

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
27ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL
DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)
2022

Data: 22 de junho de 2022

Horário: 15h:30min

Local: Vídeo conferência pelo *Teams*– sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

Mário Povia – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Coordenador-Suplente da Conaportos

Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD)

Fernanda Machado – Coordenadora Geral de Gestão de Portos e Coordenadora Suplente do (CTMD)

Dino Antunes – Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem (CTEC)

Karêlina Teixeira – Coordenadora Geral do Departamento de Navegação e Hidrovias e Coordenadora Suplente do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem (CTEC)

Evandro Klauss - Coordenador Suplente do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS)

Casa Civil da Presidência da República - CC

Priscilla Rosa Pimentel Sganzerla – Suplente

Ministério da Justiça - DPF

Mário Ricardo Meira - Suplente

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

José Luiz Ribeiro Filho - Suplente

Ministério da Economia – RFB/ SECEX

Bibiana das Chagas – Suplente

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA

Diego da Silva Moreira

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Marcos Mendonça da Silva – Suplente

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Edigar Martins

Rita de Cassia Munck

Fernanda Coutinho

Casa Civil da Presidência da República – CC

Marco Antônio Vivas Motta

Setor Privado:

Federação Nacional das Agencias de Navegação Marítima –FENAMAR

André Zanin

Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP

Sérgio Aquino

Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios - ABAC

Luís Fernando Resano

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA

Lilian Schaefer

Mário Mendonça

Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE

Claudio Loureiro

Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA

Elisângela Lopes

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Wagner Ferreira Cardoso

Matheus Braga de Castro

Rannie Sá Pimentel

Ramon Cunha

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Mauricio Toledo

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Luís Fernando Resano
Marcos Augusto Almeida

Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC

Sérgio Salomão
Caio Morel

Associação de Terminais Portuários Privados – ATP

Luciana Guerise

Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB

Jovelino Pires

Confederação Nacional do Transporte – CNT

Bruno Lustosa Rodrigues

Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos - ABREMAR

Marco Ferraz

Representantes dos Portos:

Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ

Francisco Antônio de Magalhães Laranjeira

Companhia Docas do Rio Grande do Norte- CODERN

Carlos Eduardo Almeida

Companhia Docas do Ceará

Gilmara Timóteo

Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA

Carlos Fernando

Santos Port Authority – SPA

Fernando Biral

Nelson de Oliveira Júnior

Roberto Poveck Pinheiro

Portos do Paraná - APPA

Edenilson Cochinski

Matheus Massuki

Carlos Eidam

Everton Compliance

Flavio Galli

Complexo do Pecém

Keilla Castro

Porto de Cabedelo

Gilmara Temoteo

Porto de Imbituba

Fabio Ilha

Porto de São Francisco do Sul – SCPARR PSFS

Reinado Antonio Ferreira de Lima

Superintendência de Itajaí

Médelin Pitrez dos Santos

1. ABERTURA

O Sr. Mário Povia - Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Coordenador-Suplente da Conaportos, iniciou saudando os membros e convidados presentes, informando-os sobre a importância da participação das entidades públicas e privadas. Agradeceu o apoio e dedicação de todos os atores envolvidos na construção de um setor portuário mais eficiente.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Participação do setor privado

A Sr.^a Lilian Scheffer, representante do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, iniciou informando sobre os avanços com relação ao tratamento da COVID-19 a bordo das embarcações, visto que a Anvisa expediu recentemente uma nota técnica fazendo isonomia ao tratamento dado às tripulações brasileiras no que se refere à testagem pré-embarque, deixando essa questão por conta dos armadores que se desempenharam com muita maestria. Ocorre que voltou a surgir uma nova onda de ocorrência de casos da COVID-19, não com mesma gravidade visto que 90% da população já está vacinada. Porém, diante disso, algumas embarcações foram novamente paralisadas.

Ressaltou que estão tendo algumas dificuldades no porto do Rio de Janeiro, visto que é o porto mais demandado pelas embarcações de apoio marítimo. Entendem o trabalho e as dificuldades da Anvisa e solidarizam-se com a Agência, visto que já tiveram uma perda muito grande de inspeções no fundeio anos atrás, uma vez que as inspeções aconteciam rotineiramente. Mas a Anvisa atualmente padece com carência de servidores, então há necessidade de mais, visto que os portos estão desguarnecidos. O momento é de solidariedade à Anvisa e ao Porto do Rio de Janeiro, para que haja um apoio do governo nos serviços entregues para a área portuária.

O Sr. Otto Burlier sugeriu para a Sr.^a Lilian, que encaminhe informações mais detalhadas do que está acontecendo para que possam estudar o caso. Ressaltou que, infelizmente, os casos de COVID-19 estão retomando no país, mas estão trabalhando desde sempre em busca de equilíbrio e do que é essencial sem descuidar da segurança sanitária das

tripulações e, tentando sempre manter o funcionamento do setor portuário, ressaltou que a falta de pessoal infelizmente não é um problema somente da Anvisa, uma vez que é um problema generalizado e entendem as atuais limitações e restrições orçamentárias para realização de concurso público.

Destacou que a Conaportos é um fórum que serve para consolidar as demandas dos diversos setores. Ressaltou que estão trabalhando sempre para rever os processos e implementar novos projetos de inteligência logística, visto que são temas que têm sido fortemente trabalhados.

O Sr. Luís Fernando Resano, representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC, iniciou complementando a fala da Sr.^a Lilian, destacando caso do navio retido com os tripulantes infectados com COVID-19, onde a Anvisa não está autorizando o desembarque de tripulantes estrangeiros, uma vez que havia um tripulante infectado a bordo. Como a Anvisa não permitiu o desembarque, atualmente há cinco tripulantes infectados. Todavia, precisam evitar que o navio fique paralisado.

Informou que o primeiro pleito é sobre a implementação das medidas estabelecidas na Lei 14.301, no tocante a Livre Prática, Isenção da Taxa de Utilização do MERCANTE, feito pela Receita Federal, onde o sistema foi alterado e bloqueou todas as cargas de Cabotagem nos portos por um dia e, para as associações, uma dia é mortal, visto que a margem é muito apertada, então solicitam que a Receita Federal use o ambiente de testes antes de fazer as implementações, uma vez que causa um transtorno e uma insegurança muito grande. Solicitam também que a Receita Federal instrua como será o ressarcimento dos pagamentos indevidos da Taxa de Utilização do Mercante, desde que ela foi isenta, bem como a alteração na alíquota do adicional de frete que foi feito na Cabotagem e que foi aplicado retroativamente às operações, sendo que o fato gerador do adicional de frete é a data do início da operação de desembarque e, com isso, precisam acelerar o processo de ressarcimento.

Em seguida fez um agradecimento à Anvisa sobre a implementação da isenção da Livre Prática, prevista na lei nº 14.301, entretanto ainda há alguns problemas devido à falta da alteração da RDC nº 76, que formaliza a isenção efetiva. No entanto sabem que o Departamento de Navegações Hidrovias – DNHI está trabalhando no assunto, mas será importante que as orientações aos portos locais da Anvisa sejam bem direcionadas para evitar sustos

momentâneos por operações indevidas. Destacou que a parte fechada da reunião da Conaportos, tem alguns assuntos interessantes e questionou se existe alguma previsão do setor privado conhecer o andamento dos processos.

O Sr. Mário Povia ressaltou que, vez por outra, faz sentido ter uma pauta mais privada somente para entidades públicas, mas, geralmente, não se agrada ter uma parte segmentada, logo se comprometeu em laborar em favor da tese e que levará o tema para o Secretário Executivo, Sr. Bruno Eustáquio, que irá analisar os questionamentos com muita celeridade.

O Sr. Dino Antunes, Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias - DNHI, informou que estão acompanhando a efetivação da Isenção da Livre Prática, ressaltou que trabalharam o com o diretor da Anvisa, onde terão um suporte jurídico maior na questão da Isenção da Livre Prática no decreto que vai regulamentar o BR do Mar, de modo que também dará suporte para alteração da RDC nº 72. Ressaltou que já estão tendo o efeito prático e esperam que, com o decreto e futura alteração da RDC nº 72, os problemas esporádicos acabem.

O Sr. Otto ressaltou que estão trabalhando para melhorar a troca de informações do Porto Sem Papel - PSP com todos os anuentes, então solicitou que seja encaminhado os questionamentos para que possam endereçar adequadamente.

Destacou que há uma dinâmica na apresentação dos temas, visto que alguns são de interesse dos órgãos de governo. Mas que poderão marcar uma reunião com o setor privado para apresentá-los, uma vez que também são tratados e construídos com o apoio do setor privado.

O Sr. Cláudio Loureiro de Souza, representante da Centro Nacional de Navegação Transatlântica – Centronave, destacou que se solidariza e admira o trabalho da Anvisa. Diante disso solicitou ao Ministério da Infraestrutura, um esforço adicional que talvez não envolva necessariamente a questão de contratação de pessoal para suplementação das vagas, mas pelo menos, em um primeiro momento, mudar os processos.

Trouxe o caso do navio de longo curso que ficou parado 14 horas porque a Anvisa não funciona 24 horas e, nesse caso específico em Santos, havia um suspeito de COVID-19 que acabou por dar negativo seu exame. Mas não tiveram a possibilidade de terem um fiscal a bordo para comprovar a suspeita e, devido a isso, o navio teve que aguardar até às 8 horas da manhã do dia seguinte para ser iniciada a operação. O que significa que a ocupação de um berço

por 24 horas sem nenhuma função é um custo de aproximadamente 20 mil dólares para o armador pelo fato de o navio estar parado.

Além do atraso na programação, há várias formas que poderiam estimular para solução de situações como a citada, que não seria necessariamente a contratação de servidores. Mas, por exemplo, se o armador ou agente marítimo ou terminal puderem declarar que o caso foi resolvido, que não há tripulantes positivados e, assim, autorizar o início da operação, no dia seguinte o fiscal poderá comprovar a veracidade dos fatos e poderão até estabelecer uma multa pesada em caso de declaração de má-fé. Portanto, não há razão que entenda a impossibilidade de enviar um fiscal após as 17 horas da sexta-feira para impedir que o navio opere até a manhã do dia seguinte por conta disso. Poderiam mudar o processo para que, em casos excepcionais, pudesse haver uma declaração de boa-fé por parte do operador, seja ele navio de Cabotagem, navio de longo curso ou navio de *offshore*, para que isso seja comprovado no dia seguinte. Isso seria uma forma de contornar a deficiência de pessoal que está havendo em vários portos e, no caso específico de Santos, há operação de cargas de comércio exterior onde se faz necessário o funcionamento 24 horas da Anvisa, visto que aquele porto não pode parar.

Deste modo poderiam encaminhar em conjunto para o Ministério da Economia informando que a falta de um servidor está causando um prejuízo de 20 mil dólares somente em uma operação e, ao mesmo tempo, solicitar um estudo de mudança de alguma adaptação, mesmo que provisória de processos, para impedir que o navio fique parado pela impossibilidade de um servidor comparecer a bordo.

O Sr. Otto ressaltou que se recebe várias demandas e, algumas delas, têm relação direta com os anuentes da Conaportos. Outras não se relacionam diretamente com os anuentes e, por isso, sugere sejam apresentadas na Comissão, mas sim, endereçadas adequadamente. Em seguida solicitou que enviem informações mais detalhadas sobre o navio que teve que aguardar até o dia seguinte. Ressaltou que é importante ter as informações documentadas para que seja usada como fundamentação para discutir o processo. Destacou que, no âmbito do projeto do PCS, parceria com a Procomex, foi feito o mapeamento de processo de chegada e saída de navios, importação de mercadoria em quatro portos, mas que pode ser entendido para todo setor. Neste sentido, já estão fazendo uma revisão de processos a partir desse projeto, mas sempre haverá oportunidades de melhorias, ressaltou que, em breve, haverá uma reunião do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho - CTMD, para apresentar o resultado do trabalho que

foi feito no âmbito da Procomex e, que irá convidar os privados para participar. Informou também sobre o painel de indicadores para acompanhar de forma objetiva o desempenho dos anuentes e autoridades portuárias.

O Sr. Caio Morel, representante da Coalizão Empresarial Portuária, iniciou informando que, em 13.05.22, foi editada a Portaria Coana 76 que dispõe, entre outros itens, novas especificações técnicas mínimas para os instrumentos de inspeção não invasiva em terminais de contêineres.

Redação proposta: A Portaria RFB nº 143, que trata das normas gerais e procedimentos para o alfandegamento, alterada pela Portaria RFB nº 183, estabeleceu o prazo de 30/11/22 para que os recintos alfandegados cumpram com os novos requisitos técnicos e operacionais da Portaria Coana 76.

A quase totalidade dos equipamentos instalados nos terminais de contêineres brasileiros não atendem às novas especificações técnicas mínimas da nova Portaria.

Os equipamentos nacionais foram adquiridos com base nas especificações técnicas mínimas dadas pela Portaria Coana 19, de 06.10.2014, até então em vigor, e não foi detalhada a real necessidade que justificou a alteração das especificações técnicas e consequente troca de equipamentos não amortizados.

O prazo de 30.11.22, para adequação aos requisitos da nova portaria, não pode ser cumprido, visto o prazo mínimo de entrega de novos equipamentos pelos fabricantes.

A compra de novos equipamentos representa substancial investimento que não foi previsto nos processos orçamentários dos terminais de contêineres. Estes, em consequência, não contam com verba orçamentária para aquisição no ano em curso. E a substituição dos que se encontram depreciados acarretam desequilíbrio econômico-financeiro para os terminais arrendados.

O setor solicita à COANA que as novas especificações técnicas, minimamente falando, sejam adotadas para os equipamentos a serem adquiridos após 30.11.22. Desta forma, os terminais de contêineres poderão manter em operação os equipamentos adquiridos mediante especificações da Portaria Coana 19 de 2014.

O Sr. Mário Povia, questionou se a Coalizão fez alguma contribuição na audiência pública.

O Sr. Caio Morel ressaltou que não houve audiência pública, uma vez que foram surpreendidos com a nova portaria, onde traz novas especificações, que são bastante difíceis de serem cumpridas no prazo determinado. Destacou que não houve nenhuma discussão prévia do normativo, visto que simplesmente foi editado. Desse modo agora estão estudando e tentando um canal de conversa com a Coana para tentar, de alguma forma, conversar sobre a portaria e como que ela deve funcionar, uma vez que o prazo de 30.11.2022 simplesmente não poderá ser cumprido.

Ressaltou que a Coalizão propõe que os equipamentos a serem comprados a partir da data de validade da portaria fossem nas novas especificações, mas que os equipamentos atuais pudessem continuar em operação.

A Sr.^a Bibiana das Chagas, representante do Ministério da Economia/RFB, informou que, ao longo dos anos, o cenário mudou. Tanto as estratégias utilizadas pelo tráfego de drogas, como a tecnologia disponível para combater esse tipo de malefício, evoluíram imensamente, até para que tenham condições e tranquilidade de garantir a segurança da cadeia. Neste sentido, a renovação do parque é algo fundamental.

Em relação aos prazos são duas situações de acordo com o que foi informado pela equipe técnica. Uma é que, parte dessas mudanças são atendidas com atualizações de *softwares* e, nesse caso, não faz sentido falar sobre a questão dos prazos, visto que estão falando somente de uma atualização será plenamente possível de ser atendida.

A outra é a solicitação de que a Coalizão registre os pleitos por ofício direcionado à Coana especificando quais seriam as exigências que demandam a aquisição de novos equipamentos e justificativas, as quais as entidades não conseguem atender dentro do prazo, para serem analisadas e considerar uma eventual dilação.

O Sr. Caio Morel ressaltou que irão utilizar o canal da Coana apenas para esclarecer que a preocupação é por causa do nível de penetração de 310, visto que os equipamentos que

possuem são de 290 e, de acordo com a Portaria anterior, os fabricantes já informaram que não será possível atingir a penetração com os equipamentos que possuem e também a geração de imagens e cores, visto que os sistemas atuais geram imagens em gradação cinza, então por causa desses dois fatores e em conversa com os fabricantes, entendem que não conseguem atingir 100% da Portaria.

O Sr. Sergio Aquino ressaltou que, na reunião da Conaportos de 12.04.2022, o setor empresarial apresentou dois pontos principais: o primeiro referia-se a uma dúvida que havia na RDC Nº 605, da Anvisa, que informava do regramento sobre COVID-19 e dispensava algumas questões. Porém, mencionando a atividade como apoio portuário, na época foi solicitado uma Nota Técnica ou uma revisão do texto. Neste sentido, o setor empresarial agradeceu o atendimento da Anvisa, visto que a autarquia emitiu a Nota Técnica Nº 24/2022, no último dia 06.06.2022, em que equaciona o tema e esclareceu que o termo “apoio portuário” abrangia também as atividades de operação portuária.

O outro tema foi que, na mesma reunião de 12.04.2022, mencionaram que foi obtida a derrubada do veto de prorrogação do Reporto e, portanto, foi legalmente reativado pela IN RFB para regulamentar os procedimentos do benefício, em decorrência da revalidação pela LEI Nº 14.301, DE 7 DE JANEIRO DE 2022 (Ofício COALIZÃO – 11/2022), onde consta em seu Artigo 23:

Art. 23 - O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023.’ (NR)”

INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1.370, DE 28 DE JUNHO DE 2013

§ 1º O disposto no caput aplica-se somente às importações e às aquisições no mercado interno realizadas até 31 de dezembro de 2020. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1644, de 30 de maio de 2016).

Requerido pelas entidades da COALIZÃO - revisão do prazo na IN RFB Nº 1.370
§ 1º O disposto no caput aplica-se somente às importações e às aquisições no mercado interno realizadas entre 01 de janeiro de 2022 e 31 de dezembro de 2023.

REVALIDAÇÃO DOS ATOS DECLARATÓRIOS PARA UTILIZAÇÃO DO REPORTO, em vista de sua revalidação pela LEI Nº 14.301, DE 7 DE JANEIRO DE 2022 (Ofício COALIZÃO – 11/2022)

Segundo o Art. 2º, IN RFB nº 1.644 de 30 de maio de 2016, os Atos Declaratórios foram prorrogados com vigência para até 31 de dezembro de 2020, em vista do prazo anterior de validade do REPORTO.

Art. 2º Os Atos Declaratórios Executivos (ADE) editados nos termos do art. 17 da Instrução Normativa RFB nº 1.370, de 2013, ficam automaticamente prorrogados até 31 de dezembro de 2020, ressalvado o eventual descumprimento de requisitos estabelecidos para a fruição do regime de que trata aquela Instrução Normativa.

Requerido pelas entidades da COALIZÃO a revisão da IN RFB 1.446/16 para revalidação e prorrogação dos Atos Declaratórios, adequando-os ao prazo definido pela Lei 14.301/22

Art. 2º Os Atos Declaratórios Executivos (ADE) editados nos termos do art. 17 da Instrução Normativa RFB nº 1.370, de 2013, são automaticamente revalidados e prorrogados até 31 de dezembro de 2023 ressalvado o eventual descumprimento de requisitos estabelecidos para a fruição do regime de que trata aquela Instrução Normativa.

Destacou que, em 13.06.2022, foi publicado em Manaus o Ato Declaratório Executivo Nº 60 formalizando a autorização da empresa Super Terminais para exercer o direito do Reporto, mas no dia 14.06.2022, publicaram no Diário Oficial um segundo, o Ato Nº 61, da Receita Federal, anulando o ato anterior. A verdade é que a Lei está em plena vigência e o setor empresarial não consegue exercer o direito do Reporto. Então reiterou a urgente necessidade de que a Receita Federal republique e revalide as Instruções Normativas que regulam o Reporto e, revalide os Atos Declaratórios de habilitação ao Reporto.

A Sr.^a Bibiana informou que o tema Reporto, apesar de ser da Receita Federal, não é da Aduana e nem de competência da Coana, mas de toda forma receberam via e-mail sobre o assunto e encaminharam para a área técnica responsável. Informou que irá fazer um novo encaminhamento pedindo que o assunto seja solucionado da melhor forma possível.

O Sr. Otto mencionou que já havia recebido o pleito e que já estaria avaliando internamente, além de estar conversando informalmente com o pessoal da Secretaria Executiva do Ministério da Economia, de modo que já estão tratando do assunto com a celeridade necessária.

O Sr. Marcos Ferraz, representante da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – ABREMAR, informou que recentemente aconteceu um incidente no porto de Manaus com o cais de atracação, que os navios de cruzeiros usam, de modo que está causando bastante preocupação para temporada que está próxima de se iniciar. Portanto gostaria da atenção da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, no sentido de avisar, quando for possível, se a reconstrução desse cais será feita a tempo e, caso não seja concluída, terão que buscar uma alternativa para operação no porto de Manaus.

O Sr. Mário Povia, ressaltou que irão endereçar o pleito e concluiu a primeira parte aberta da reunião, que contou com a contribuição das entidades privadas, agradecendo a presença de todos. Informou que o setor privado será sempre bem-vindo às reuniões da Conaportos e assumiu o compromisso de responder aos temas e questionamentos apresentados.

2.2 Apresentação do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho - CTMD

Dando continuidade às apresentações, o Sr. Otto informou sobre a atualização do projeto de mapeamento dos indicadores portuários e os próximos passos da internalização. Ressaltou que, ao longo do ano, construíram um projeto de indicadores de desempenho para a Conaportos. O projeto teve o apoio da Confederação Nacional do Transporte – CNT, que contratou a consultoria da Fundação Dom Cabral – FDC, em que foi construído uma proposta de indicadores para monitorar e acompanhar as demandas.

Destacou que foi construído um painel, tendo seu resultado entregue para o MInfra. Agora estão na fase de internalização e pretendem finalizá-la até agosto de 2022. No entanto, ainda estão fazendo alguns ajustes e, em breve, irão apresentá-los para os privados. Ressaltou que é sempre importante ouvir as críticas e sugestões dos anuentes e autoridades portuárias, de forma que, quando começar a funcionar o painel, poderem verificar previamente problemas que possam está acontecendo nos portos.

Destacou recebem contribuições na Conaportos de eventuais problemas ou dificuldades que alguns portos possuem, problemas de áreas e atuação entre os anuentes com algumas autoridades portuárias. É um tópico que vem sendo diligenciado pelo Comitê.

Apresentação do Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS

O Sr. Otto informou sobre o andamento dos projetos desenvolvidos pelo Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS, tais como Janela Única Aquaviária, Porto Sem Papel - PSP 2.0, e *Port Community System – PCS*. Ressaltou que, em relação à Janela Única Aquaviária, foram estabelecidas três grandes fases, conforme abaixo:

Fase 1 - Unificação do login:

A unificação do login dos sistemas permanece ativo, contudo, a do login *Gov.br* permanece suspensa, até que a mobilização dos servidores da RFB seja finalizada.

Fase 2 - Diagnóstico e harmonização dos cadastros redundantes:

Foram identificadas 27 oportunidades de harmonização, as quais foram priorizadas considerando o critério de benefício *versus* grau de complexidade. Dentro do planejado, para 2022, ficaram 22 tabelas, sendo que, até o momento, foram harmonizados 12 itens.

Fase 3 - Análise e melhorias futuras do processo de negócios:

As duas primeiras etapas foram finalizadas em Dezembro/2021, contudo, seguem aguardando o término da mobilização dos servidores RFB para replanejamento do cronograma de implementação da terceira fase “*Roadmap de desenvolvimento do PSP com CCT Importação Aquaviário*”.

Em relação ao projeto PSP 2.0, em 2021, foram várias entregas. 11 delas, foram entregas de negócios implementadas e, além disso, houve mais de 20 secundárias. Destacou que estão promovendo uma série de melhorias da experiência do usuário do Porto Sem Papel, apresentando maior qualidade das informações, padronizando e aperfeiçoando os processos do setor portuário, desburocratizando os procedimentos de tempo de atracação dos navios e consequentemente reduzindo custos das operações, com a expectativa de gerar economia anual de mais de 2,6 milhões para o setor portuário.

Para 2022, serão 16 entregas de negócios previstas até o mês de dezembro e 30 secundárias, a meta até este período será:

- Redução do tempo de concessão de anuência de atracação em 30% até dez/22.

- **100%** de integração ao *PagTesouro* até dez/2022.
- **100%** integrado ao módulo de avaliação do Governo Federal.
- **80%** de avaliações positivas
- **80%** de notas acima de 4,5 na satisfação dos usuários.
- Integração do sistema PSP em mais de **100** novos TUPs.

Destacou, por fim, que pretendem realizar um workshop com o tema do PSP, junto às autoridades portuárias.

Acerca do Port Community System, o Diretor informou que os próximos são:

- Publicação de Resolução CONAPORTOS que *“orienta os órgãos e entidades públicas e privadas nos portos organizados e demais instalações portuárias sobre a adoção dos padrões de interoperabilidade para implantação de Sistemas de Comunidades Portuárias (PCS, na sigla em inglês)”*.
- Criação da página no site do MInfra contendo:
 - Resolução CONAPORTOS;
 - Documento de padrões nacionais
 - Especificação de arquivos de interface legíveis (SwaggerUI)
- Assinatura de um ACT com Procomex/Instituto de Tecnologia de Software - ITS/USP para atualização do documento de padrões nacionais, sempre que necessário (em tratativas).
- Ação efetiva da SNPTA junto aos Portos na implementação dos PCS.

O Sr. Fernando Biral, Diretor-Presidente do Porto de Santos, informou que estão acompanhando as iniciativas relacionadas à tecnologia da informação e, no caso do PSP, as áreas técnicas estão preocupadas com a questão do desenvolvimento, se haverá alteração na base de dados, visto que o PSP acaba gerando um insumo muito grande para os sistemas internos da companhia. Então qualquer alteração poderá impactar os sistemas. Entretanto, ainda, não tiveram a oportunidade de entenderem na prática o que irá acontecer no PSP e se haverá alguma mudança para as companhias.

Ressaltou que estão avaliando a padronização sugerida para a implantação do PCS, que também poderá haver impacto no desenvolvimento de sistemas a partir de agora, ou seja, podem iniciar a adoção da padronização para começarem a utilizar em todo o sistema da Companhia. É uma mudança importante, mas ainda não tiveram a oportunidade de analisar e criticar. Então

será importante ouvir as áreas de tecnologia das companhias dos portos delegados para poderem contribuir e ajusta eventualmente alguma coisa.

O Sr. Otto sugeriu agendarem uma reunião com as autoridades portuárias para alinharem as questões do PSP e PCS.

2.4 Apresentação do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem – CTEC

O Sr. Dino Antunes, Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias - DNHI, iniciou informando que um dos principais projetos acompanhado pelo Comitê de Estímulo a Cabotagem - CTEC é a atualização da regulamentação do BR do Mar, que é o programa de transporte por Cabotagem. Dessa regulamentação, sairá o Decreto Presidencial, Portaria Ministerial e Resolução ANTAQ. A portaria já foi tramitada dentro do MInfra e esperam que, o mais breve possível, seja publicada. Essa portaria estabelece quais serão os procedimentos necessários para que as empresas se habilitem ao BR do Mar. É uma portaria que envolve principalmente a equipe da SNPTA e Antaq.

Destacou que o Decreto terá um pouco mais de trabalho. Como objetivo principal, será regulamentar os incisos que estão previstos no artigo 5º da Regulamentação. Tal artigo estabelece as novas modalidades de afretamento a tempo de embarcações, mas acabaram aproveitando vários outros elementos que possuem alguma dificuldade ou existe alguma lacuna dentro do arcabouço infralegal que envolve a Cabotagem e algumas outras navegações. Como, por exemplo, o Decreto REB Nº 2.256. A avaliação solicitada pela Anvisa é de apoio para que possam dar efetividade ao texto que sinalize o Decreto e que fique clara a Isenção do Certificado de Livre Prática. Porém, com a necessidade de que as empresas apresentem um comunicado de chegada, o qual não é um processo que terá que ter uma anuência da Anvisa, ou seja, é só o envio para Agência, possuem também outros elementos, por exemplo, uma discussão importante sobre a necessidade de registros dos contratos de afretamento de embarcações no Cartório Marítimo, então estão aproveitando esse Decreto para apresentar uma sinalização clara infralegal para vários desses elementos.

Informou que recebeu uma Minuta do Decreto e todos os outros documentos para que haja o trâmite necessário. Será encaminhado por onde haverá necessidade, pelo menos com a Marinha do Brasil, visto que existem vários elementos que a envolve e estão avaliando com a Casa Civil a necessidade ou não de tramitar pelo Ministério da Economia, de modo que existe o entendimento de que não envolve nenhuma competência específica daquele Ministério, apesar de terem discutido os elementos com o Ministério da Economia.

Ressaltou que o Decreto tem o trâmite um pouco mais longo pelo fato de passar por várias consultorias jurídicas, mas esperam que, até agosto/2022, seja publicado para que, junto com a Portaria Ministerial consiga dar andamento no BR do Mar para começarem os resultados. Outro ponto relevante relacionado ao CTEC é a participação da Cabotagem nos planos setoriais do MInfra. Existe um Plano Setorial Portuário e Plano Setorial Hidroviário pelo MInfra, mas não existe um Plano Setorial de Navegação, então tiveram que trabalhar no âmbito dos dois planos existentes os elementos que envolvem a Cabotagem, como a política pública e a interação da Cabotagem com Setor de Navegação Interior. Existe Cabotagem sendo feita nos rios, portanto a demanda específica que acontece em águas fluviais brasileiras está sendo considerada no Plano Setorial Hidroviário. Nos planos setoriais existe uma meta de que, até final do ano, estejam todos prontos. Ressaltou que tem acontecido uma dinâmica muito forte com a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, responsável por elaborar os planos, e acreditam que a Cabotagem esteja presente tanto no Plano Setorial Hidroviário, principalmente na parte de demanda, quanto no Plano Setorial Portuário, juntamente a todos os outros elementos que envolve a Cabotagem.

3. ENCERRAMENTO

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, Sr. Mário Povia, agradeceu a todos pela disponibilidade de estarem em mais uma reunião nas tratativas dos assuntos no âmbito da Conaportos e lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros da Comissão.