

## **COMISSÃO LOCAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS**

### **CLAPs**

### **ATA DA 005ª REUNIÃO**

Às 14 horas e 30 minutos do dia 22 de julho de 2013, na sala de reuniões da CODESP, em Santos, reuniu-se a Comissão Local das Autoridades nos Portos, atendendo o que determina o artigo 5º do Decreto nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012, realizando sua quinta reunião. Compareceram os seguintes representantes: Renato Ferreira Barco, representante da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, Reinaldo Campos Sperandio, representante do Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça, Valter Barros Barbosa, representante da Autoridade Marítima, Cleiton Alves dos Santos João Simões, representante 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, Patrícia Pereira da Silva de Freitas, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA e Nanci Stoltz de Souza Fontenelle e Guilherme da Costa Silva, representantes 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, José dos Santos Martins, 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, Vicente do Valle, Vice-Presidente da Associação Comercial de Santos - ACS 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: Esmeraldo

Tarquinio 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 Quarta reunião, que achada conforme, foi devidamente assinada pelos presentes. A seguir, passou ao item da pauta **II - PORTO 24 HORAS**, onde iniciou informando que com referência ao Ofício do SINDAMAR nº 033/13, de 7/5/2013, relativo à Resolução DP nº 47, de 24/08/2011, sobre a lavagem de porões dos navios em área organizada no Porto de Santos, o Grupo de Trabalho constituído para tratar do assunto decidiu por separar em duas Resoluções, as atividades de lavagem de porões e lavagem de tanques, sendo que a minuta de Resolução para Lavagem de Porões se encontra em processo de finalização e a de Lavagem de Tanques aguardará os resultados do estudo aprofundado dos aspectos operacionais e reuniões com os agentes envolvidos na atividade. O resultado final dos trabalhos será apresentado para conhecimento da Comissão Local da CONAPORTOS (Exp. Nº 19.822/13-98). Informou também, que conforme solicitado na 4ª reunião da CLAPs, foi enviada carta DP-GD/298.2013, ao Presidente da CONAPORTOS, em Brasília, anexando Ofício do SINDAMAR nº 055/13, de 17/6/2013, referente à Instrução Normativa nº 1353/2013 da SRFB, sobre Geração de insegurança aos agentes marítimos e seus armadores representados – Desembarço e entrega de mercadorias de importação. Quanto ao Ofício SINDAMAR 056/13, de 19/6/2013, referente à vistoria por parte do Exército Brasileiro de mercadoria importada – Nitrato a Granel – Entrada no Porto de Santos, comunicou aos presentes que convidou para participar da reunião o Major Alexandre Fabiano de Carvalho, representante do Exército Brasileiro, para explanar sobre o assunto. Com a palavra, o Major Alexandre Fabiano de Carvalho, deixou registrado as seguintes considerações: 1) O Serviço de Fiscalização de Produtos Controlados do Exército na Baixada Santista está sediado no Comando da 1ª Brigada de Artilharia Antiaérea, no Forte dos Andradas, Guarujá, onde possui um serviço de fiscalização e vistoria que funciona efetivamente 24h/dia, 7 (sete) dias/semana e realiza atendimentos fora do horário de expediente nos casos de descarga direta. 2) Observa-se uma tendência de redução da capacidade de armazenamento de produtos controlados nos terminais alfandegados, fruto do adensamento urbano na região de entorno ao complexo portuário de Santos, diminuindo os espaços de segurança preconizados no R-105 (Regulamento para Fiscalização de Produtos Controlados do Exército - Decreto nº 3665, de 20 de novembro de 2000). É importante a análise, pelas autoridades que possuam a devida esfera de atribuições, de locais alternativos na região continental da baixada santista para armazenamento desses produtos, a fim de acompanhar a demanda crescente do restante do

Porto. Novamente com a palavra, o representante da CODESP deixou registrado que foi distribuído cópia do Regimento Interno das Comissões Locais das Autoridades nos Portos – CLAPs, aos seus representantes. Continuando, passou a palavra ao representante do SINDAMAR, José Roque, onde relatou sobre as constantes reclamações das Associadas quanto à falta de amarradores, o que tem provocado significativos atrasos para confirmação das manobras de entrada/saída dos navios, chegando alguns casos de até 04 horas de atraso, resultando em vultosos prejuízos. A CODESP informou que espera ter essa situação regularizada até o final do mês, após explicar os motivos da rescisão de contrato com a empresa que prestava o serviço anteriormente. O representante do SINDAMAR também informou que quanto a Inspeção de navios – Emissão de Certificado Sanitário - Devido ao horário para inspeção dos navios ter sido limitado até às 20h00min, várias embarcações atracaram e ficaram inoperantes, em razão da ANVISA não dispor de veículo para transportar o servidor até o navio para efetuar a inspeção, sendo esse serviço somente realizado no dia seguinte a partir das 09h00min permanecendo a embarcação inoperante por 13/14 horas, o que contraria a política do governo do Porto 24 Horas, além de aumentar os custos para todos os intervenientes, isto é, Armador/Agente/Exportador/Importador e contribuir para o aumento da fila dos navios na barra, devido à ocupação do berço. Quando o navio se encontra fundeado na barra, os servidores da ANVISA só se deslocarão de lancha para inspeção, quando embarcados, no período das 09h00min até às 16h00min. Com o navio atracado a inspeção deve ser feita até às 19h00min, pois inexistente motorista escalado a partir das 20h00min. Para os navios que ainda dependem da limpeza dos porões essa demora pode resultar em 2 a 3 dias. Informou também, que foi relatado por uma Associada um problema com a emissão da Livre Prática, que de acordo com informações do servidor, nos próximos navios caso exista alguma exigência de documentos / informações por parte da ANVISA o Agente terá que pagar outra taxa no valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais) e solicitar o certificado novamente. Quando tanto se fala em Custo Brasil reputamos como absurdo esse procedimento, já que o Agente é penalizado quando ocorre de pagar à taxa para determinado navio que, por questões técnicas ou operacionais cancela a sua escala no porto de Santos e essa taxa é revertida em Receita da União, mesmo que seja apresentada defesa explicando o ocorrido, não sendo permitida a sua utilização/aproveitamento para o próximo navio. Na Polícia Federal quando isso ocorre com o pagamento do Fundo para Aparelhamento e Operacionalização das Atividades-fim da Polícia Federal – FUNAPOL é permitido utilizar o pagamento para o próximo navio. Reiteramos os comentários efetuados quando de uma das primeiras reuniões da Comissão Local da CONAPORTOS de que, o Governo

Federal deveria analisar se o efetivo/condições de trabalho dos Órgãos Anuentes eram suficientes para atender o Porto 24 Horas. O que está acontecendo com a ANVISA em Santos é uma total falta de respeito para os usuários do porto, e até para os servidores lotados nesse Posto Fiscal que se desdobram para atender na medida do possível, sem condições de transporte, por total inépcia da direção geral em Brasília que parece não ter interesse em resolver o problema que se arrasta há anos. São uns verdadeiros abnegados com um quadro reduzidíssimo tentando atender aos usuários e sendo alvos de críticas quando estas são de competência da cúpula em Brasília. Quanto ao Ofício SINDAMAR 056/13, de 19/6/2013, referente à vistoria por parte do Exército Brasileiro de mercadoria importada – Nitrato a Granel, durante a reunião da Comissão Local da CONAPORTOS, que contou com a presença do Major Alexandre Fabiano de Carvalho, convidado pela CODESP, e responsável pelo Serviço de Fiscalização de Produtos Controlados 2.01, fomos informados que o Exército desconhece qualquer problema no atendimento dos navios, nos finais de semana e feriados existindo sempre plantão, bem como quanto à exigência de agendar a inspeção da embarcação com 72 horas de antecedência. Ressalta ainda, que o SINDAMAR havia recebido reclamação de um Agente Geral desse tipo de navio que transporta nitrato de amônia, e que se encontrava de posse desse e-mail caso quisesse ler, o que não foi necessário. O Major solicitou que apresentássemos casos concretos dos navios que sofreram esses atrasos e as respectivas datas para que o Exército Brasileiro possa apurar já que essa determinação partiu do General Guido Amin Naves, enfatizando ainda, que se encontra a disposição para dirimir quaisquer dúvidas. O Representante do SINDAMAR destacou que faria consulta com as suas Associadas nesse sentido. Em seguida, entregou ao Coordenador da Comissão Local da CONAPORTOS o Ofício nº 076/13, de 22/07/2013 relatando um caso concreto de falsificação do b/l original, bem como fazendo juntada dos expedientes endereçados pela Associada para a Polícia Federal e Inspetor da Alfândega de Santos e demais documentos que fazem parte da denúncia apresentada para as autoridades, solicitando que fosse enviado ao Presidente da CONAPORTOS, em Brasília, para conhecimento. Enfatizou que somente o Agente Marítimo tem condições de saber se o b/l é falso ou não, devido ter conhecimento dos elementos de segurança constantes do conhecimento marítimo. Relatou ainda, da preocupação dos Armadores/Agentes de serem responsabilizados pelos exportadores pelo fato da carga ter sido liberada quando os 3/3 do original ainda se encontram em poder do exportador. Ressaltou que 37 países adotam o procedimento do b/l original ser apresentado ao Agente Marítimo, mesmo se as cargas forem liberadas pela Aduana, e que a carga será liberada/entregue somente após o “de acordo” do Armador / Agente ou a

utilização do “Delivery Order”. A solução seria a oficialização da trava eletrônica já existente no Siscomex Carga, conforme pleito da FENAMAR por ocasião do desenvolvimento da implantação do Siscomex Carga, e que não foi ainda devidamente implantada, embora reiterada com frequência nas reuniões com a Secretaria de Receita Federal do Brasil, em Brasília. O Dr. Renato Barco indagou se já havíamos solicitado essa medida e informamos que inclusive, consta em Atas da Comissão Local da CONAPORTOS, bem como nos expedientes endereçados, e, que seria a melhor solução, não se discutindo mais a ineficácia da IN 1356/13 e que a responsabilidade pela trava é de exclusividade do Agente Marítimo, não se traduzindo esse bloqueio em intervenção indevida da autoridade aduaneira em questões comerciais privadas. Diante das discussões ocorridas, o Dr. Cleiton Alves dos Santos João Simões ficou de conversar com a COANA e verificar a possibilidade de se editar uma notícia SISCOSEX que poderá resultar em uma Instrução Normativa, como ocorreu por ocasião da alteração do prazo para a averbação do embarque, muito embora no caso comentado a falsificação ocorreu no documento em papel e não no sistema, ou seja, no SISCOSEX CARGA, onde a RFB se baseia para analisar os dados do conhecimento de embarque dos despachos de importação, a informação estava correta. Em seguida, o representante da CODESP, passou a palavra ao representante da Associação Comercial de Santos - ACS, Sr. Vicente do Valle, que ressaltou a importância de que a ANVISA atue igual aos demais órgãos intervenientes do Porto de Santos, entende ainda, que a decisão de somente manter seu horário de funcionamento das 08h00min às 20h00min seja revista, pois dessa maneira não teremos o funcionamento do porto 24 horas. 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 destacou que deveria ser realizada uma pesquisa de caráter essencialmente técnico para se determinar os motivos ou fatores que provocam demora de até 16 dias para liberação das cargas de importação, tendo em vista que, segundo informações da Alfândega do Porto de Santos, 90% (noventa por cento) das cargas de importação são contempladas com Canal Verde. 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, reiterando o que vem dizendo nas últimas reuniões a respeito da pauta: “Porto 24 horas”. Informou que houve uma pequena evolução no que diz respeito aos serviços portuários demandados fora do horário comercial, ou seja, aos poucos os usuários dos portos vão mudando os seus costumes. No tocante a IN nº 1356, da SRFB informou que não há comunicação de nenhum incidente, e que a medida é muito saudável uma vez que os recintos alfandegados do

Brasil eram alvos de fraudes com falsificações de b/l. Destacou ainda a importância da manifestação do CENTRONAVE e SINDAMAR na medida em que anunciam o entendimento por parte de seus representados de que a questão é de cunho aduaneiro e que para este o que basta é efetivar a trava eletrônica para o controle do pagamento do frete. Reiterou também, que a falta de regulamentação do Reporto vem trazendo prejuízos aos beneficiários do regime e que diante da solicitação do Coordenador da Comissão Local da CONAPORTOS, formalizará o pedido de urgência para regulamentação da matéria, para que seja enviada ao Presidente da CONAPORTOS, em Brasília. A respeito das afirmações sobre tempo de permanência das cargas no Porto de Santos, informou que no caso da carga geral containerizada o depositário emite a presença de carga imediatamente a entrada da carga na área alfandegada, nos termos da IN nº 680 da SRFB permitindo o imediato registro da DI. Prosseguindo, comentou que está fazendo um levantamento geral para medir esse tempo. Questionado pelo Coordenador sobre o prazo de conclusão do referido levantamento, o representante da ABTRA respondeu que o mesmo poderá estar concluído nos próximos 40 dias. Finalizando, chamou a atenção para a falta de mão de obra nos órgãos anuentes, principalmente no Ministério da Agricultura. Em seguida o representante da CODESP, passou a palavra ao representante do Centro de Navegação Transatlântica – CNNT, Claudio Loureiro de Souza, onde informou que a entidade reuniu-se com a Receita Federal em Brasília em 18 de julho passado para tratar da IN 1356/13 e foi informada que a RFB não considera possível o retorno da exigência de apresentação do B/L original nem a revogação da citada Instrução Normativa, mas, estão contudo, abertos para aperfeiçoamentos e avanços do sistema. Continuando, deixou registrado o compromisso da Receita Federal em publicar Nota de esclarecimento no SISCOMEX (“Notícia SISCOMEX”) informando que o fato de a Receita não exigir mais a apresentação do B/L original no processo aduaneiro não significa que qualquer ente privado deva entender que tal apresentação deixou de ser exigível, por causa da Instrução Normativa, dentro de relações de direito privado. Na citada reunião, a Receita Federal concordou ainda que a Comissão Local da CONAPORTOS é também um fórum adequado para debate dessas questões. Concluindo este assunto, o representante do CNNT fez um comparativo entre regiões do país, entre as quais não há uniformidade sobre a exigência do B/L original. A seguir, levantou o assunto da recente exigência de um segundo prático em manobras em Santos, solicitando a aquiescência do Presidente para debatê-lo neste fórum, relatando também que os resultados dos trabalhos da CNAP - Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, criada em dezembro de 2012, ainda não são conhecidos. 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) **AGRADECIMENTOS: 1ª Visita Técnica "Porto 24 Horas"**: Foram apresentados os agradecimentos à diretoria da CODESP pela recepção aos integrantes da Comitativa da primeira Visita Técnica "Porto 24 Horas", realizada sob os auspícios do COMUS e do Projeto EXPORTA SÃO PAULO no dia 16 de julho pp. O grupo, composto preponderantemente por representantes de empresas do setor químico, foi recebido com alto nível de profissionalismo por dirigentes da empresa, em especial pelo Sr. **Carlos Helmut Kopittke**, Diretor de Desenvolvimento Comercial, e pelos Srs. **Wagner Moreira Gonçalves** e **Paulo Pantojo**. O evento mostrou a necessidade da disseminação de informações sobre o funcionamento do "Porto 24 Horas", pois suas principais características ainda são desconhecidas de grande parte dos usuários (importadores e exportadores). É importante destacar as inter-relações do Projeto com os níveis de serviços de acessos rodoviários ao Porto de Santos. A sua efetiva implementação exige que se considerem as reservas de capacidade de rodovias no horário das 20h00 às 6h00 na área de influência do Porto. 2) **PROGRAMAÇÃO DA 2ª VISITA TÉCNICA "PORTO 24 HORAS"**: A segunda Visita Técnica está sendo preparada. Em princípio, será realizada em fins de agosto/início de setembro, com pequenas alterações na sua programação. Os visitantes deverão iniciar suas atividades com uma reunião com o Inspetor Chefe da Alfândega e, se possível, com dirigentes locais de outros órgãos anuentes. A mudança visa familiarizar mais intensamente os participantes do novo grupo com os procedimentos já adotados para o funcionamento do "Porto 24 Horas". A etapa final do evento envolverá uma avaliação dos trabalhos com o Presidente da CODESP e Coordenador Geral da Comissão Local da CONAPORTOS. 3) **"PORTO 24 HORAS": INSTRUMENTO PARA GANHOS DE PRODUTIVIDADE DO COMPLEXO PORTUÁRIO SANTISTA**: Foi novamente destacada a importância da redução dos tempos médios de permanência (*dwell times*) de contêineres de importação cheios da navegação de longo curso no complexo portuário santista, em especial em terminais "molhados" e retroportuários alfandegados. Tais tempos condicionam a formação de estoques em suas áreas de estocagem cujas capacidades estáticas estão visivelmente superadas pelos empilhamentos crescentes. A responsabilidade pelos tempos elevados é, em princípio, de todos os atores da cadeia logística de importação, envolvendo importadores, seus despachantes, operadores de terminais, órgãos anuentes, entre outros. A extensão e a manutenção do atendimento 24 horas por dia nos sete dias da semana, inclusive feriados, por parte desses órgãos, é fundamental para que se criem as condições de "oferta de serviços 24 horas". Tratando-se de entidades estatais, a sua visão deve ser a da sociedade como um todo, pois os ganhos de produtividade associados ao "Porto 24 Horas" permitirão a ampliação

da oferta de serviços com o uso mais racional dos ativos logísticos existentes. A maturação de novos empreendimentos portuários e de acessos terrestres ao Porto permite prever que os acréscimos de capacidade a eles associados somente ocorrerão em prazos relativamente longos, razão pela qual **se deve focar na produção de mais transporte e mais movimentação de cargas com o estoque de capital existente no complexo portuário**, incluindo-se os seus acessos terrestres. Em tal contexto, os ganhos de produtividade associados ao "Porto 24 Horas" deverão ser buscados permanentemente, pois, uma vez alcançados, darão decisiva contribuição para o aumento da capacidade de movimentação e transporte de contêineres em todo o complexo portuário. Admitindo-se, por exemplo, que os tempos médios dos contêineres de importação caiam de 16,5 para 5,5 dias, a capacidade dinâmica das áreas de estocagem dessas unidades em terminais molhados e retroportuários aumentará 200%. Trata-se, portanto, de um **novo complexo portuário dentro do atual**, com os mesmos ativos. A consolidação do **usuário 24 horas** dependerá, também, das condições de demanda pelos serviços ininterruptos. Vale lembrar que a atração de **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 perspectiva de diminuição de custos financeiros de estoques, num 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. Cabe destacar que as diferenças de tempos e preços de serviços diurnos vs. noturnos, que favoreçam as operações durante a noite, poderão, basicamente, ocorrer em duas situações: a) intervenção do Poder Público, nas esferas federal, estadual e municipal, tornando mais atraentes as operações noturnas. Além da extensão do horário de atendimento de órgãos anuentes à noite, em finais de semana e em feriados, medidas complementares deverão ser adotadas. Entre estas, se destacam a cobrança de pedágios diferenciados, policiamento ostensivo, rastreamento por câmeras em rodovias na área de influência do porto e iluminação pública para o acesso a instalações logísticas e em áreas adjacentes às mesmas em períodos noturnos. A liderança do Poder Público no sentido da efetiva implementação do "Porto 24 Horas" ensejará a adoção de posturas e procedimentos de operadores de terminais molhados e retroportuários, em especial de suas áreas administrativas, bem como de depósitos de contêineres vazios para que toda a cadeia logística de contêineres opere harmoniosamente e de maneira ininterrupta, 24 por dia nos sete dias da semana e b) manutenção do "status quo" ou do quadro atual com poucas intervenções, incapazes de promoverem reduções expressivas de estoques de contêineres de importação



cheios da navegação de longo curso nos terminais já mencionados, acarretando custos e tempos de trânsito crescentes para usuários. Neste cenário, os valores para essas variáveis em operações diurnas atingirão níveis suficientemente altos para viabilizarem a movimentação e o transporte de contêineres à noite. Em tal contexto, o equilíbrio logístico do complexo portuário estará seriamente comprometido, com riscos de grandes congestionamentos. A seguir, o representante da CODESP, passou a palavra para o representante do SINDISAN, Wilton Alonso, que voltou a falar sobre o habitual descumprimento dos horários de agendamento pelos Terminais Portuários e Retroportuários. Continuando, se reportou aos graves problemas causados pelo Terminal Tecondi, administrado pelo Ecoporto que vêm causando longas filas e prejuízos às Transportadoras que se encaminham a esse Terminal, assim como às que se dirigem aos demais terminais da margem direita do porto, em razão do congestionamento que causa na região da Alamoia. Continuando, voltou a questionar os horários dos Terminais de Vazios (Depots) que continuam, sem exceção, atendendo apenas até às 16h00/16h30, o que faz com que veículos retornando de viagem não consigam entregar os containers vazios no mesmo dia. Ressaltou também, que não é admissível os Depots continuarem operando como se não fizessem parte do sistema logístico do porto de Santos, que opera 24 horas/dia. Para evidenciar, entregou ao Presidente Renato Barco, documento contendo levantamento sobre os horários de 21 (vinte e um) Depots que atuam na baixada (documento anexo a Ata), confirmando o horário de atendimento de cada um. Prosseguindo, informou que 7 (sete) Depots trabalham hoje com agendamento, porém revelou não entender porque na hora do recebimento ou entrega dos contêineres esses terminais exigem a apresentação de uma cópia do e-mail de agendamento, documento esse que eles mesmos emitiram, destacando que quando o motorista inicia a viagem não leva consigo essa cópia, pois a Transportadora não tem como precisar dia e hora do seu retorno. Assim, como a solicitação de agendamento se dá posteriormente, essa absurda e sistemática exigência obriga a Transportadora, a cada vez que um veículo chega de viagem, enviar tal documento através de um motoboy até o terminal onde se encontra o veículo (seja em Santos, Cubatão ou Guarujá), caso contrário, o terminal não recebe o container. Em seguida, leu e igualmente passou às mãos do Presidente Renato Barco, e-mail da Corretora L-3 a qual, sob o argumento do aumento de roubos na via Anhanguera, região de Campinas, na saída dos Terminais (margem direita e esquerda), e no Rodoanel (e-mail anexo a Ata), sugerindo que não se faça agendamentos no período noturno, especificamente das 02h00 às 05h00. Prosseguindo, o representante da CODESP passou a palavra ao Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, Claudio de Barros Nogueira, onde reiterou os dizeres registrados na última reunião:

*“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 continuidade, o representante da CODESP, passou a palavra ao Presidente do SOPESP, José dos Santos Martins, onde relatou aos presentes que a sua fala seria composta de uma comunicação e duas solicitações. Quanto à comunicação, informou ao Presidente da Comissão Local da CONAPORTOS e ao representante da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, que com relação à solicitação feita pelo SOPESP na 2ª Reunião da Comissão Local da CONAPORTOS, objetivando ser implantado em Santos, processo similar ao utilizado em Paranaguá denominado TRADEX, visando à agilização na liberação de pedidos de embarque de granel para exportação, que o SOPESP vem desenvolvendo junto a ABTRA através de diversas reuniões já realizadas, de procedimento que contemple as solicitações das Empresas Operadoras Portuárias, bem como o atendimento de toda legislação em vigência, para em seguida começar a discussão com a Alfândega do Porto de Santos com dados consolidados e software que atenda todas as necessidades administrativas, operacionais e segurança que tal procedimento requer. Dando prosseguimento, passou a relatar as duas solicitações mencionadas compostas dos itens Dragagem e Amarradores de navios. Com relação à dragagem do canal e de acesso aos berços, relatou a grande expectativa do Segmento Empresarial dos Operadores Portuários quanto à homologação junto a Marinha do Brasil dos Trechos III e IV, ora em andamento, condição essa essencial para termos o canal do Porto de Santos todo ele muito próximo dos 15 metros de profundidade, conforme Projeto da SEP/PR. Já com relação à dragagem dos berços de atracação, relatou a situação crítica hoje existente na maioria dos berços, em razão de uma série de problemas operacionais e jurídicos existentes com a Empresa contratada pela CODESP, que além de não se conseguir sequer atingir a profundidade de projeto estabelecido, temos constatado que nas últimas planilhas elaboradas pela Gerência de Tráfego e Atracação da CODESP, tem apresentado redução das profundidades já limitadas pré-existentes, como podemos destacar nos Terminais de Açúcar, que vem sofrendo elevados prejuízos com pagamento de praça morta aos armadores em torno de 20% (vinte por cento) do volume previsto e não embarcado, e tendo como consequência a elevada transferência de renda em dólares americanos para pagamento de multa aos Armadores, em razão da mencionada limitação das profundidades dos berços de atracação. Em função do

exposto, solicitou à CODESP que sejam tomadas providências em caráter de urgência, visando ser eliminado no menor tempo possível esse grave problema no Porto de Santos, que terá como consequência, não só a eliminação de elevados prejuízos as Empresas Operadores Portuárias, Exportadores e Importadores já citados, bem como elevarmos ainda mais o resultado positivo do aumento nos volumes exportados e importados pelo Porto de Santos, conforme já constatado no Relatório do 1º semestre divulgado pela CODESP. Dando prosseguimento, relatou que o SOPESP tem recebido nas últimas semanas grande número de reclamações de suas Empresas Associadas, com relação ao atraso na atracação e desatracação de navios no Porto de Santos, em razão da falta de mão de obra de amarradores de navios fornecidos pela CODESP, fato esse agravado, pois, as Empresas Operadoras Portuárias em face de falta da mão de obra mencionada se prontificaram a fazer esse serviço, porém, não foram autorizadas pela CODESP. Destacou também, que esse problema tem acarretado enormes prejuízos operacionais e financeiros, bem como a toda a cadeia logística implementada pelas Empresas Operadoras visando o atendimento pleno de suas operações contratadas. Em razão disso, o representante do SOPESP solicita à CODESP, que sejam tomadas as devidas providências, em caráter de urgência, para que seja eliminado o problema relatado. Na sequência, o representante da CODESP comunicou ao representante da SOPESP, que este problema será resolvido definitivamente a partir do dia 1º de agosto, onde a nova empresa passará a fornecer a mão de obra necessária para complemento do quadro de amarradores da Codesp, em seguida, passou a palavra para o representante do MAPA, Danilo Tadashi Tagami Kamimura, onde informou que em função do porto 24h, desde a última reunião da Comissão Local da CONAPORTOS não foi observada alterações na demanda de fiscalização, mantendo como sempre o plantão 24 horas para atendimento ao granel. Reforçou ainda, sua preocupação com o reduzido efetivo de servidores. O representante do MAPA – Suplente, Daniel Gustavo Braz Rocha, encaminhou matéria publicada no jornal Folha de São Paulo no dia 21/07/2013, sobre o título “Pragas importadas ameaçam lavouras”, solicitando que fosse enviada cópia aos demais participantes para conhecimento e nivelamento das discussões (cópia da matéria anexa a Ata). A seguir, o representante da CODESP, passou a palavra a representante da ANTAQ, Nanci Stoltz de Souza Fontenelle, onde deixou registrado que não tem manifestações a fazer, apenas reiterou as informações da última reunião, sobre que, apesar do fato 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. Em seguida, o representante da CODESP, passou a palavra a representante da ANVISA, Patrícia Pereira da

Silva de Freitas, que iniciou explanando sobre a manifestação do representante do SINDAMAR, que apresentou à ANVISA diversas reclamações de seus associados quanto ao não atendimento, por parte do Posto de Vigilância do Porto de Santos (PVPAF-STs), às solicitações de concessão de Certificados de Livre Prática (CLP) a bordo e de Certificados Sanitários de Embarcações (CSE) em razão do horário de atracação das embarcações e da indisponibilidade de motoristas para realizar o deslocamento dos servidores do posto após as 21h. A representante da ANVISA informou que acompanhou o atendimento da primeira embarcação que dispunha de CSE emitido por Porto não autorizado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e que neste episódio, foram seguidas as determinações da Gerência de Infraestrutura, Meios de Transporte e Controle de Vetores em Portos, Aeroportos e Fronteiras - GIMTV, com a comunicação da embarcação quanto à necessidade de adequação do documento (emissão do CSB por porto autorizado). A embarcação solicitou a emissão do CSB no dia 22/06, sendo atendida no dia 23/06. Destacou, ainda, que todo o procedimento foi comunicado imediatamente à Gerência Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados - GGPAF. Quanto à indisponibilidade de motoristas para o deslocamento dos servidores, a representante da ANVISA informou que a contratação de empresa terceirizada para a prestação deste serviço ainda não estava finalizada, mas que conforme orientação de serviço da Gerência Geral as inspeções sanitárias de embarcações deveriam ser executadas preferencialmente no período diurno; além disso, reforçou que a preocupação com as embarcações não regulares levantadas pelo representante do SINDAMAR havia sido repassada à GGPAF. A seguir, um novo questionamento foi realizado, uma vez que o representante da ACS entendeu que este horário de inspeção indicava que a ANVISA não estava trabalhando em sistema de plantão. A representante da ANVISA destacou que o plantão está sendo executado com a recepção e o protocolo de documentos (licenciamentos de importação, cumprimentos de exigência), análise e concessão dos Certificados de Livre Prática, mas que o PVPAF-STs estava seguindo as orientações da GGPAF quanto à emissão do CSB; além disso, destacou que a contratação dos motoristas terceirizados estava sendo estabelecido para o horário das 08 às 20 horas. Por fim, o representante do SINDAMAR questionou a ocorrência de indeferimentos no Sistema Porto Sem Papel quando da solicitação do Certificado de Livre Prática - CLP. A representante da ANVISA informou que o tempo de análise e emissão dos Certificados de Livre Prática integra uma das metas institucionais da Agência para o ciclo de 2013/2014, e que foi estabelecido o prazo de 18 (dezoito) horas para o atendimento das solicitações nos portos com escala de trabalho 24 horas. Assim, informou que estarão sujeitos ao indeferimento às solicitações dos CLPs protocolados em

desacordo com os prazos estabelecidos pela Resolução RDC nº 72/2009. 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. Registra ainda, seu apoio no intuito de solicitar reforço junto ao Governo Federal, para aquisição de mais servidores para os órgãos anuentes envolvidos no Porto 24 horas. 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 destacou que foi realizada a consolidação do movimento noturno e em finais de semana desde o dia 19 de abril até 21 de julho (94 dias de plantão ampliado), de forma a verificar as quantidades de serviços prestados no plantão ampliado. Analisamos que somados os 90 dias de plantão, serviços como o de recepção de Declaração de Exportação, não passam da metade do movimento de apenas um dia em expediente normal. Assim, enquanto recepcionamos média diária de 1200 despachos de exportação em horário de expediente, somados os 90 dias, foram recepcionados apenas 649 durante a noite, perfazendo média diária de sete despachos por plantão. Na importação a situação é ainda pior, onde temos média diária de 250 declarações por dia, em horário de expediente normal e média diária durante o plantão de 0,45, totalizamos 43 recepções de importação no plantão. Por fim, no trânsito aduaneiro as médias diárias no expediente e no plantão são respectivamente 320 e 6. Em resumo os custos de manter os servidores em regime de plantão estão muito alto para a demanda utilizada em três meses. Quando se refere a custo, estamos nos referindo tanto ao custo financeiro para União quanto ao desgaste físico e mental do servidor que tem que passar a noite, final de semana e feriado trabalhando. Em seguida, o representante da Secretaria da Receita Federal, entregou cópia de planilha com os números consolidados dos serviços do Plantão (planilha anexa a Ata). Deixa registrado também, que o Sr. José Cândido Senna, representante do COMUS, solicitou a utilização do auditório da Alfândega para realização de reunião com empresários, onde será informado sobre os serviços prestados durante o plantão na tentativa de aumentarmos a demanda, sendo que a data será definida em breve. Em seguida, o representante da CODESP, passou a palavra ao representante da Marinha, Valter Barros Barbosa, onde comunicou que os dados estatísticos computados até o presente momento indicam a mesma tendência do atendimento efetuado pela Capitania dos Portos ao longo da vigência do Porto 24 horas. Cerca de 75% das anuências da CPSP continuam sendo concedidas fora do expediente. 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 26 de agosto de 2013 às 14h30min, na sala de reunião da CODESP, posteriormente adiada para o dia 30 de setembro de 2013, mantendo o mesmo horário, 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**

Valter Barros Barbosa  
**Autoridade Marítima**

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

Danilo Tadashi Tagami Kamimura  
**Representante do MAPA**

Patrícia Pereira da Silva de Freitas  
**Representante da ANVISA**

Nanci Stoltz de Souza Fontenelle  
**Representante da ANTAQ**

José dos Santos Martins  
**Representante 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**

Vicente do Valle  
**Representante da ACS**

Claudio Loureiro de Souza  
**Representante do CNNT**

Jorge Leite dos Santos  
**Secretário Geral**