut Kopittke, representantes da Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, Reinaldo Campos Sperandio, representante do Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça, Marcelo Ribeiro de Souza e Valter Barros Barbosa, representantes 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 e Daniel Gustavo Braz Rocha, representantes da Secretaria da Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, Rosilane de Aquino Silva e Carlos Cesar Russo, representantes da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA e Nanci Stoltz de Souza Fontenelle, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. Como Convidados compareceram: José Roque, representando o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de SP - SINDAMAR, Eliezer Giroux, 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, Marcelo Marques da Rocha, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista – SINDISAN, Wilton Alonso, Diretor 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 e Gilberto Oliveira do Val, Chefe da Divisão de Defesa Agropecuária. Para prestar apoio técnico e administrativo à 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 a Assessora de Comunicação e Responsabilidade Social da CODESP, Célia Regina de Souza e o Superintendente de Ouvidoria da CODESP, Osvaldo Freitas Vale Barbosa. Com a palavra, o Representante da CODESP, Renato Ferreira Barco declarou aberta à reunião e passou ao item **I – ABERTURA**, sendo submetida à apreciação da Ata

da primeira reunião, que achada conforme, foi devidamente assinada pelos presentes. A seguir passou ao item da pauta **II - PORTO 24 HORAS**, onde comunicou que no dia 25/4/2013 recebeu a visita do Coordenador Nacional da CONAPORTOS – Substituto, Sr. Rogério de Abreu Menescal, representando o Sr. Mario Lima Junior (titular), e, do Sr. Jesualdo Conceição da Silva, indicado pela Ministra da Casa Civil, Gleisi Hoffmann, a fim de realizar vistoria nos trabalhos que estão sendo realizados no Porto de Santos visando à efetiva implantação do Porto 24 horas. Informou ainda, que foi realizada também no dia 25/4/2013, no período noturno, visita nas dependências da alfândega com o acompanhamento do Sr. Antônio Russo, que representou o Sr. Cleiton Alves dos Santos, representante da Secretaria da Receita Federal na CONAPORTOS, em conjunto com a Comissão vinda de Brasília, constatando o efetivo funcionamento do escritório da Receita, com todos apostos em seus trabalhos. Em seguida, o Sr. Renato Ferreira Barco informou que a ANVISA e o MAPA não foram visitados em razão da pequena quantidade de servidores nos locais de trabalho. Dando continuidade, o representante da CODESP informou que no dia 28/4/2013 recebeu telefonema do Ministro da Secretaria de Portos, Sr. Leônidas Cristino, a respeito da matéria veiculada na Folha de São Paulo onde trazia o seguinte título: “Montado às pressas, porto 24 horas tem efeito nulo”, mostrando sua preocupação quanto ao assunto. O Sr. Renato Barco leu a matéria na íntegra aos presentes e entende que a mesma não seja tão ofensiva, acreditando que o maior motivo é a própria desinformação dos usuários do Porto que acabam gerando este tipo de comentário, e, que infelizmente está repercutindo de maneira equivocada em Brasília, assim, se justifica a preocupação do Ministro Leônidas Cristino, que solicitou a distribuição de cópia desta matéria para que todos os presentes nesta reunião tomem conhecimento do acontecido, ressaltando a necessidade do auxílio de todos os órgãos aqui representados, na tentativa de solucionar o mais rápido possível estes problemas. Em seguida, passou a palavra ao Representante da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, Cleiton Alves dos Santos João Simões, onde informou que o fato de não haver funcionários da Alfândega em todos os terminais é devido à falta de demanda desde o início da implantação do Porto 24 horas, enfatizando que foram destacados três fiscais, sendo que, não houve sequer um pedido de conferência física devido ao pouco movimento de recepção de documentos. Continuou, afirmando que a partir do momento que existir a demanda serão escalados mais fiscais, e, enquanto não houver concurso público, o que poderá ocorrer é um aumento no tempo do despacho. A Receita entende também, que seria plausível a implementação do despacho sobre águas, que possibilitará a antecipação da liberação da carga antes mesmo dela chegar ao recinto alfandegado. O último ponto levantado pelo Representante da Alfândega foi o de que se verificou em reuniões em que participou, que os serviços prestados no período noturno serão mais caros, pois os intervenientes, tais como: recintos e despachantes aduaneiros, terão que pagar horas extras, adicional noturno, entre outros. A seguir, com a palavra, o Representante da Marinha, Marcelo Ribeiro de Souza, esclareceu que, até o presente momento, mesmo considerando o pouco tempo de implantação do Porto 24 horas, que de acordo com os registros de navios despachados, não houve

aumento de demanda. Informou ainda, que para a Capitania dos Portos de São Paulo não há óbices em relação a essa nova sistemática, tendo em vista que a Organização Militar sempre operou 24 horas, inclusive realizando despachos todos os dias da semana, em quaisquer horários e que, diariamente, cerca de 25 militares pernoitam na Capitania para atender qualquer tipo de solicitação. Em seguida, o Representante da CODESP, passou a palavra ao Representante do Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça, Reinaldo Campos Sperandio, onde enfatizou que a situação da Polícia Federal é a mesma relatada pelo Representante da Marinha, e, se houver o aumento da demanda nos serviços, será aumentado o número de pessoas para o atendimento. Prosseguindo, a Representante da ANVISA, Rosilane de Aquino Silva, registrou que comunicou à Brasília as dificuldades numéricas encontradas para montar uma escala, porém a ANVISA já está funcionando em plantão de 24 horas desde o dia 19/4/2013, somente no setor de fiscalização de embarcação, quanto ao setor de liberação de produtos, existe uma impossibilidade de implementar imediatamente, em função de uma Portaria interna que determina que o servidor não pode alterar o regime de horário dentro do mesmo mês. A partir de 1/5/2013, os servidores entrarão em regime de 12/36 horas de trabalho, sendo que no momento existem 2 servidores a cada 12 horas. A projeção da ANVISA é a mesma da Alfândega, sendo que inicialmente existirão atrasos nos serviços. Com a palavra, a Representante da ANTAQ, Nanci Stoltz de Souza Fontenelle, informou que, apesar da ANTAQ não atuar no dia a dia da operação do porto, está à disposição para colaborar com os demais órgãos públicos e a CODESP a fim de tornar efetivo o funcionamento do Porto de Santos nas 24h. Em seguida, com a palavra, o Representante do MAPA, Danilo Tadashi Tagami Kamimura, deixou registrado que na elaboração do Relatório de Gestão de 2012, antes da implantação do Porto 24 horas, todo o procedimento administrativo quanto à demanda de recursos humanos foi adotada tempestiva e adequadamente no âmbito desta Superintendência. O Representante da CODESP indagou ao Representante do MAPA que é necessário informar que tipo de serviço pode ser prestado durante o período noturno e quantas pessoas seriam necessárias. Continuando, o Representante do MAPA respondeu que para o atendimento de todas as atividades desempenhadas pelo Serviço de Vigilância Agropecuária Internacional no porto de Santos – SVA/SNT em caráter contínuo, incluindo a manutenção de todos em plantão de 24 horas, seriam necessários a contratação de 293 servidores para um quadro ideal. (quadro informativo anexo à ata). Em seguida, o Representante da CODESP passou a palavra ao Presidente do SDAS, Claudio de Barros Nogueira onde salientou que ao despachante aduaneiro compete cumprir com as normas e leis estabelecidas pelas autoridades, lembrando que os despachantes aduaneiros são autônomos, assim, trabalham de acordo com as necessidades dos serviços. Enfatizou ainda, que é necessário que todos os envolvidos se entrossem para atender a demanda ocasionada pela implantação do Porto 24 horas. Informou também, que os despachos de importação e exportação, tem um número excepcional desembaraçado tendo em vista que o **canal verde** (liberação automática) do **SISCOMEX** libera cerca de 80 a 85%, tanto na importação como na exportação, sendo que é no carregamento que ocorrem

as dificuldades para o cumprimento dos horários agendados. Prosseguindo, o Representante da CODESP passou a palavra para o Presidente do SINDISAN, Marcelo Marques da Rocha, que entregou ao Representante da CODESP ofício N/C 014/2013, de 29/4/2013, referente à proposta de alteração na Instrução Normativa nº 248/02 e ofício N/C 013/2013, de 29/4/2013, contendo relatório dos problemas no Porto de Santos e sugestões de solução, conforme solicitado na primeira reunião do CONAPORTOS, a fim de que sejam encaminhados para os órgãos competentes. Em seguida, registrou que em seu entendimento, para que se evite o congestionamento de caminhões no Porto é necessário que a Autoridade Portuária e Alfândega baixem uma norma que possa organizar a descida de caminhões somente com a devida programação de descarga. O Representante da CODESP, Renato Ferreira Barco, indagou ao Representante do SINDISAN, se teria algum comentário a fazer sobre o Porto 24 horas, tendo em vista as atividades que possam ser exercidas entre os seus associados. Com a palavra, o Diretor do SINDISAN, Sr. Wilton Alonso, explanou sobre a indagação feita pelo Representante da CODESP, iniciando o assunto com a Instrução Normativa 248/02. Citou que, como já dissera na reunião anterior, com o advento da medida provisória nº 595 deverá aumentar em muito o número de Portos Secos, por conseguinte, o Trânsito Aduaneiro. Continuou, dizendo que, no entanto, a I.N. nº 248/02 altera as regras anteriores passando a conceder o benefício para o Embarcador, cobrando as responsabilidades do Transportador. Informou ainda, que ao lançar no sistema seus dados para carregamento, o transportador automaticamente assume a responsabilidade por avarias em cargas e volumes, e ainda fica sujeito a impostos e multas como, por exemplo: dumping; sub ou superfaturamento; alíquota “*ad valorem*” divergente; etc., valores esses que não tem cobertura de sua seguradora, porquanto pelo Novo Código Civil, o conhecimento de transporte não comporta valores flutuantes. Prosseguindo, o diretor do SINDISAN, manifestou sua preocupação no sentido de que a atual crise causada pelos granéis não venha encobrir os problemas e as deficiências que enfrentamos todos os dias com os containers. Lembrou ainda, que termina no mês de agosto a grande movimentação dos granéis, mas como acontecem todos os anos, as enormes filas e todos os demais problemas que envolvem as operações com os containers devem continuar. Em seguida, voltou a falar sobre os DEPOTs, em razão do absurdo do horário de seu funcionamento ser até (15:00h/16:00h). Informou que em função desse horário, centenas de veículos ficam estacionados pela cidade até a abertura do expediente no dia seguinte. Afirmou ainda, que os DEPOTs não precisariam funcionar no período de 24 horas. Entende também, que se os DEPOTs atendessem pelo menos até às 22:00 horas, haveria um grande ganho na movimentação, na agilidade e no custo dessas operações para todos os usuários. Ainda sobre os DEPOTs, voltou a questionar a demora que ocorre na entrega do container vazio, em razão da exigência de limpeza e/ou verificação de eventuais avarias que, via de regra, são de pequena monta e facilmente identificáveis como pré-existentes à sua retirada no Porto, sendo que esse procedimento chega a reter veículos por 5 horas/6 horas, além de contribuir para as enormes filas que ficam nas portas dos terminais. Prosseguindo, manifestou-se sobre os agendamentos afirmando que se os horários de

apresentação dos documentos para o “pré-registro” forem prorrogados até às 22:00 horas, haverá grande ganho na movimentação. Citou que a Alfândega hoje divulga parametrizações de hora em hora, mas os Terminais só recebem essas documentações até às 17:00h/18:00h, originando, como já dissera na reunião anterior, 24 horas de atraso. Continuando, solicitou, como também já o fizera na primeira reunião da CONAPORTOS, que os Terminais Portuários e Retroportuários cumprissem os horários agendados. Outro problema registrado pelo Diretor do SINDISAN é a Declaração de Trânsito Aduaneiro - DTA, onde caminhões carregam de madrugada e só são liberados no dia seguinte. Informou ainda, que foi dispensada a exigência de lacração de contêineres no trânsito aduaneiro, tal medida apesar de muito importante, não teve o efeito esperado, porquanto as cargas e os veículos continuam sendo represados em lotes e liberados apenas duas vezes por dia, causando um acúmulo de veículos dentro dos terminais, inviabilizando a movimentação de outros, tanto na importação quanto na exportação. Concluindo, informou que esses assuntos estão contidos nos dois ofícios entregues hoje ao Representante da CODESP, Renato Ferreira, onde constam as reivindicações solicitadas pelo SINDISAN. Sobre o assunto referente à Instrução Normativa nº 248/02, o Representante da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, Cleiton Alves dos Santos João Simões propôs ao SINDISAN entrar em contato com a Coordenação Geral de Administração Aduaneira - COANA ou com o próprio subsecretário para que seja agendada reunião a fim de tratar sobre o assunto, se propondo também, se for o caso, encaminhar o assunto para as autoridades competentes. Quanto ao assunto referente à DTA, o Representante da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda – Suplente, Akiyoshi Omizu, pediu a palavra e informou que a edição do Ato Declaratório Executivo COANA nº 5, de 21/03/2013, visando à liberação de Declaração de Trânsito Aduaneiro – DTA, com dispensa da lacração pela Receita Federal do Brasil, de unidades de carga do tipo contêiner que chegarem ao País por meio de transporte marítimo, vai ao encontro com o objetivo do governo (porto 24 horas), além de atender a antiga demanda pela melhoria do processo de interiorização de cargas importadas feita por alguns setores econômicos locais, incluindo o SINDISAN, a qual havia sido repassada ao órgão central da Receita Federal do Brasil pela Alfândega do Porto de Santos. Em seguida, o Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres – ABTTC, Martin Aron, solicitou a palavra e enfatizou, inicialmente, o fato de que reuniões como as da CONAPORTOS são importantes para o desenvolvimento das operações portuárias e retroportuárias no Porto de Santos. Nos aspectos ligados ao tema "Porto 24 horas" disse que o Porto de Santos já opera, desde 1997, nas 24 horas do dia e que, evidentemente, alguns dos órgãos anuentes, que operam no sistema de plantão, terão de se adaptar à medida que a demanda pelos seus serviços forem exigidas. Ainda nesse tema 24 horas, discorreu sobre os recentes congestionamentos das vias de acesso ao Porto, opinando que tanto na Margem Esquerda quanto na Margem Direita, foram decorrentes de diversos fatores operacionais, causados por terminais portuários, sejam graneleiros ou contêineiros, bem como, pela insuficiência de pátios de estacionamento e pelas condições das rodovias de acesso,

“estranguladas” quando a chegada dos caminhões não é acompanhada por agendamentos e organização planejada. Provocado a se pronunciar sobre os motivos pelos quais os Terminais de Contêineres Vazios (DEPOTs) não operam em regime de 24 horas, o representante da ABTTC argumentou que por inúmeras vezes os DEPOTs permaneceram em regime de 24 horas, mas a demanda, no período entre 19:00h e 07:00h, foi praticamente nula, significando que ainda não há a presença significativa do "Usuário 24 Horas". E ressaltou que, havendo demanda, os DEPOTs trabalharão no regime 24 horas, situação que hoje já ocorre em alguns DEPOTs e mediante solicitação dos clientes/usuários. Em sua última manifestação o representante da ABTTC leu a carta dirigida ao Mercado por importante Terminal de Contêineres Vazios, datada de 2012: “nessa correspondência o DEPOTs comunicava a desistência, depois de sete meses de experiência, de operar em regime de 24 horas, por absoluta e comprovada ausência de demanda”. Prosseguindo, 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) Necessidade de uniformização do conceito ou do entendimento do "Porto 24 Horas"**. O Porto 24 Horas significa a operação portuária ininterrupta, 24 horas por dia, nos sete dias da semana. No Brasil, o seu conceito está fortemente ligado a fluxos de contêineres, em especial aos de comércio internacional. Em face da enorme importância do suporte de instalações retroportuárias na operação dos chamados terminais “molhados”, a iniciativa envolve também o retroporto. Esse aspecto, no caso de Santos, é de suma relevância. Portanto, o foco do Projeto é todo o complexo portuário; **2) Aumento da oferta de serviços proporcionado pelo Porto 24 Horas**. Essencialmente, o que está em discussão é a ampliação da oferta de serviços logísticos, sobretudo os portuários, retroportuários e rodoviários, por meio de ganhos de produtividade dos ativos fixos existentes, com o uso mais racional dos mesmos, ou por meio de novos investimentos em infraestrutura física, tais como terminais, rodovias, equipamentos, sistemas de controle de tráfego, entre outros itens, cujos resultados práticos somente serão percebidos num período de quatro a cinco anos. **No complexo santista, a variável-chave para tais ganhos é a redução contínua dos tempos de permanência (*dwell times*) de contêineres em pátios de terminais “molhados” e retroportuários**. Sob a ótica de importadores e exportadores, os ganhos de produtividade repercutirão favoravelmente em condicionantes básicas da rentabilidade de negócios e, por conseguinte, da competitividade de seus produtos, pois reduzirão os seus tempos de trânsito, criando também condições para a diminuição de preços de serviços logísticos de contêineres. A consecução deste objetivo exigirá ampla disseminação de conceitos e informações atinentes ao Porto 24 Horas, sobretudo junto aos “pagadores de contas”, facilitando-lhes o entendimento com seus prepostos e prestadores de serviços; **3) Consolidação de “usuários 24 horas”**. As experiências bem-sucedidas e ainda incipientes de operações noturnas de recepção e expedição de contêineres, em “terminais molhados” de Santos, envolvem, principalmente, carretas e trens que transportam unidades de importação cheias, de terminais de ambas as margens para pontos da área de influência do Porto. As

mercadorias liberadas em determinado dia seguem para destinos não alfandegados na madrugada do dia seguinte. Essas operações, embora contribuam para o descongestionamento do complexo santista, ainda não são consideradas ideais pois estão pouco sincronizadas com a chegada de navios e não são caracterizadas como trânsito aduaneiro respaldado pela DTA. À noite, por vários motivos, as operações rodoviárias tradicionais são relativamente pouco desenvolvidas. O principal diz respeito a não percepção por embarcadores (importadores e exportadores) de vantagens pecuniárias e de menores tempos de trânsito associados a deslocamentos e movimentação noturnos de cargas. Prêmios de seguro-transporte são mais altos para viagens à noite do que as realizadas durante o dia, em virtude de maiores riscos de roubos. Há ainda restrições de ordem operacional envolvendo fluxos de exportação. Nas situações em que a estufagem de contêineres é feita em Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) ou em instalação logística de outra natureza, a ordem para a retirada do contêiner vazio do depósito designado pelo transportador marítimo, bem como o seu posterior transporte àqueles estabelecimentos, de um modo geral, é processada das 8h00 às 16h30, o que inviabiliza entregas de unidades vazias após esse horário. Os operadores de depósitos não percebem demandas noturnas por seus serviços e alegam terem condições de apenas suportar encargos trabalhistas e outros custos referentes a períodos diurnos de dias úteis. A consolidação do “usuário 24 horas” no curto prazo na região dependerá de intervenções orquestradas entre órgãos do Governo Federal, Estadual e de municípios da região no sentido de tornar as operações noturnas mais atraentes. Para que fluxos noturnos de contêineres de importação e exportação se materializem, as ações deverão ocorrer tanto do lado da oferta quanto da demanda de serviços. Sob a ótica de importadores e exportadores, os preços cobrados à noite deverão ser menores do que os praticados durante o dia ou iguais a estes. A mesma observação vale para os tempos de trânsito de mercadorias. Do lado da oferta, a extensão do expediente de órgãos anuentes, medida recentemente anunciada pela SEP no lançamento do Programa "Porto 24 Horas" , com o trabalho sendo ampliado não só para períodos noturnos, mas também nos fins de semana e feriados, é altamente promissora. Tal mudança agilizará a autorização para os navios iniciarem as operações de carga e descarga, ocupando menos tempo de cais. Com o aumento dos turnos de trabalho, as Inspetorias das Alfândegas e as outras repartições intervenientes registrarão e processarão mais rapidamente, em horários contínuos de trabalho, as Declarações de Exportação (DEs e DSEs) e as Declarações de Importação (DIs e DSIs), bem como as Declarações de Trânsito Aduaneiro (DTAs). Estas, em particular, são essenciais para maior articulação operacional do complexo portuário com os portos secos de zona secundária aduaneira. Dos 25 Portos Secos estabelecidos no Estado de São Paulo, excluindo-se os cinco da Baixada Santista e o de São Sebastião, os demais poderão dar uma enorme contribuição ao descongestionamento do complexo portuário, pois encontram-se trabalhando com capacidade ociosa. Cabe ainda levar em consideração a oferta adicional representada pelos portos secos de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, considerados "área de influência primária" de Santos. Do lado da demanda, dada a urgência da

consolidação do "usuário 24 horas", deve-se considerar, entre outras medidas, a possibilidade da redução ou isenção de pedágios das 20h00 às 6h00 de carretas com origem ou destino no complexo portuário em rodovias na referida área. Cabe também avaliar a ampliação da rede de iluminação pública nos logradouros daqueles terminais e nas suas vias de acesso. O policiamento ostensivo da Polícia Rodoviária e da Polícia Militar em horários noturnos contribuirá para a tal consolidação; **4) A oportunidade do anúncio do Porto 24 Horas.** Em face das indefinições acerca da MP 595, o Projeto foi lançado em momento muito oportuno, pois significa a sinalização da SEP e de outros órgãos da Administração Pública Federal do aumento da oferta de serviços logísticos, por meio da racionalização de processos e procedimentos, em especial os relativos ao registro e ao processamento daquelas Declarações. Tal providência deverá também ser adotada pelos demais "atores" privados que atuam na cadeia logística de comércio internacional por via marítima. Os operadores de *depots* de contêineres vazios são um elo importantíssimo que precisam ampliar o seu horário de funcionamento e **5) As contribuições do COMUS para os avanços na implementação do 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, se comprometeu com a Presidência da CONAPORTOS-Santos de organizar, entre outras ações, visitas técnicas de importadores e exportadores ao complexo portuário santista para analisar e debater, com membros da Comissão e dirigentes de empresas prestadoras de serviços logísticos, incluindo-se os portuários, os avanços na implementação do Projeto. A primeira visita está, em princípio, agendada para 24 de maio de 2013. O COMUS também fará ampla divulgação do Porto 24 Horas, incluindo-se o resgate das diferentes visões do Projeto, trabalho este iniciado em setembro de 2007. A ideia é atualizar aspectos da sua implementação sob as óticas de importadores, exportadores e prestadores de serviços logísticos, como transportadores rodoviários e ferroviários, armadores, operadores portuários, operadores de portos secos, entre outros. A própria CODESP será convidada a atualizar a sua visão do Porto 24 Horas. Para tanto, o Comitê deverá retomar, o mais rápido possível, a frequência quinzenal das suas reuniões em São Paulo. Novamente com a palavra, o Representante da CODESP agradeceu a presença do Sr. José Candido Senna na reunião, onde sem dúvida alguma, suas informações acrescentarão muito para este novo trabalho que será desenvolvido pela CONAPORTOS, continuando, passou a palavra ao Representante da ABTRA, Matheus Miller, que agradeceu novamente o convite da Autoridade Portuária para participar desta reunião, em seguida, reiterou as informações prestadas na última reunião da CONAPORTOS. Sobre o tema Porto 24 horas disse concordar com as opiniões dos demais no sentido de que todos os usuários dos portos devem trabalhar 24 horas. Disse ainda, que o trabalho fora do horário comercial é acrescido de custos nos termos da legislação trabalhista e que isso não pode ser ignorado. Salientou que a ABTRA envida esforços no sentido de obter dos órgãos anuentes a máxima efetividade dos seus serviços uma vez que as rotinas de fiscalização desses órgãos ocorrem nos seus pátios. Nesse sentido executam projeto de integração tecnológica do sistema do MAPA com o sistema de Declaração de Transferência Eletrônica - DTE para

possibilitar a verificação de informações e a indicação antecipada de contêineres que passarão pela fiscalização fitossanitária. Com referência a esse ponto, solicitou a juntada na Ata, do ofício SVA 10/2013 recebido pela ABTRA informando que quando do início das operações dos novos recintos alfandegados não haverá fiscais suficientes para atender todos os terminais do Porto de Santos, ocasionando uma paralisação na movimentação de contêineres. Acrescentou que tal providência trará inúmeros prejuízos à movimentação de contêineres uma vez que essa fiscalização recai em 60 a 70 % dos contêineres nacionalizados em Santos, finalizando requereu a máxima atenção da CONAPORTOS neste sentido. A seguir, com a palavra, o Representante do MAPA – Suplente, Daniel Gustavo Braz Rocha, registrou que:

- 1) O Serviço de Vigilância Agropecuária – SVA em Santos já atendia 24 h/dia e a escala não fora alterada até o momento;
- 2) Todas as inspeções na importação e grande parte das inspeções na exportação ocorrem mediante inspeção visual, diferente dos demais órgãos públicos. O atendimento noturno para inspeção física de contêineres é prejudicado pela falta de infraestrutura e impossibilidade técnica da realização destas;
- 3) A falta de recursos humanos também dificulta a adoção de escalas noturnas, pois não existem servidores que poderiam ser remanejados. A falta de recursos humanos também interferirá no atendimento aos novos recintos e a escala de atendimento diário a todos os recintos alfadengados, hoje existente, não será mais possível depois da inauguração da BTP e Embraport. Esta situação causa preocupação ao serviço e também fora relatado pelo representante da ABTRA;
- 4) No entendimento do Chefe do Serviço de Vigilância Agropecuária - SVA, uma série de simplificações normativas e alterações de processos seriam mais efetivas, como ação de aumento de produtividade ao invés da mudança das escalas de atendimento já existentes (12h/dia para os terminais de contêineres). Estas simplificações poderão ser explicitadas, caso seja de interesse do CONAPORTOS/Santos;
- 5) Algumas mudanças já estão em andamento, como o módulo do Sistema de Informações Gerenciais do Trânsito Internacional de Produtos e Insumos Agropecuários - SIGVIG para a inspeção de embalagens de madeira, que entrou em testes nesta segunda-feira. A iniciativa vai ao encontro do "despacho sobre águas" pretendido pela Receita Federal do Brasil e possibilitará a antecipação da liberação antes mesmo dela chegar ao recinto alfandegado e
- 6) Como existe um concurso em andamento e em fase da distribuição de vagas, foi solicitado ao CONAPORTOS que encaminhe expediente apontando a priorização da lotação de novos fiscais no Porto de Santos. Continuando, o Representante da CODESP passou a palavra ao Representante da SOPESP, Eliezer Giroux, onde destacou que o Porto 24h não atende as expectativas do seguimento granel, pois ainda dependem do fiscal da Receita Federal para analisar o pedido de embarque. Geralmente o pedido é entregue até às 11h do dia para obter a liberação até às 17h do dia seguinte. A proposta do seguimento do granel é que a Receita Federal utilize um sistema semelhante ao utilizado no Porto de Paranaguá, onde a liberação é feita de forma "on line" a cada 2 horas, ou seja, o despachante entra com pedido até às 08h da manhã e obtém a liberação até às 10h, e assim sucessivamente. Toda a comprovação documentária é realizada após 05 dias da saída do navio, ou seja, agiliza o processo operacional/logístico para depois

apresentar toda a documentação que suporta aquela operação de exportação. O SOPESP acordou em agendar reunião com a Receita Federal para detalhar mais esse processo, porém a Receita já adiantou que estará implementando em curto espaço de tempo a liberação do pedido de embarque através do plantonista, ou seja, nos finais de semana será possível à obtenção da liberação. Esta medida com certeza será um grande avanço em todo o processo. Novamente com a palavra, o Representante da CODESP, passou a palavra ao Representante do SINDAMAR, José Roque, onde comentou que, diante das informações prestadas pelos Órgãos Anuentes presentes, sobre o questionamento de que, se houve aumento do efetivo, os serviços ficariam prejudicados, tendo em vista o fato da confirmação de que está sendo efetuado um remanejamento dos servidores. O Representante do SINDAMAR demonstrou preocupação pelo fato registrado anteriormente, alegando que no momento que todos estiverem engajados no Porto 24 horas as deficiências serão evidentes e a situação tende a ser pior do que já se encontra, e que o efetivo insuficiente de servidores poderá provocar mais atrasos do que atualmente enfrentados, se nenhuma providência for adotada quanto ao aumento dos quadros dos Órgãos Anuentes. Entende também, que o Governo Federal deveria analisar se o efetivo é suficiente para o atendimento do Porto 24 horas antes da sua implantação. Comentou ainda, dois casos ocorridos no primeiro final de semana logo após a implantação do Porto 24 horas, mas, como se trata de um início de projeto, não declinaria os nomes dos órgãos anuentes envolvidos, ressaltando que ao procurar o plantão para ser efetuada a entrega dos documentos, o funcionário da Agência foi instruído para procurar o servidor no primeiro dia útil, e, ao tentar fazer entrega dos documentos durante o expediente normal foi advertido de que deveria ter procedido a entrega ao plantão. Ressaltou ainda, que apesar do Governo Federal focar mais a exportação, o seu entendimento é de que o Porto 24 horas não faz distinção das cargas de importação e exportação, corroborando as informações prestadas pelo Sr. José Cândido Senna do COMUS, acrescentando que a demora na liberação dos containers de importação provocam uma redução na capacidade estática dos terminais e conseqüentemente custos ao importador como armazenagem/demurrage, provocando inclusive, ineficiência operacional ao Terminal devido à falta de espaço para movimentação dos contêineres. Prosseguindo, relatou a perda de embarques na exportação como decorrência dos congestionamentos ocorridos e os transtornos causados aos exportadores / armadores / agentes marítimos / terminais. A ANVISA sugeriu que ao ser analisado o Documento Único Virtual – DUV, os servidores checassem todas as exigências a serem cumpridas evitando que esse DUV seja objeto de várias análises, em situações distintas, por até 3 servidores, e a cada momento que é verificado por um novo servidor, nova exigência é solicitada a cumprir, o Representante do SINDAMAR solicitou mais critérios nessa análise evitando retrabalho e para que se torne mais célere a anuência e ganho de tempo para ambos os lados. Enfatizou que, se essa situação ocorrer durante a madrugada fica difícil para o Agente Marítimo, próximo à atracação do navio, dispor de tempo hábil para cumprimento tempestivamente. Continuando, questionou se a ANVISA encontra-se preparada para a emissão do Certificado Sanitário de Bordo, a qualquer hora, já que muitas

vezes a Agência recolhe a Guia e o servidor não comparece ao navio por falta de condução ou excesso de serviço, por isso, o Agente Marítimo acaba perdendo esse recolhimento, já que absurdamente não o pode utilizar para o próximo navio, sendo o montante convertido em renda da União. Destacou ainda, que quando o navio escala em outro Porto Nacional, após Santos, há condições de se pleitear antes do vencimento do Certificado, a sua prorrogação por mais 30 dias, mas quando isso não ocorre com o navio zarpando para o exterior, o mesmo é multado. Explicou que, com o surgimento do SISCOMEX CARGA e o PORTO SEM PAPEL as transmissões eletrônicas são efetuadas obedecendo aos prazos determinados, não resultando em problemas. Embora se fale em Porto 24 Horas e em eficiência e redução dos custos não é compreensível à manutenção da RESOLUÇÃO DP Nº 47.2011, de 24 de agosto de 2011, que só prejudica o Armador/Agente/Exportador, solicitando sua revogação. Detalhou que antes da implantação dessa Resolução as empresas podiam embarcar o pessoal / equipamentos com o navio atracado para iniciar a limpeza, mesmo o navio encontrando-se operando, onde se tinha um ganho de um dia e meio e com essa restrição o pessoal é obrigado a embarcar na barra com equipamento, aumentando os custos e expondo-os a acidentes, além do risco de danificar o equipamento, devendo considerar também, as condições climáticas adversas. Informou ainda, que quando ocorre do navio terminar a operação primeiro do que a limpeza, essa é concluída na barra. Exemplificou que um navio com 7 porões leva 56 horas para a limpeza ser concluída e são necessários 15 homens, além do transporte/embarque do equipamento / colchonetes / água potável e suprimentos, na barra. Continuou, destacando que a preocupação de deslastrar o efluente proveniente da limpeza e lavagem dos porões e tanques dentro das áreas do porto organizado de Santos, no intuito de evitar danos ambientais provenientes desse tipo de atividade, não significa que não possa ocorrer na barra onde inexistente fiscalização, embora todos os comandantes estejam devidamente alertados das consequências, como prisão em terra e elevadas penalidades/sanções imputadas pelas autoridades ambientais e pelo Ministério Público Federal. Continuando, comentou que em Itaguai / Ilhéus, Imbituba e outros portos essa operação pode ser efetuada com o navio atracado, enquanto em Santos há um sensível aumento dos custos operacionais em razão da competitividade e permanência do navio por mais tempo na barra, além do que, os adicionais trabalhistas crescem de forma significativa. Ressaltou que, o “CUSTO BRASIL É MEDIDO POR DIA”. Os resíduos / água, aproximadamente 100 toneladas, são acondicionados em tanques e alijados / despejados a 12 milhas da Costa conforme Convenção MARPOL e que essa faixa é registrada no “Log Book” (Diário de Bordo) como posição do alijamento, data e horário para informar a Capitania dos Portos. Questionou que os terminais que operam em Cubatão, apesar de se encontrarem fora do Porto Organizado acabam se utilizando dessa Resolução, quando é de interesse. Fez menção aos (3) expedientes enviados à Presidência da CODESP, que não foram respondidos. O Representante da CODESP, Renato Barco, solicitou que o SINDAMAR fizesse novo encaminhamento. Foi comentado também, sobre o convite enviado pela Superintendente da Saúde, Segurança e Meio Ambiente ao SINDAMAR, para participar de um workshop e efetuar uma palestra



exemplificando quais são os problemas práticos encontrados pelas Agências na realização da lavagem dos porões dos navios. Questionado pelo Presidente se já havia alguma solução foi respondido que o SINDAMAR continua aguardando solução dos responsáveis. 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 20 de maio 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 Secretaria da Receita
Federal do Brasil do Ministério da Fazenda**

Danilo Tadashi Tagami Kamimura
Representante do MAPA

Rosilane de Aquino Silva
Representante da ANVISA

Nanci Stoltz Souza Fontenelle
Representante da ANTAQ

Eliezer Giroux
Representante do SOPESP

Claudio de Barros Nogueira
Presidente do SDAS

Matheus Miller
Representante da ABTRA

Marcelo Marques da Rocha
Presidente do SINDISAN

José Roque
Representante do SINDAMAR

Martin Aron
Presidente da ABTTC

José Cândido Senna
Coordenador Geral – COMUS

Jorge Leite dos Santos
Secretário Geral