



COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS

CONAPORTOS

ATA DA 003ª REUNIÃO

Às 14 horas e 30 minutos do dia 20 de maio 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 terceira reunião. Compareceram os seguintes representantes: Carlos Helmut Kopittke, representante da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP - Suplente, Gesival Gomes de Souza, representante do Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça - Suplente, Marcelo Ribeiro de Souza e Valter Barros Barbosa, representantes da Autoridade Marítima, Akiyoshi Omizu, representante da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda - Suplente, 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, Querginaldo Alves de Camargo, Presidente do 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

e José Candido Senna, Coordenador Geral do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo – COMUS. Para prestar apoio técnico e administrativo à reunião estiveram presentes 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. Com a palavra, o Representante da CODESP - Suplente, Carlos Helmut Kopittke, informou que o Sr. Renato Ferreira Barco não participará da reunião devido a compromissos em Brasília, em seguida declarou aberta à reunião passando ao item **I – ABERTURA**, sendo submetida à apreciação da Ata da segunda reunião, que achada conforme, foi devidamente assinada pelos presentes. O Representante da CODESP – Suplente informou ainda, que a referida Ata e todos os seus anexos serão encaminhados para CONAPORTOS Nacional, em Brasília. A seguir, passou ao item da pauta **II - PORTO 24 HORAS**, onde comunicou a todos que os trabalhos realizados pelas Comissões locais foram elogiados em Brasília devido aos assuntos tratados serem de extrema importância para o bom andamento dos serviços portuários. Prosseguindo, passou a palavra ao Representante da Marinha, Marcelo Ribeiro de Souza, onde comunicou que, foi realizada uma aferição no 1º mês da implantação do “Porto 24 horas” (19/04 a 19/05/2013), a fim de avaliar a demanda nos despachos de entradas e saídas de navios. Para tal, considerou os seguintes turnos: 08:00h – 17:00h e 17:01h – 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). Observou que nesse período foram despachados 793 navios, sendo a média diária de 26, dos quais 20 (77%), no turno de 17:01h - 07:59h. Verificou também, que até o presente momento, em comparação aos meses de maio e de abril, não houve alterações na média diária de despachos de navios em ambos os turnos. Em seguida, o Representante da CODESP – Suplente, passou a palavra ao Representante do Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça - Suplente, Gesival Gomes de Souza, onde deixou registrado que nos meses de junho e julho o efetivo da Polícia Federal estará desfalcado em razão de designação de mais de 23% do efetivo local para reforço nos aeroportos e na segurança de dignitários relativa à Copa das

Confederações e visita do Papa, mas tal deslocamento não afetará o cumprimento das atribuições da Polícia Federal no atendimento às demandas do Porto de Santos/SP. Prosseguindo, o Representante da CODESP – Suplente, 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. Com a palavra, o Representante da CODESP – Suplente, indagou ao Representante da ABTRA, se ele havia notado algum aumento de movimentação fora dos horários normais de funcionamento. Em seguida, o Representante da ABTRA respondeu que ainda é cedo para avaliar alguma mudança nesse período de 30 dias de implantação do porto 24 horas, sendo necessário mais tempo para analisar os trabalhos efetuados fora dos horários normais, comentou ainda, que pelo que foi informado às operações que são agendadas para o período noturno estão ocorrendo dentro da normalidade. Finalizando, solicitou ao Representante da CODESP – Suplente, que leve ao conhecimento de seus superiores a preocupação do setor representado pela ABTRA pela não regulamentação do REPORTO aprovado pela Medida Provisória nº 559, convertida na Lei 12.688/2012. Novamente com a palavra, o Representante da CODESP – Suplente, deixou registrado que o Porto de Santos no mês de abril teve uma movimentação recorde com mais de 10 milhões de toneladas, crescendo 17% em relação ao mês de abril do ano passado, totalizando o percentual de 7% acima do movimentado no primeiro quadrimestre do ano de 2012. Registra também, que a grande movimentação no Porto de Santos ocorreu durante as horas normais de funcionamento (período diurno), e que a mudança de cultura não é tão fácil de se resolver, requer o empenho de todos os envolvidos no projeto do Porto 24 horas, que tem que ser visualizado como uma plataforma logística. Continuando, passou a palavra ao Representante do SINDAMAR, José Roque, onde comentou sobre o Porto 24 horas, dizendo que o segmento ainda se encontra cético quanto à operacionalidade desse novo programa, considerando a insuficiência existente de recursos humanos nos órgãos anuentes e que as associadas estavam atuando dentro do horário normal, como antes da implantação do Porto 24 horas, e que

também estamos vivenciando uma nova cultura. Destacou que, a Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima - FENAMAR havia recebido consulta da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP, para relatar o que for possível sobre a implantação e nível de funcionamento do Porto 24 horas, como pontos críticos, pontos favoráveis e se houve algum impacto até o momento. Em seguida, registrou a questão abordada na última reunião sobre a Resolução DP nº 47 de 24/08/2011, referente à lavagem de porões dos navios em área organizada do Porto de Santos, cujo Representante da CODESP, Renato Ferreira Barco, havia solicitado na última reunião que encaminhassemos um novo expediente, o que foi realizado no dia 07/5/2013, sob o ofício nº 033/13 (cópia anexa a Ata), onde indagamos se a autoridade Portuária já possuía alguma definição sobre o tema. Com a palavra, o Representante da CODESP – Suplente, Sr. Carlos Helmut Kopittke, informou que o referido ofício encontra-se em análise com a área técnica da CODESP, sendo que cobraria resposta do setor. Novamente com a palavra, o Representante do SINDAMAR, registra para conhecimento, que a Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde do Trabalho Portuário nº 29 do MTE – OGMO, com base no item 29.6.3.5, passou a exigir dos Agentes Marítimos informações de “Cargas Perigosas” existentes nos navios atracados no Porto de Santos e traduzidos para o idioma português, conforme estabelece o item 29.6.3.1.1 da referida Norma, assim, reputamos como inaceitável, devido ao idioma Inglês ser predominante no Mundo, principalmente, no segmento envolvendo o comércio exterior, e que o simples motivo de se efetuar uma tradução poderá provocar equívocos com sérios riscos de acidentes e danos aos trabalhadores, navios e instalações portuárias. Ressaltamos ainda, que os Terminais Operadores, assim como as tripulações dos navios, se encontram preparados com suas brigadas em casos de acidentes, e que a primeira a atuar será a tripulação do navio. Já o manifesto de carga do navio, entregue as autoridades aduaneiras, não mais precisa ser traduzido para o idioma Inglês. A própria Medida Provisória nº 320, que embora não tenha sido convertida em Lei, por não atender o requisito de urgência, em seu artigo 22, já havia dispensado a tradução do manifesto de carga no idioma espanhol

(Mercosul) e dos idiomas oficiais da Organização Mundial do Comércio (francês e inglês), o que acabou sendo incorporado em nosso ordenamento jurídico, pela vigente Instrução Normativa RFB nº 800/2007. O SINDAMAR solicita que seja excluída a necessidade da entrega dos documentos em português, devendo essa exigência ser suprimida da aludida Norma, com a aceitação da documentação no idioma universal – inglês. Com relação à Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil - RFB Nº 1.356 de 13/05/13, o SINDAMAR manifestou apreensão do segmento marítimo quanto à publicação da aludida Instrução Normativa que dentre as alterações ocorridas destaca a dispensa da exigência da apresentação da via original. Foi comentado que, a FENAMAR através da FONASBA efetuou uma pesquisa mundial entre 23 países onde ficou evidente que a prática adotada ao redor do mundo, referente ao controle absoluto e formal da entrega da carga aos importadores, é de que os responsáveis só conseguem retirar as mercadorias do Porto ou Terminal armazenador, caso tenham quitado todos os valores devidos à Agência Marítima representante do navio. Com a solitária exceção da Hungria, países como a África do Sul – Alemanha – Argentina – Bélgica – China – Chipre – Croácia – Dinamarca – Eslovênia – Espanha – Finlândia – França – Grécia – Holanda – Inglaterra – Itália – Japão – México – Noruega – Polônia – Portugal e Turquia, maiores ou menores, tem pleno controle sobre a entrega da carga, que deve obrigatoriamente ser autorizado pelo agente marítimo, mediante os valores devidos e apresentação do “Bill of Lading” – b/l original. A entrega da mercadoria se fará mediante a apresentação do “Delivery Order” (autorização de entrega) emitida pela Agente Marítimo ou do b/l original, também liberado pelo Agente. O Decreto-Lei nº 37/66 em seu artigo 46 cita: “Além da declaração de que trata o artigo 44 deste Decreto-lei e de outros documentos previstos em leis ou regulamentos, serão exigidas, para processamento do despacho aduaneiro a prova de posse ou propriedade da mercadoria e a fatura comercial, com as exceções que estabelecer o regulamento (redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472 de 01/09/1988)”. Como se vê dentro do princípio hierárquico das leis trata-se de uma norma superior diante do que preconiza a Instrução Normativa editada. A Instrução Normativa 1.356/13 com a

revogação do inciso I do artigo 54 da IN 680/2006 e com a retificação relativa à revogação do inciso I do artigo 57 abriu um precedente perigosíssimo para que falcatruas e o uso de conhecimentos marítimos falsos se proliferem. Foi destacado que, mesmo com a obrigação da apresentação do b/l original foi constatada falsificação do conhecimento marítimo que ensejou denúncias na Polícia Federal, por parte do Agente Marítimo. Comentamos os casos que o conhecimento encontra-se no sistema bancário e a sua entrega se dará mediante ao pagamento do valor da mercadoria (fechamento de câmbio), e que com a dispensa da apresentação do b/l, comprovando a sua titularidade, não dará garantia ao exportador nem ao sistema bancário, já que a mercadoria poderá ser liberada sem a quitação do seu valor ao banco. Esse procedimento poderá provocar uma reação da Federação Brasileira de Bancos - FEBRABAN, sendo que isso irá gerar muitos problemas, prejudicando a imagem do país, devido aos “calotes que os exportadores internacionais sofrerão”. O Brasil está caminhando na contramão da história e se afasta das melhores práticas internacionais de mercado e da própria OMA – Organização Mundial das Aduanas. Em seguida, o representante do SINDAMAR perguntou aos representantes do SOPEP e da ABTRA, como está questão seria tratada por suas entidades, e obteve a informação de que a ABTRA é legalista. Após várias colocações efetuadas, entre as partes, ficou acordado de que o assunto seria debatido internamente e que na próxima reunião teríamos uma definição sobre o procedimento a ser adotado. Finalizando, foi destacado, que sendo o b/l original um título de crédito negociável em qualquer parte do mundo pelo valor da mercadoria, a credibilidade do sistema aduaneiro fica prejudicada diante da adoção dessa equivocada medida. Novamente com a palavra, o Representante da CODESP-Suplente comentou que na última reunião da CONAPORTOS foi abordado o assunto referente aos DEPOTs, que sem dúvida é um dos maiores problemas para o Porto de Santos devido a grande movimentação de caminhões na cidade, sendo também, uma das grandes preocupações da CODESP que de alguma forma tenta viabilizar seu funcionamento, prosseguindo, passou a palavra ao Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres –

ABTTC, Martin Aron, onde enfatizou que os Depots, a exemplo das demais empresas que operam no Porto de Santos, tanto na zona primária como na zona retroportuária, são empresas que desenvolvem suas operações conforme a demanda exige. Todos os DEPOTs têm capacidade e disponibilidade para operar durante as 24 horas do dia, mas é necessário que haja: a) agendamento e b) demanda por seus serviços. Nos anos de 2011 e 2012 alguns terminais retroportuários (DEPOTs) permaneceram operantes por períodos de 24 horas durante meses e, ao final de sete meses, desistiram desse procedimento, pois menos de um por cento das cargas demandaram seus serviços após às 19 horas. A ABTTC e suas associadas reiteram que são a favor do Porto 24 horas, sendo necessário, entretanto, que os usuários, inclusive a indústria, façam suas operações também durante as 24 horas. Sem o "Usuário 24 Horas" as operações 24 Horas não serão implementadas em sua plenitude. Novamente com a palavra, o Representante da CODESP-Suplente, indagou ao Presidente da ABTTC, se quem contrata os DEPOTs são os Armadores, com a palavra, o Presidente da ABTTC respondeu que sim. Prosseguindo, o Representante do SINDAMAR registrou que seria interessante que o Representante do Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CNNT fosse convidado para participar da reunião da CONAPORTOS. Continuando, o Representante da CODESP-Suplente registrou que vai conversar com o Presidente Renato Ferreira Barco sobre a possibilidade de convidar o Representante do Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CNNT para próxima reunião. Em seguida, 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 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. A atração será concretizada na medida em que estes percebam: a) reduções nos tempos de trânsito de seus produtos e/ou b) reduções nos preços de

serviços logísticos numa perspectiva porto a porto, na importação, e porta a porto, na exportação. A consecução desses objetivos permitirá o aumento da rentabilidade de negócios de importadores e exportadores, tornando-os continuamente mais competitivos. Tais benefícios, aparentemente de grande vulto, mas ainda difusos, justificam plenamente a adequação de quadros daqueles órgãos com remanejamento ou contratação de pessoal. A atuação orquestrada das instituições governamentais deverá ser acompanhada por ações também convergentes das áreas administrativa e operacional de empresas privadas, no sentido de oferecerem serviços contínuos ou ininterruptos. Esse aspecto é particularmente relevante para operadores portuários e retroportuários de contêineres, incluindo-se os de vazios. 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 a instalações logísticas do complexo portuário são providências complementares, sendo está 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. Levando-se em conta que tempos de permanência elevados de contêineres de importação e exportação naquelas instalações representam tempos de trânsito para importadores e exportadores e dada a preponderância dos de importação no movimento de cheios da navegação de longo curso, a prioridade de foco nos primeiros abre promissoras perspectivas para a pretendida consolidação. O registro e o processamento ininterrupto das Declarações de Importação e de Trânsito Aduaneiro, com o

reconhecimento da total autonomia e da liberdade de importadores para escolherem os recintos alfandegados mais adequados à liberação das suas mercadorias, certamente intensificarão a articulação de terminais molhados de contêineres com portos secos da zona secundária aduaneira, cujas áreas de estocagem serão incorporadas aos fluxos de importação como extensão das existentes no referido complexo, tanto em terminais molhados quanto em retroportuários de contêineres. Tal iniciativa contribuirá para o aumento da capacidade ou da oferta de serviços logísticos de importação de mercadorias em contêineres. Em face do baixo nível de serviço de pátios de contêineres de importação de terminais molhados e retroportuários de contêineres, associado a empilhamentos crescentes que esbarram nos limites das capacidades estáticas de estocagem, a oferta de serviços será significativamente ampliada com a redução dos tempos de permanência, que proporcionará maior rotatividade de vagas para essas unidades de carga. A propósito, vale lembrar que as tarifas de armazenagem em portos secos de zona secundária, de um modo geral, são bem menores do que as praticadas pelos terminais molhados, deixando portanto, os primeiros em condições de darem apoio efetivo à racionalização da operação portuária, no contexto do Porto 24 Horas. Para tanto, é fundamental a agilização do registro e do processamento de DTAs, para que os trânsitos aduaneiros sejam autorizados preferencialmente em prazos inferiores a 48 horas após a presença de carga no terminal molhado. Esse procedimento permitirá que se trate com isonomia os portos secos da zona secundária e os terminais retroportuários alfandegados da Baixada. A aprovação da MP 612, ao facilitar a instalação de novos portos secos e estimular a concorrência entre eles, deverá reforçar, em curto prazo, a capacidade operacional de todo o sistema logístico de importação e exportação em contêineres, com a licença de funcionamento sendo concedida a empresas de logística já estabelecidas na área de influência do Porto. A facilidade do entreposto aduaneiro de importação, operacionalizado em portos secos de zona secundária, representa importante instrumento de racionalização de importações, permitindo que importadores façam despachos parciais com o fracionamento de BLs, ajustando, assim, seu capital de giro às despesas de

nacionalização de mercadorias. Dada a volatilidade da taxa de câmbio observada nos últimos anos, vários importadores experimentaram prejuízos, deixando suas cargas em espaços nobres de terminais molhados, as quais, posteriormente, caíram em perdimento em virtude de o despacho de importação não ter sido iniciado 90 dias após a descarga. A propósito, vale destacar o crescimento, de 2008 a 2012, de 27% da base de importadores nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, considerados "área de influência primária do Porto de Santos". Do total de 25,7 mil importadores na região, em 2012, 83% estavam estabelecidos no estado de São Paulo. Esses novos atores, certamente, precisam ser orientados a não fazerem daqueles pátios suas próprias "garagens" de contêineres.

2) CONTRIBUIÇÕES ADICIONAIS DOS PORTOS SECOS. A maior participação de portos secos na logística de contêineres de importação permitirá aos seus operadores expandirem os serviços para o suporte a contêineres vazios, aumentando a concorrência com os operadores dessas unidades estabelecidos na Baixada Santista. Com essa nova função, os portos secos poderão também contribuir para: a) menor retenção de contêineres desembarcados, deixando-os mais rapidamente disponíveis para operações subsequentes de exportação, diminuindo, assim, os fluxos de contêineres desembarcados vazios que geram viagens adicionais no complexo santista, e b) diminuição de viagens evitáveis de retorno de contêineres vazios à Baixada, que entraram no País com carga de importação, e que, frequentemente, voltam a pontos daquela área para serem estufados e, posteriormente, transportados para o Porto. Dessa forma, os portos secos passarão, naturalmente, a ter maior participação nos fluxos de exportação de contêineres. Ressalte-se, ainda, que a redução permanente de viagens evitáveis na Baixada Santista contribuirá para a melhoria de níveis de serviços nas rodovias de acesso à região e nas suas vias urbanas, abrindo espaço para a diminuição de custos de transportadoras e, em seguida, para a redução de fretes.

3) PROGRAMAÇÃO DE ATIVIDADES DO COMUS. Dando continuidade às discussões 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

próximo dia 28, reunião sobre o tema "Porto 24 Horas - A visão do despachante". Discussões semelhantes, sob a perspectiva de outros agentes públicos e privados intervenientes na implementação do Projeto, serão organizadas na sequência. A visita técnica de importadores e exportadores ao complexo portuário santista, originalmente programada para 24 de maio, está sendo reagendada. A seguir, o Representante da CODESP – Suplente, passou a palavra para o Presidente do SINDISAN, Marcelo Marques da Rocha, onde registrou que o Coronel Paulo Roberto de Souza, da NTC & Logística, tem estatísticas de roubo de carga e pode fazer uma apresentação aos membros da CONAPORTOS, caso haja interesse. Destaca também, que os DEPOTs são a categoria mais achatada do Porto e que os transportadores ficam em segundo lugar. Abordou ainda, um problema de concorrência desleal com terminais que oferecem transporte com despacho gratuito, ressaltando que estas empresas já são favorecidas pelo fato de seus caminhões não enfrentarem filas para carregar nas mesmas condições que os demais. Se for necessário, o SINDISAN pretende entrar com ação no Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE. Outro ponto apontado pelo presidente do SINDISAN foi a questão do trânsito no Porto, alertando que não é porque o viaduto do Guarujá melhorou um pouco a situação que vamos relaxar, destacou que é preciso controlar a questão de perto, já que os motoristas ficam horas na estrada, ingerem “rebite” para permanecerem acordados e quem paga são os usuários das rodovias que acabam até morrendo em acidentes causados por eles. Finalizando, destacou a necessidade de construção de silos nas fazendas e de um maior controle na origem, só enviando a carga quando realmente for o momento de embarcar, e não fazendo o caminhão de armazém. Continuando, o Representante da CODESP - Suplente passou a palavra ao Presidente da SDAS, Claudio de Barros Nogueira, que concordou com tudo o que já foi dito até o momento, enfatizando que com relação ao projeto principal que é o “Porto 24 horas”, ele se resume apenas em carga, descarga e transporte. Quanto ao despachante aduaneiro, com base em tudo que já foi relatado anteriormente, compete apenas cumprir com as Normas e Leis estabelecidas pelas autoridades. Reitera ainda, que há necessidade de que todos os envolvidos estejam entrosados

para atender a demanda do Porto 24 horas. Em seguida, o Representante da CODESP – Suplente, passou a palavra ao Presidente do SOPESP, Querginaldo Alves Camargo, onde registrou que para o operador portuário as autoridades já operam no período de 24 horas há muito tempo, não existindo problemas para os operadores portuários que movimentam contêineres. No caso do granel foram elencados alguns problemas que não chegaram com detalhes e que os trará na próxima reunião. Na sequência, o Representante da CODESP – Suplente passou a palavra para o Representante do MAPA, Danilo Tadashi Tagami Kamimura, onde informou que não foi detectado por parte do MAPA alteração de demanda desde a última reunião do CONAPORTOS. O MAPA mantém o atendimento 24 horas e reitera a necessidade de reforço de recurso humano em nossa unidade, conforme estudo entregue através do ofício DDA/SFA-SP 039/2013, de 10/05/2013, cuja cópia está anexa a Ata. Com relação à melhora de procedimentos, foi comentado o projeto com a USP da "linha azul" ou "lacre eletrônico" que visa otimizar os procedimentos e melhorar a agilidade de liberação de mercadorias (matéria sobre o assunto anexada ata). Continuando, o Representante da CODESP - Suplente, passou a palavra a Representante da ANTAQ, Nanci Stoltz de Souza Fontenelle, onde informou que: 1) No que tange ao assunto Porto 24 horas, a ANTAQ/UARSP não tomou conhecimento, até então, de qualquer informação/denúncia desabonando o funcionamento 24 horas dos terminais do Porto de Santos e 2) Será criado o Posto Avançado da ANTAQ, em Santos. A seguir, o Representante da CODESP – suplente, passou a palavra a Representante da ANVISA, Rosilane de Aquino Silva, que fez um breve relato sobre a situação atual do Posto da ANVISA no Porto de Santos, registrando que atualmente a ANVISA conta com um quadro de 18 servidores no Posto Portuário de Santos, efetivamente em função de fiscalização, dentre um total de 25 servidores. Desse total, incluindo motoristas e apoio administrativo, 2 servidores estão em licença médica sem previsão de retorno, 2 servidores já encaminharam requerimento para aposentadoria e uma terceira servidora está em vias de aposentar compulsoriamente em razão da idade. Os restantes dos servidores se encontram distribuídos da seguinte forma: 1) Liberação de mercadorias: 06

servidores; 2) Navegação e estacionamento: 04 servidores em escala de plantão, sendo 01 servidor por plantão noturno e 02 servidores em escala diarista para atendimento do protocolo e da orientação ao viajante (emissão de certificado internacional de vacina); 3) Setor Administrativo: 05 servidores; 4) Setor de concessão de Autorização de Funcionamento: 03 servidores (um dos quais será removido para a liberação de mercadorias) e 5) Substituição à chefia (em licença médica): 01 servidor. O plantão em regime de 24 horas está sendo realizado somente no setor de fiscalização de embarcação, sendo que o setor responsável pela liberação de produtos importados voltou a funcionar em horário administrativo. O atendimento ao usuário no protocolo teve o horário estendido funcionando agora das 08:00 às 17:00, sendo que o horário anterior era de 08:30 às 11:30. Informou ainda, que após a efetivação da transferência de 03 servidores do Posto Portuário de São Sebastião para Santos, e a contratação de segurança patrimonial, o atendimento no protocolo passará a ser realizado em plantão de 24 horas. Quanto à demanda de pessoal para atender ao porto 24 horas, a ANVISA tem um déficit de servidores que vem se agravando já há algum tempo em razão de servidores que se aposentaram. Hoje se estima que seriam necessários pelo menos a contratação de 30 servidores (principalmente fiscais) para atender plenamente às demandas de um porto com as características e dimensão do Porto de Santos. Em seguida, o Representante do SINDAMAR pediu a palavra e deixou registrado os cumprimentos ao trabalho da ANVISA, que diante de um quadro reduzidíssimo de servidores, ao efetuar remanejamento interno está conseguindo atender aos agentes, durante 24 horas, não tendo havido qualquer reclamação, desde a última reunião da CONAPORTOS. Ao comentar sobre o atual quadro de servidores, face a solicitação do SINDAMAR, e os constantes pedidos encaminhados para Brasília solicitando aumento do efetivo, e diante do novo programa “Porto 24 horas”, onde a presença de mais servidores se torna inquestionável e ainda, considerando a gravidade da situação em Santos decorrente do quadro atual de servidores, foi solicitado que fosse enviado ofício ao Presidente da CONAPORTOS Nacional, relatando essa preocupação. Com a palavra, o Representante da CODESP – Suplente, Carlos Helmut Kopittke se propôs

a enviar expediente à CONAPORTOS Nacional, relatando a realidade do quadro local da ANVISA. Prosseguindo, passou a palavra ao Representante da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, Akiyoshi Omizu, onde informou que desde 19 de abril, os serviços aduaneiros prestados pela Alfândega no Porto de Santos estão à disposição dos usuários 24 horas, inclusive, nos finais de semana, com divulgação desses procedimentos na sede da Alfândega. Nesses 30 dias de funcionamento, o que se verificou é que houve procura, com maior ênfase, na recepção da Declaração de Trânsito Aduaneiro (média diária de 3 a 4 DTA'S) e na entrega de Declaração de Exportação (igualmente, média de 3 a 4 DE por dia), sendo que, embora a média diária seja o destacado, a demanda maior ocorre nos finais de semana. O balanço inicial é que a procura por serviços aduaneiros de um modo geral está muito abaixo do esperado, o que nos leva a acreditar que os usuários estão ainda avaliando a viabilidade ou não quanto à utilização desses novos serviços postos à disposição para os intervenientes aduaneiros. O reforço de mão de obra para Porto 24 horas dependerá da procura, para não prejudicar os trabalhos no horário de expediente normal, cuja produtividade é medida através do índice denominado "tempo de despacho", tanto na importação como na exportação. Ainda no contexto do Porto 24 horas, estamos buscando a melhoria, em especial, na prestação de serviços relacionados ao trânsito aduaneiro (selecionado no canal verde), bem como na exportação, cuja seleção eletrônica passou a ocorrer de hora em hora, possibilitando melhor planejamento pelos interessados no embarque de cargas destinadas à exportação. Já com relação à liberação inclusive nos finais de semana de "Autorização de Embarque" de granéis destinados à exportação, estamos finalizando os estudos visando assegurar, quando necessário, a análise qualitativa e quantitativa dos bens transacionados, com auxílio dos assistentes técnicos contratados pela unidade alfandegária. Por fim, no que tange à atividade de conferência física de mercadorias, apesar da procura desses tipos de serviços serem praticamente inexistente até o momento, foi enviado ofício a ABTRA de modo a viabilizar a realização de tal serviço a contento, se e quando demandado. Sem outras manifestações, o Representante da CODESP - Suplente, Carlos Helmut Kopittke,



agradeceu a presença de todos, dando por encerrada a reunião, marcando a data da próxima para o dia 17 de junho de 2013 às 14h30min, na sala de reunião da CODESP, determinando a lavratura da presente Ata.

Carlos Helmut Kopittke
**Representante da CODESP
Suplente**

Gesival Gomes de Souza
**Representante do Departamento de Polícia
Federal do Ministério da Justiça - Suplente**

Marcelo Ribeiro de Souza
Autoridade Marítima

Akiyoshi Omizu
**Representante da Receita Federal
Suplente**

Danilo Tadashi Tagami Kamimura
Representante do MAPA

Rosilane de Aquino Silva
Representante da ANVISA

Nanci Stoltz Souza Fontenelle
Representante da ANTAQ

Querginaldo Alves de Camargo
Presidente 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