



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
20ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL
DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)
2020

Data: 07 de outubro de 2020

Horário: 15:00h

Local: Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

Diogo Piloni – 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)

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

Ricardo Strauss – Coordenador do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS)

Casa Civil da Presidência da República - CC

Rafael Vitale Rodrigues – Suplente

Ministério da Justiça - DPF

Marcelo João da Silva - Titular

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Alexandre Cursino de Oliveira - Titular

José Luiz Ribeiro Filho - Suplente

Ministério da Economia – SECEX

Glenda Bezerra Lustosa – Titular

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - VIGIAGRO

Fabio Florêncio Fernandes – Suplente

Agência de Vigilância Sanitária– ANVISA

Norberto Campos Polla – Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviário- ANTAQ

Bruno Guerra Neves da Cunha Frota - Suplente

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Cristiano Gontijo Silva

Mariana Pescatori

Edigar Martins

Leandro Soares Vargas

Júlio César de Sousa Dias

Flávia Moraes Lopes Takafashi

Leandro Augusto Santos Bernardino

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Almirante Campos

Paulo Marcelo Loer

Péricles Alves Arraes

Vanessa Luna

Ministério da Economia – RFB

Jackson Aluir Corbari

Renato Cardoso de Sousa

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - VIGIAGRO

André Minoru Okubo

José Marcelo Nogueira Maziero

Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ

Fernando Serra

Setor Privado

Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima - Fenamar

André Zanin

Marcelo Neri

Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP

Sergio Aquino

Cristina Dutra

Ataíde Mendes da Silva Filho

Flávia Fardim Antunes Bringhenti

Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios - ABAC

Maciel José

Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC

Sérgio Salomão

Caio Morel

Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP

Jesualdo Conceição da Silva

Roberto Almeida

Associação de Terminais Portuários Privados – ATP

Murilo Barbosa

Luciana Guerise

Cassio Lourenço Ribeiro

Associação Brasileira de Terminais de Líquidos – ABTL

Carlos kopittke

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA

Mário Mendonça

Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE

Cláudio Loureiro

Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA

Elisângela Lopes

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Matheus Braga

Wilmara

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Angelino Caputo

Mauricio Toledo

Milena de Castro

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Luís Fernando Resano

Confederação Nacional do Transporte – CNT

Valter Souza

Associação dos Produtores de Apoio Marítimo – ABEAM

Carlos da Cunha e Menezes

Associação dos Produtores de Soja e Milho – APROSOJA

Edeon Vaz Ferreira

Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos - Abremar Brasil

Marco Ferraz

1. ABERTURA

O Sr. Diogo Piloni – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Coordenador-Suplente da Conaportos, iniciou saudando os membros e convidados, informando-os sobre a importância dessa reunião ordinária e destacou a relevância da participação do setor privado. Realizou uma introdução sobre os trabalhos que serão apresentados no fórum, informando sobre os temas que serão abordados. Passou a palavra para o Sr. Jackson Aluir Corbari representante da Receita Federal do Brasil – RFB.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Apresentação TRS - *Time Release Study* - RFB

Sr. Jackson Aluir Corbari – representante da Receita Federal do Brasil - RFB, iniciou a apresentação saudando os membros e convidados, agradecendo o convite e informando que a apresentação terá como foco principal a questão do setor marítimo. Informou que o estudo foi realizado em conjunto com a Receita Federal, SECEX, VIGIAGRO/MAPA, ANVISA e ainda contou com o apoio do Banco Mundial, PROCOMEX, ABTP, ABTRA e Associação dos Despachantes do Estado de São Paulo. Relatou que é um estudo reconhecido internacionalmente, uma vez que segue a metodologia da Organização Mundial Aduaneira (OMA). Apresentou as etapas do estudo, que é realizado através de uma reconhecida metodologia internacional e visa identificar os gargalos de comércio exterior. O estudo abrange desde a chegada do veículo transportador até a entrega da carga para o importador, suas etapas e fluxos estudados. Esclareceu que o processo de importação foi mapeado e decomposto em diferentes etapas, de forma a proporcionar uma perfeita identificação dos responsáveis pelos procedimentos e, por consequência, facilitar o reconhecimento das oportunidades para melhorias do processo e de desempenho. Relatou que está sendo realizada a simplificação do marco regulatório junto aos órgãos anuentes e, por fim, frisou a importância em apoiar a conclusão das soluções em desenvolvimento, encaminhar propostas para revisão da política de cobrança de armazenagem por períodos, harmonizar procedimentos, compartilhar boas práticas, simplificar processos de restituição de tributos, desvincular pagamento do momento de registro da DI, aprofundar a análise de intervalos que possuem atores diversos, obrigatoriedade da anexação dos documentos instrutivos para registro da DI, ampliar horários e dias de atuação das equipes de GR para fins de análise, liberação de DI e ampliação do escopo para TRS futuros e elaboração de *ranking* para despachantes e recintos alfandegados.

O Sr. Diogo Piloni, agradeceu a apresentação, ressaltou a importância do estudo e informou que é uma medida que traz uma grande evolução para o setor portuário. Informou,

ainda, sobre os princípios da liberdade de preço, da regulação branda do setor e da contenção, motivos estes que fazem com que o MInfra trabalhe arduamente para realizar mais licitações de arrendamento, autorizar mais terminais de uso privado e, dentro desse ambiente competitivo, buscar as melhores soluções do mercado, ressaltando a fala do Sr. Jackson que o porto é lugar de giro de carga.

O Sr. Edeon Vaz Ferreira, representante da Associação dos Produtores de Soja e Milho – APROSOJA, elogiou o estudo e perguntou quais os fatores que contribuíram para que o importador responda por 80% do tempo e se existe alguma solução que traga resultados positivos.

O Sr. Jackson respondeu que em alguns casos os importadores terceirizam os serviços e entre as razões da demora pode-se citar a entrega da documentação e a morosidade no licenciamento. No tocante à exportação, informou que pretendem realizar no próximo ano avanços para mitigar os gargalos existentes no processo de exportação.

2.2 Participação do Setor Privado: Apresentação pela Coalizão de propostas de melhorias de Marco Regulatório.

O Sr. Jesualdo Conceição da Silva, representante da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, iniciou agradecendo a todos em nome da coalizão pela oportunidade e informou que são vários os pontos que acha importante serem colocados no marco regulatório. Como proposição, as associações sugeriram cinco grandes temas referentes a liberdade econômica, questão de prazos contratuais, cláusulas de performance do exercício dentro dos contratos, anúncios públicos, direito de acesso para todos e por fim quatro pontos referentes a questões laborais. Informou que ainda irão propor algumas alterações cirúrgicas nas leis nº10.233/2001 e nº12.815/2013. Informou que os principais objetivos são eliminar gargalos causados por possibilidade de entendimento ambíguos na lei nº10.233/2001, onde há uma mistura de tratamento da ANTT com a ANTAQ, havendo uma regulação diferente: de uma lado a ANTT tem prestadores de serviços públicos que praticam tarifas, por outro lado, a ANTAQ possui um mercado onde há uma atividade econômica com ambiente competitivo e que pratica preços. Ressaltou que o intuito é separar os princípios que são aplicáveis no transporte terrestre daqueles que são aplicáveis à infraestrutura portuária, ou seja, é mais uma medida formal na lei nº10.233/2001 para evitar ambiguidade de entendimento e trazendo, obviamente, os princípios consagrados no art.3º da lei nº. 12.815/2013, dentre eles a questão da liberdade de preços, bem como o estímulo da concorrência entre instalações portuárias e a questão da regulação branda,

da regulação necessária ao ambiente, deixar que o ambiente tenha grandes condições de se autorregular e nessa linha segregar as competências da ANTAQ, separando as competências quando vai regular uma concessão, arrendamento, autorizações e os demais âmbitos no caso do transporte aquaviário, com relação a lei nº 10.233/2001. Quando da celebração dos respectivos contratos de concessão, arrendamento e autorização que a declaração de utilidade pública seja ali declarada, sugeriu que seja resolvido de forma imediata e, por fim, na Lei nº. 10.233/2001 preservar o mérito regulatório de órgãos de controle, ou seja, estabelecer para que os atos concretos tanto da ANTT como da ANTAQ não fiquem sujeitos, como estão hoje, ao controle do Tribunal de Contas da União- TCU e da Controladoria Geral da União - CGU, implicando uma reavaliação da motivação ou do mérito regulatório, ou seja, quem tem a competência do mérito regulatório são as agências reguladoras. Citou que outra questão é com relação ao mérito normativo tanto da ANTT como da ANTAQ que não estão sujeitas ao controle abstrato de legalidade por parte do TCU exceto nos casos explicitamente previstos em leis. Informou que em relação à lei nº. 12.815/2013, em vários pontos, a atividade exercida pelas empresas que exploram as instalações portuárias se dá em regime competitivo e com liberdade de preços merecendo ser preservado a livre iniciativa, vedando a imposição de nível de performance e mínimo de movimentação contratual incluindo a aplicação de penalidade de sanções, ou seja, os contratos podem ter uma forma de remuneração fixa de forma variável, mas essa forma variável não pode ser usada como instrumento de sanção e de regulação, e sim, da movimentação exercida. Continuou argumentando que, nesse sentido, querem positivar na lei nº. 12.815/2013 a alteração que foi feita no decreto nº. 8.033/2013, em relação ao prazo de 35 anos, podendo ser renovado por sucessivas vezes até 70 anos. O Sr. Jesualdo passou a palavra para a Sra. Luciana Guerise, representante da Associação de Terminais Portuários Privados – ATP, que prosseguiu a apresentação informando que a coalizão concordou em trazer uma análise de sugestões que seja o caso da exploração da atividade privada com interesse público, apenas a manutenção da atividade e não uma condicionante para sua prorrogação. Informou que a chance de descontinuidade de um TUP é quase mínima ou nenhuma, então, há depreciação de ativos por conta da possível renovação de contratos, os investimentos são frequentes e eles não são apenas por conta da modernização do parque tecnológico, mas pela modernização do parque industrial que compõe o ativo do TUP. Ressaltou que a coalizão sugeriu que seria possível essa avaliação por parte da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários para que essa obrigatoriedade de investimento ao renovar o contrato fosse excluída. Informou que há casos e casos, mas no geral o TUP tem um aporte de investimento e não deixaria de fazer o investimento no seu parque tecnológico porque vai

acabar um contrato, o direito de acesso não é só para o TUP, mas para o arrendamento e autorização, roga-se que esse direito de acesso seja exclusivamente pelas regras do direito privado até por questões de demandas ambientais. Finalizando sua fala, a Sr.^a Luciana passa a palavra para o Sr. Sérgio Aquino.

O Sr. Sérgio Aquino representante da Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP, iniciou informando que a FENOP participou de todos os debates e irá falar da parte laboral, porém todas as entidades participaram e têm competência para falar de todos os temas. Informou que em relação a questão laboral também houve uma definição da coalizão em propor alterações cirúrgicas em temas que são extremamente importantes, e que poderão gerar um ganho extremamente positivo na competitividade do sistema portuário. Discorreu sobre o primeiro tema que a coalizão traz, e que irá apresentar textos com as propostas de alteração de lei com o objetivo de suprimir o conceito de exclusividade, que de certa forma foi um retrocesso na Lei nº 12.815/2013 que já havia sido pacificado em parte na Lei nº. 8.630, quando o TST aplicou o conceito de prioridade na contratação, e não exclusividade. É importante que haja liberdade plena ou se adote o conceito de prioridade conforme está na resolução nº.137 da organização internacional do trabalho que o Brasil é signatário. O segundo tema envolve a questão do regramento da prescrição. Na lei anterior a prescrição era contada a partir de cada engajamento. Já na lei atual, isso foi alterado e criou-se o critério de contagem somente a partir do cancelamento da inscrição no OGMO, gerando uma insegurança jurídica e uma confusão muito grande. O terceiro tema envolve uma lei que, ainda está em vigor desde 1965, criada para regular as companhias Docas e tinha uma previsão de 40% de adicional de riscos e que os trabalhadores avulsos estão querendo usar esta lei para também aumentar seus ganhos de 40% sem nenhuma lógica, e por este motivo, é necessário revogar essa lei. O último tema é a questão da solidariedade que existe hoje na lei entre OGMO, Operadores Portuários e empresas de operação portuária. A solidariedade era mais restrita, na lei atual, a solidariedade tornou-se mais ampla e isso gerou uma indústria de ações judiciais onde escritórios de advocacia no Brasil criam ações representativas gerando passivos monstruosos nos OGMOS.

O Sr. Diogo Piloni concluiu a primeira parte aberta da reunião que contou com a contribuição das entidades privadas e agradecendo a presença de todos e informando que o setor privado será sempre bem-vindo às reuniões da Conaportos, e que este pleito de participação já é uma prática existente nas reuniões da Conaero. Deste modo, o Secretario deu continuidade a segunda parte da reunião.

2.3 Apresentação do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho - CTMD (atualização Plano de Trabalho)

O Sr. Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária (SNPTA) iniciou informando a evolução dos temas discutidos no Comitê Técnico de Modernização e Desempenho desde a última Conaportos. Relembrou que na última reunião foi apresentada proposta dos indicadores de desempenho, e ressaltou a importância destes dados no auxílio das decisões de políticas públicas, sendo este o intuito principal e prioritário do referido Comitê. Neste sentido, relatou alguns passos que serão dados para alcançar o objetivo. Num primeiro momento, será realizado um rápido mapeamento dos processos nos fluxos das cargas e passageiros nos portos para ter certeza dos pontos mais importantes que devem ser avaliados e acompanhados para verificar a prestação de serviços dos órgãos públicos e de alguns atores privados que tenham participação relevante no fluxo dentro dos portos. Relatou que o trabalho desenvolvido em conjunto com a PROCOMEX, RFB, SECEX e ME se colocou à disposição para ajudar neste primeiro momento em relação ao desenvolvimento do trabalho. Informou ainda, que foram realizadas cinco reuniões com a participação de atores especialistas do setor privado, representantes de agentes de navegação, despachantes aduaneiros, armadores, cabotagem e de operadores portuários no sentido de ouvi-los para a construção de um *brainstorming* para ter uma visão ampla de todo o fluxo logístico dentro do setor portuário e propor os indicadores de desempenho. Ressaltou a participação de autoridades portuárias de Santos, Suape e colegas da ANTAQ, Receita Federal e SECEX. Informou que o próximo passo será realizar uma nova reunião onde pretendem abrir para outros órgãos públicos, no âmbito do referido Comitê, para apresentar o que foi construído até o momento. Informou, ainda, a complexidade dos processos relativos ao setor portuário e que a ideia é compartilhar com os atores públicos para validar o que foi construído até agora e verificar se não estão esquecendo algum ponto importante ou se existe alguma informação inadequada. Além disso, foram colocados no fluxo processual qual a participação de todos os atores que fazem parte da Conaportos, as relações com a praticagem, rebocadores dentre outros atores que, de alguma forma, são relevantes dentro do fluxo logístico do setor portuário. Destacou que nos primeiros indicadores propostos foi solicitado que cada ator verificasse qual a lógica, explicação, mensuração e prioridades. Foram levantados 75 indicadores, mas, no momento oportuno irão filtrar e focar no que é mais relevante. Continuou informando que a metodologia proposta pela PROCOMEX não é restringir, mas construir a partir da visão múltipla de todos os atores. Afirmou que a SECEX e a Receita Federal estão ajudando na possibilidade de formalmente

contratar um terceiro ator para auxiliar neste trabalho e que, eventualmente, a PROCOMEX pode ser contratada. Desde já a PROCOMEX se colocou à disposição para construir os primeiros passos e ajudar a elaborar um termo de referência para vislumbrar qual o escopo do trabalho e o valor do despende necessário para este tipo de intento. Finalizou informando que o interesse maior é ter indicadores objetivos e claros para mensurar e acompanhar a evolução do serviço prestado em diferentes portos brasileiros.

O Sr. Diogo Piloni perguntou se todos os membros estavam de acordo com o plano de ação do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho e todos concordaram, ficando autorizado o Comitê a seguir com os estudos.

2.4 Apresentação do Comitê Técnico de Integração de Sistemas - CTIS (atualização Plano de Trabalho; Apresentação sobre *e-navigation* DPC – Marinha do Brasil)

Dando início a apresentação da Marinha, O Sr. Secretário Diogo Piloni passou a palavra ao Almirante Campos.

O Sr. Almirante Campos representante do Ministério da Defesa – Marinha do Brasil iniciou informando que o tema *e-navigation* já é de conhecimento de todos. Afirmou que o conceito surgiu na organização marítima internacional e é um grande desafio para todos os países. Ressaltou que o objetivo é congregar todos os sistemas de segurança da navegação aos serviços portuários. Dando continuidade à apresentação, o Comandante Péricles Alves Arraes representante da Ministério da Defesa – Marinha do Brasil relatou que o grande desafio da navegação é o deslocamento em segurança. O conceito de *e-navigation* é definido pela Organização Marítima internacional referente a coleta, integração e tem a proposta de aprimorar a navegação desde a partida até a chegada ao destino, proteção e segurança no mar, preservação do meio ambiente e redução da sobrecarga de trabalho a bordo. O assunto sobre a implementação do *e-navigation* no Brasil está sendo debatido internamente na Marinha por um grupo de trabalho envolvendo diversas organizações militares, ou seja, há uma série de tratativas internas para depois ocorrer um diálogo com a comunidade marítima e portuária. O comandante afirmou que há um planejamento para a criação de um trabalho interministerial com o intuito de debater as ações, e elaborar o plano nacional de implementação do *e-navigation*, envolvendo toda a comunidade empresarial pois existe uma possibilidade de alterações de leis ou normas internas para se alcançar o propósito da implementação.

2.5 Apresentação do Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS (atualização Plano de Trabalho)

Dando continuidade, o Sr. Ricardo Strauss – Coordenador do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS) iniciou relatando o que está sendo feito em relação a modernização do Porto Sem Papel-PSP. Informou que, no momento, estão trabalhando em informações de escalas das embarcações e na integração do PSP com o SISTUF, que é um sistema da Marinha que controla a taxa única de faróis para permitir a cobrança dentro do PSP. Relatou sobre os procedimentos realizados atualmente pelos agentes e proposta de alteração para anuências automáticas por parte da ANVISA, o que irá facilitar, principalmente, a parte de cabotagem e navegação interior. Informou que o foco maior é a integração do PSP com os sistemas da Receita Federal e da SECEX o portal único do comércio exterior, este tema está sendo acompanhado pelo referido Comitê, com a coordenação do projeto será realizada pela Receita Federal, e que no primeiro momento as definições serão executadas entre a Secretaria de Nacional de Portos e Transporte Aquaviários, Receita Federal e SECEX. Por fim, relatou sobre os avanços do *Port Community System*, projeto realizado pela *Palladium*, com o patrocínio do *Prosperity Fund*.

2.6 Apresentação do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem – CTEC (atualização Plano de Trabalho)

Passando para os relatos do CTEC, o Sr. Dino Antunes – Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (SNPTA) iniciou informando que o referido Comitê tem tido um impacto muito grande com o programa BR do MAR na possibilidade de dar andamento em alguns trabalhos. Informou sobre o plano de trabalho, estando na tratativa de iniciar um projeto com o PROCOMEX, buscando patrocínio para sua implementação. Relatou que houve um trabalho com a ANVISA sobre Livre Prática e este trabalho está tendo continuidade, mas existem algumas sugestões no projeto do BR do MAR de emenda que trazem impactos. Relatou, ainda, sobre a articulação com o Confaz para operação do modal, sendo realizada apresentação para ABAC, ressaltando a necessidade de continuidade para que consigam colocar na agenda do grupo de trabalho dos documentos fiscais do Confaz. Frisou que demandas de alterações foram colocadas no Sistema Mercante o que irá facilitar o trabalho da cabotagem e que estão acompanhando os trabalhos do DPE para ver quais serão os possíveis impactos que o projeto poderá trazer para a cabotagem.

Sobre as demandas do setor privado, informa sobre o pleito quanto a validade maior nos prazos do certificado de livre Prática nas operações de cabotagem, tal procedimento já foi aceito pela ANVISA e suas regionais.

3. ENCERRAMENTO

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, Sr. Diogo Piloni, agradeceu a todos pela disponibilidade, finalizando a reunião, e lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros da Comissão.