



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
25ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL
DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)
2021

Data: 10 de dezembro de 2021

Horário: 10h:30 min

Local: Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

Marcelo Sampaio Cunha Filho – Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Presidente da Conaportos

Diogo Piloni – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Coordenador-Suplente da Conaportos

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

Karênia 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)

Ministério da Justiça - DPF

Marcio Ricardo Meira- Suplente

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Sérgio Renato Berna Salgueirinho – Titular

José Luiz Ribeiro Filho - Suplente

Ministério da Economia – RFB/ SECEX

Jackson Aluir Corbari–Titular RFB

Bibiana das Chagas Meroni Costa – Suplente SECEX

Glenda Bezerra Lustosa – Titular SECEX

Tiago Martins Barbosa – Suplente SECEX

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO

Fabio Florêncio Fernandes – Titular

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA

Arthur Leonardo Lopes da Silva - Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Marcos Mendonça da Silva – Suplente

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Edigar Martins

Marco Aurélio Monteiro de Barros Thomé

Vinícius Gouveia

Casa Civil da Presidência da República – CC

Marco Antônio Vivas Motta

Carlos Omildo dos Santos

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Walter Cruz

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

Taiza Reis Dantas de Sordi

Fundação Dom Cabral

Newton Pereira

Paulo Resende

Henrique Rocha

Palladium

Diego Bonomo

Setor Privado:

Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP

Sérgio Aquino

Cristina Dutra

Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias - ABEPH

Dayana

Ticiana

Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC

Caio Morel

Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – ABREMAR

Marco Ferraz

Associação Brasileira de Terminais de Líquidos – ABTL

Carlos Kopittke

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA

Lilian Schaefer

Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE

Wagner Moreira

Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA

Elisângela Lopes

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Matheus Braga de Castro

Ramon Goulart

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Angelino Caputo

Mauricio Toledo

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Luís Fernando Resano

Confederação Nacional do Transporte – CNT

Bruno Lustosa Rodrigues

Representantes dos Portos:

Companhia Docas do Rio Grande do Norte- CODERN

Francisco Pires

Guilherme Lamenha

Companhia Docas do Estado do Pará - CDP

Eduardo Bezerra

Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA

José Cassiano

Santos Port Authority – SPA

Marcelo Ribeiro

Portos do Paraná - APPA

Fabrício Monfort Barboza

Edenilson Cochinski

Carlos Eidam de Assis

Flávio Galli

Everton Compliance

Complexo do Pecém

Ranieri Pimentel

Keilla Castro

George Lopes Braga

Porto de Cabedelo

Bonfilho Martins

Porto de Imbituba

Cleydson Silva

Sandro Cassol

Porto de São Francisco do Sul – SCPARR PSFS

Cleverton Vieira

Superintendência de Itajaí

Médelin Pitrez dos Santos

Ricardo de Amorim

Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros– SUAPE

Nilson

1. ABERTURA

O Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Presidente da Conaportos, Marcelo Sampaio Cunha Filho, 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 e realizou uma breve retrospectiva dos trabalhos realizados durante o ano 2021, destacando as 4 reuniões da Conaportos realizadas ao longo do ano, do avanço da vacinação contra o Covid-19 e das perspectivas para 2022.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 - Atualização sobre ações no combate à pandemia da COVID-19

A Sr.^a Fernanda Machado – Coordenadora Geral de Gestão de Portos e Coordenadora Suplente do CTMD, iniciou informando-os sobre as atualizações do monitoramento dos dados da Covid – 19, dos impactos ao setor portuário e da importância do auxílio das Autoridades Portuárias, OGMOS e empresas arrendatárias no fornecimento semanal dos dados. Destacou que, em relação à vacinação, em uma média geral, estima-se que 80% dos aquaviários, apoio marítimo e afins estão com o ciclo vacinal completo.

2.2 - Apresentação ANVISA - Regulamentação dos critérios sanitários para operação de navios de cargas e plataformas - Gerência-Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados Quinta Diretoria.

O Sr. Arthur Leonardo Lopes, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, iniciou informando que, recentemente, houve uma publicação da Resolução nº 584 da Anvisa, cujo objetivo é oferecer algumas premissas para as atividades de embarcação de navios de cargas e plataformas, mas não somente este grupo, uma vez que terá uma abrangência muito maior de um grupo de embarcações. O objetivo é mudar um pouco as orientações que eram determinadas por meio de Nota técnica. Há premissas importantes que não estão relacionadas ao contexto de ampliação da vacinação da população em geral, em relação às responsabilidades dos entes do SUS. Atualmente o Ministério da Saúde é responsável por editar documentos sobre as regras de vigilância epidemiológica e os estados e municípios

responsáveis por receberem os viajantes em seus territórios, dando assistência em saúde e vigilância epidemiológica. As competências legais da Anvisa é coordenar o sistema nacional de vigilância sanitária e executar a vigilância epidemiológica nos portos. Devido à situação de urgência da saúde pública por causa da pandemia da Covid-19, publicaram uma Portaria Interministerial CC-PR/MS/MJSP/MINFRA que trata das restrições excepcionais e temporárias para entrada no país. A Anvisa estabelece medidas sanitárias para a operação de embarque e desembarque de plataformas situadas em águas jurisdicionais brasileiras de carga e tripulantes provenientes de outro país.

Ressaltou que houve uma atualização da Portaria Interministerial. Antes estavam com a vigência da Portaria nº 660, mas que recentemente entrou em vigência a Portaria nº 661, que não traz nenhum tipo de renovação que diz respeito ao transporte aquaviário. As regras já estavam previstas na Portaria anterior, visto que a nova Portaria só trouxe inovações no que tange ao modal aéreo e terrestre. Destacou que, no início da pandemia, começaram a tratar as outras normas por meio de Notas Técnicas da Agência, então havia a Nota Técnica nº 34/2020/SEI/GIMTV/GGPAF/DIRE5/ANNVISA, de 22/03/2020, e, em seguida, houve uma atualização das orientações por meio da Nota técnica Nº 05/2021/SEI/GQRIS/GGPAF/DIRE5/ANVISA, de 30/04/2021. Ambas tinham o enfoque em:

- Medidas não farmacológicas;
- Testagem da tripulação;
- Em especial, a quarentena de tripulantes e de embarcações como estratégia fundante para enfrentar a pandemia de SARS-CoV-2.

Com relação às premissas da Resolução da Diretoria Colegiado – RDC nº 584, temos:

- Vacinação como principal medida de saúde pública contra a COVID-19;
- Medidas preventivas, incluindo higiene das mãos, distanciamento físico e uso de máscaras faciais, são essenciais para manter as operações do navio durante a pandemia de COVID-19;
- Depois que um caso COVID-19 é identificado, todas as pessoas a bordo são consideradas contatos devido às condições de vida e de trabalho próximas;
- Protocolos de limpeza, desinfecção e de gerenciamento de resíduos sólidos podem reduzir a transmissão de COVID-19 nos navios. Planos de contingência e procedimentos, incluindo notificação de casos suspeitos e confirmados à Anvisa.

A resolução não se aplica às operações de embarque, desembarque e transporte de viajantes em embarcações de cruzeiros marítimos, uma vez que já existe uma norma específica para cruzeiros

marítimos. Também não se aplica às embarcações fluviais, *ferry-boat*, barcas, balsas e catamarãs e às embarcações de esporte e recreio, aos veleiros e aos iates.

Com relação ao critério de embarque, um ponto relevante é:

- Apresentação de comprovação de vacinação completa contra COVID-19. O não elegível pelo PNI deve cumprir quarentena de 14 dias;
- Apresentação de documento comprobatório de realização de teste laboratorial de amplificação de ácidos nucleicos do tipo RT-PCR ou RT-LAMP para rastreio da infecção pelo SARS-CoV-2, com resultado negativo ou não detectável, realizado nas 72 horas anteriores ao momento do embarque ou resultado não reagente por teste rápido de antígeno realizado nas 24 horas anteriores ao embarque;
- Triagem pré-embarque para identificação de possíveis sintomas de COVID-19. Outro ponto importante é que, estes critérios se somam a necessidade da obrigação dos três pontos.

Acerca dos critérios de desembarque estão:

- Cumprimento da Portaria Interministerial CC-PR/MS/MJSP/MINFRA que trata das restrições excepcionais e temporárias de entrada no país.
- Tripulantes dispensados de DSV.
- Desembarque de tripulantes estrangeiros está condicionado, adicionalmente, a:
 - Termo de responsabilidade pelas despesas decorrentes do transbordo firmado pelo agente marítimo;
 - Bilhetes aéreos correspondentes;
 - Preenchimento de Termo de Controle Sanitário do Viajante – TCSV, conforme Anexo IV da Resolução RDC nº 21, de 28 de março de 2008, ou de outra que vier a substituir-la.

A questão do manejo de casos suspeitos, confirmados de COVID e de contatos próximos, no caso do viajante, independente do status vacinal, será mantido em isolamento e cumprirá o disposto no Guia de Vigilância Epidemiológica - Emergência de Saúde Pública de Importância Nacional pela Doença pelo Coronavírus, publicados pelo Ministério da Saúde. No caso de contatos próximos de não vacinados, manterá em quarentena por 14 dias ou até que seja descartada ou confirmada a infecção e, no caso de contatos próximos de vacinados, automonitoramento:

- Uso obrigatório de máscaras faciais de uso profissional, inclusive ao ar livre;
- Realizar suas refeições, preferencialmente, em suas cabines;
- Não frequentar áreas coletivas e de recreação;

- Não participar de reuniões ou de qualquer outra atividade que possa acarretar aglomeração de pessoas;
- Serem submetidos à avaliação de saúde diariamente, antes do início das atividades diárias.

Outro ponto importante é que todos os contatos próximos (todos os tripulantes), independentemente da situação vacinal, devem ser testados para o diagnóstico de COVID-19 entre o 5º e o 7º dia do último contato com o caso confirmado.

Com relação ao desembarque de casos suspeitos, confirmados e de contatos próximos, será permitido, desde que:

- Haja previsão no Plano de Contingência para Emergência de Saúde Pública do Porto;
- Condicionado à prévia autorização da unidade local da Anvisa responsável pelo porto (procedimentos):
 - O transporte seguro dos viajantes para as instalações onde completarão o período de quarentena ou isolamento;
 - O cumprimento do período de quarentena ou isolamento em instalação em terra aprovada pela autoridade sanitária do município ou do estado;
 - O compromisso da empresa responsável pela embarcação sobre o fornecimento da logística e de arcar com os custos da operação de desembarque;
 - O compromisso da empresa responsável pela embarcação em assegurar infraestrutura de suporte de saúde e a apresentação de plano para o retorno dos viajantes aos seus destinos, quando necessário;
 - A apresentação do Termo de Controle Sanitário do Viajante - TCSV, preenchido, conforme Anexo IV da Resolução de Diretoria Colegiada - RDC nº 21, de 28 de março de 2008, ou de outra que vier a substitui-la.

Outro ponto importante para a autorização da quarentena em terra, será a necessidade de manifestação favorável da autoridade de saúde do município. Destacou que a Norma prevê algumas opções nas quais o montante da embarcação poderá optar por seguir de acordo com alguns critérios estabelecidos. Há um anexo dentro da resolução que oferece algumas opções para o comandante, essas opções serão avaliadas pela Anvisa. Dentre as opções de gerenciamento das embarcações estão:

Opção 1:

Mudança de tripulação: toda a tripulação não vacinada desembarca para quarentena de 14 dias em terra. Em seguida, todas as superfícies tocadas com frequências (por exemplo, maçanetas,

corrimãos, interruptores de luz, telefones) em espaços compartilhados a bordo devem ser limpas e desinfetadas para a nova tripulação embarcar no navio para a retomada das operações.

Opção 2:

Quarentena em trabalho: quarentena em trabalho de 14 dias a bordo da tripulação essencial não vacinada, desde que assintomáticos. Deverá manter o distanciamento físico rigoroso, usar máscara em todos os ambientes, exceto cabines. As superfícies tocadas com frequências (por exemplo, maçanetas, corrimãos, interruptores de luz, telefones) em espaços compartilhados a bordo devem ser limpas e desinfetadas, se houver tripulação não vacinada a bordo, as operações do navio podem ser retomadas com os navios permanecendo próximo à costa (ou seja, dentro de aproximadamente 1 hora de distância para evacuações médicas potenciais da tripulação).

Opção 3:

Descontinuar temporariamente as operações (quarentena da embarcação): quarentena de 14 dias a bordo de tripulante não essencial e não vacinados, quarentena em trabalho da tripulação essencial sem sinais ou sintomas, distanciamento físico rigoroso, uso obrigatório de máscara em todos os ambientes, exceto nas cabines. Superfícies tocadas com frequência (por exemplo, maçanetas, corrimãos, interruptores de luz, telefones) em espaços compartilhados a bordo devem ser limpas e desinfetadas e as operações do navio suspensas (ou seja, o navio permanece na doca, cais ou ancoradouro). Um ponto bastante relevante a respeito das embarcações quanto ao gerenciamento, é que se houver 100% da tripulação completamente vacinada, estão dispensadas da adoção das medidas previstas no caput, desde que sejam adotadas todas as medidas previstas nesta Resolução para o manejo de casos suspeitos, confirmados e de contatos próximos.

Outro ponto é a questão da anuência para operação da embarcação Certificado de Livre Prática - CLP, em que está prevista a documentação mínima adquirida dentro do art. 9º da Resolução nº 72, de 29 de dezembro de 2009. A Anvisa também requer o Registro de Saúde (Livro Médico de Bordo) e informações acerca se a embarcação opera sob as regras de gerenciamento de embarcações com um ou mais casos de COVID-19.

Outra questão é a possibilidade da unidade local da Anvisa responsável pelo porto poder impor suspensão das operações da embarcação, independente da situação vacinal da tripulação, quando forem identificados possíveis riscos à saúde pública ou se houver indícios de casos a bordo relacionados a uma variante de preocupação (VOC) ou de interesse (VOI) do SARS-CoV-2 que não esteja em transmissão sustentada no território nacional.

Com relação às administradoras portuárias, consignatários, locatários ou arrendatários, há regras que já estavam previstas anteriormente, mas que leva em consideração a premissa da vacinação que são:

- Garantir a comprovação de vacinação completa contra COVID-19 dos trabalhadores;
- Atualizar o Plano de Contingência para Emergências de Saúde Pública do Porto e garantir as capacidades básicas de resposta;
- Comunicar casos identificados entre os funcionários do porto;
- Garantir procedimentos que evitem contatos dos funcionários com tripulação;
- Treinamentos, limpeza, sistemas de climatização, uso de EPI etc.

No que se refere às Plataformas Marítimas, as medidas adicionais que deverão adotar caso seja identificado dois ou mais casos confirmados de COVID-19 em intervalo de até cinco dias:

- Aplicar e reavaliar o plano de contingência da unidade;
- Reforçar as ações de limpeza e desinfecção;
- Realizar novos treinamentos e comunicações internas sobre a necessidade de reforço das medidas de distanciamento físico, uso de máscaras adequadas e lavagem correta das mãos;
- Suspender embarques, exceto de profissionais necessários para execução de funções críticas ou essenciais da plataforma.

Ressaltou ainda que, caso haja percepção de que a norma não apresenta orientação para algum tema específico, serão solucionados pela Quinta Diretoria da Anvisa, mediante prévia manifestação técnica da GGPAF/DIRE5/ANVISA e, no caso de restrições públicas, haverá previsão de suspensão das atividades das embarcações, das plataformas e dos portos previstas na Resolução, em decorrência da identificação de riscos à saúde pública ou do descumprimento das normas sanitárias vigentes.

O Sr. Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, destacou que o tema apresentado é um tema recorrente nas reuniões ao longo da pandemia por mobilizar muitas preocupações por parte de quem opera no setor, mas que estão muito contentes com o resultado das discussões.

A Sr.^a. Lilian Schaefer, Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, destacou a importância das novas regras da Anvisa para as empresas e ressaltou sobre plano de contingência para emergências e saúde pública do porto, que é um dos requisitos para que sejam processadas as operações de desembarque, o tratamento nos casos de covid-19, e que seja observado o plano de contingência para emergências e saúde pública dos portos. Questionou então se todos os portos possuem o plano de contingência.

O Sr. Diogo Piloni informou que, em tese, todos os portos possuem o plano de contingência desde março ou abril de 2020. Foi uma das primeiras providências a serem tomadas por parte das Autoridades Portuárias.

O Sr. Marcelo Ribeiro, representante da Santos Port Authority – SPA, informou que Santos não só tem o plano de contingência como também fizeram o primeiro exercício simulador para testar o plano de contingência, mas evidentemente irão adaptando de acordo com as orientações da Anvisa.

O Sr. Sergio Aquino, representante da Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP, destacou que houve melhoria no ambiente. Ressaltou que fosse estabelecido no regramento que tripulantes não vacinados ou tripulantes testados positivos, permanecendo a bordo, teriam que ser mantidos em isolamentos e que nenhuma excepcionalidade ao que está regrado poderá ser praticada localmente sem aprovação nacional.

O Sr. Arthur Leonardo ressaltou que, dentro das opções apresentadas anteriormente sobre gerenciamento da embarcação, está o responsável pela embarcação que toma a decisão, então não seria a Anvisa quem determinaria uma das opções, certamente seria apresentado para Anvisa e esta iria avaliar.

Ratificou que, com relação à questão das excepcionalidades, será avaliado de forma centralizada pela Gerência Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados – GGPAF, acerca das informações.

O Sr. Diogo Piloni informou que a norma atual e as opções que foram dadas permitem que a operação portuária não seja interrompida, ou seja, que na hipótese de troca de tripulação ou de quarentena de trabalho, ou um mix entre as duas, as vezes há uma opção de troca de tripulação, mas não necessariamente precisa realizar-se naquele porto onde há conhecimento do caso detectado, uma vez que poderão dar um tempo para que a empresa se organize na próxima escala, visto que, poderão fazer um mix de quarentena e trabalho, além de troca de tripulação na próxima escala da embarcação. Destacou ainda que a forma como a norma foi apresentada, está bem aderente às discussões que fizeram.

O Sr. Sergio Aquino ressaltou que poderiam agendar uma reunião com a SNPTA e a Anvisa para tratar da questão.

O Sr. Arthur Leonardo, ressaltou que a questão de contato entre tripulantes ou não tripulantes vai além de qualquer recomendação sanitária existente. Então é uma questão de segurança sanitária que não se aplica somente a embarcações, mas em qualquer tipo de contato na rotina atual. É uma precaução que deve ser tomada exatamente para que não dissemine qualquer tipo de doença. Isso é uma previsão de distanciamento e são regras que também estão estabelecidas pelo próprio Ministério da Saúde. A Anvisa não está criando ou inovando nada neste sentido, só inclui as informações dentro do normativo que cabem no caso específico. Em relação a aplicação da norma, a Anvisa já está em contato com todas as coordenações que possuem portos dentro do Brasil, inclusive já agendaram uma reunião com todas para alinharem os entendimentos, para que se tenham uma convergência Nacional sobre as ações entre a normativa. A Anvisa está a todo momento buscando reduzir ao máximo as divergências que possam ocorrer com relação à interpretação da normativa. No que se refere à opção 1, irá conversar com a equipe da GGPAF para avaliarem a necessidade de atualização, mas na reunião de entendimento entre as coordenações irá destacar estes pontos para que não haja nenhum ruído de informações e entendimentos equivocados sobre a questão.

O Sr. Diogo Piloni, destacou que irão agendar uma reunião para esclarecerem e avaliarem a consequências da RDC.

2.3 Participação do setor privado.

Dando início às apresentações, o Sr. Angelino Caputo, representante da Coalizão Empresarial Portuária, ressaltou a importância e qualidade do projeto Portal Único de Comércio Exterior, bem como da competência técnica da equipe e a postura dos técnicos, por terem um diálogo aberto. Em seguida, destacou que o primeiro ponto a ser apresentado é sobre a limitação de acessos aos serviços de consulta à DUE e CCT. Ressaltou que foi publicada uma regra necessária, uma vez que existem inúmeras quantidades de robôs informatizados que consultam os sistemas do SERPRO e isso onera muito a infraestrutura do sistema de processamento de dados e causa até instabilidade. Informou ainda que saiu uma publicação, Notícia Exportação nº 032/2021 e Sistemas nº 009/2021, informando que as consultas aos sistemas DUE – Declaração Única de Exportação e o CCT- Controle das Cargas de Trânsito, a partir de 10/10/2021, seriam limitadas para 1500 acessos por hora por CPF. A partir de 10/11/2021, as consultas seriam limitadas para 1000 acessos por hora por CPF. A partir de 10/12/2021, as consultas seriam limitadas para 500 acessos por hora por CPF. E, a partir de 10/01/2022, as

consultas seriam limitadas para 500 acessos por dia por CPF. Na prática não são pessoas, uma vez que os CPFs estão embutidos nos sistemas automatizados e fazem as consultas, o impacto a limitação de acessos aos serviços de consulta à DUE e CCT é:

- Para que as cargas sejam embarcadas com segurança e celeridade os Operadores Portuários efetuam inúmeras consultas ao CCT e Portal Único (DUE), seja:
- Para realizar todas as recepções de carga, sejam elas por NF ou por trânsito rodoviário, ferroviário ou aquaviário, simplificado ou não, para o controle aduaneiro das cargas movimentadas, realizando consultas para certificar que as cargas foram recepcionadas e estão aptas para embarcar e
- Para confirmar a entrega delas ao Armador, antes do embarque físico das unidades, como prevê a INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1.702, DE 21 DE MARÇO DE 2017.

Atualmente as consultas realizadas pelos principais Operadores Portuários já ultrapassam os limites disponíveis pelo escalonamento da limitação das consultas.

Novos CPFs estão sendo utilizados gradativamente nos sistemas automatizados para que as consultas não sejam recusadas e os serviços de recepção e entrega das cargas não sejam prejudicados. A limitação foi regrada linearmente, considerando as mesmas quantidades permitidas tanto para operadores portuários com menor número de movimentações como para os de maior movimentação, o que impacta de forma mais efetiva os grandes terminais de contêineres.

Destacou que, por meio da ABTRA, os Recintos Aduaneiros de Santos discutiram com a equipe do Portal Único uma proposta de uso de notificações ativas de dados (push), que substituiriam as atuais consultas de dados que serão limitadas.

Os pushes permitiriam a recepção segura das cargas pelos Operadores Portuários, visto que os dados seriam recebidos automaticamente assim que a carga fosse entregue pelo local de origem, eliminando as consultas que hoje são automatizadas. Estas seriam realizadas apenas em casos especiais.

Esta proposta está em análise tanto pela equipe técnica do Portal Único como pelos recintos. Porém, para os pushes atualmente disponibilizados a documentação técnica não é suficiente para a implantação nos sistemas dos recintos, pois eles não carregam todas as informações necessárias para os processos desses. Não existem pushes específicos para algumas outras informações necessárias. Sr. Caputo ressaltou que, enquanto as discussões técnicas não forem

concluídas, os prazos das restrições continuarão em andamento (hoje cai para 500 consultas por hora/CPF; em 10/01 cairá para 500 por dia/CPF).

Então solicitaram a interrupção da redução escalonada dos limites de consulta até que a melhor solução tecnológica seja definida e implementada.

O segundo ponto é sobre modernização do envio de eventos referentes ao módulo Recinto (API Recintos). Os recintos alfandegados precisam disponibilizar dados de controle aduaneiro à RFB, atualmente normatizado pelo ADE 02/2002 – RFB, que consulta os sistemas dos recintos. A API Recintos muda o paradigma, ou seja, os recintos transmitirão as informações para a RFB. A previsão de implantação e obrigatoriedade será a partir do dia 07/02/2022. Será publicada uma nova Portaria do Alfandegamento, que irá revogar o ADE 02 e eliminar alguns outros regramentos. Essa nova portaria deverá tratar a questão da tempestividade (tempo de envio das informações) que deve ser efetuado e provavelmente a transmissão dos eventos será exigida em “tempo real” (próximo à ação física). Serão eliminadas as auditorias periódicas e algumas outras obrigações, como, por exemplo, a obrigatoriedade de se manter redes anexadas.

Os impactos de tudo isso é que estão recebendo informações de que os técnicos da RFB sinalizam que a transmissão dos eventos via API Recintos será paga, com o objetivo de monetizar o SERPRO.

Os técnicos da RFB “estimam” que as desonerações impostas pela nova Portaria do Alfandegamento irão compensar os custos para se manter e utilizar o Módulo Recintos, mas as redes anexadas já foram dispensadas aos terminais e recintos que implementaram o CONFERE (custo X custo).

A quantidade de eventos e o volume de informações a serem transmitidas tende a ser muito grande nos maiores terminais e recintos portuários alfandegados (entrada e saída de veículos e pessoas, movimentações internas, reposicionamento de equipamentos etc.)

Não se tem ainda qualquer parâmetro de custo para a API Recintos.

Trata-se de custo atualmente inexistente na operação portuária, que será repassado à carga – impacto no custo Brasil.

Então propuseram que seja repensada a política de cobrança pela transmissão de eventos por meio da API Recintos, uma vez que se trata de uma obrigação exigida pelo Estado, não gerando qualquer resultado financeiro para as empresas.

No caso de permanecer a decisão pela cobrança, que sejam abertas discussões transparentes e urgentes para definição das tarifas.

O Sr. Jackson Aluir, representante da Ministério da Economia – RFB, informou que, em relação ao Push, tiveram base no sistema no passado e até os dias atuais a Receita Federal-RFB

tem suportado esses gastos, uma vez que o SERPRO cobra por cada informação. Ressaltou que tinham milhões de acessos e entenderam que seria desnecessário. Então criaram algumas restrições e a possibilidade da contratação diretamente com o SERPRO. Quem desejar ter acessos aos dados deverá contratar com o SERPRO, o não pode é a Receita Federal continuar pagando, visto que não terão mais como manter.

Em relação ao API Recintos, estão desonerando o alfandegamento. A Lei 12.350 é bastante clara. A Receita Federal pode impor essas obrigações de informações, a API Recintos, uma vez que reduzirá uma serie de custos, destacou de que estão reduzindo o número de dados para 60 e 70%, a auditoria anual que custa entre 50 e 100 mil reais, gerara um contencioso depois.

O Sr. Diogo Piloni sugeriu ao Sr. Angelino encaminhar a demanda à Conaportos para que, em seguida, seja encaminhada à equipe do Sr. Jackson Aluir para que ele possa tratar adequadamente o assunto em questão.

Sr. Marco Ferraz, representante da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – ABREMAR, iniciou seu discurso informando sobre as operações de navios de cruzeiros. Ressaltou que as operações ficaram paradas por um longo período, mas que foram retomadas no mês de novembro de 2021 e que tiveram uma nova RDC. Em 35 dias de operação já estão com 55 mil cruzeiristas e as operações estão sendo um sucesso. Destacou que, como as fronteiras internacionais não foram abertas ainda, estão com 5 navios, sendo três em costas brasileiras com 12 destinos em cinco estados e com 8 navios confirmados para o próximo ano, havendo um aumento de 25% do número de leitos em relação aos anos de 2019 e 2020, quando foi a última temporada. A expectativa para a próxima temporada é de 360 mil leitos úteis com 75% de ocupação determinado pelos protocolos da Anvisa.

Informou sobre a inauguração do terminal de passageiros de Maceió, a dragagem de manutenção de Ilhéus, com um navio calado de 8m 80cm e o retorno das operações de Itajaí, que terá ainda dois navios programados para operar no porto no próximo ano. Haverá cinco portos de embarques: Itajaí, Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Maceió. A expectativa é que tenham mais portos de embarque futuramente. Ressaltou que estão avançando muito na tecnologia dos navios, mas infelizmente perderam o maior navio da temporada, tendo ele 337 metros de comprimento com um calado aéreo de 75 metros de altura, movido a gás natural, O motivo é que não tinham como abastecer um navio de gás natural em nenhum dos cinco portos que está operando, então teriam que trazer um navio tanque para abastecer, mas como a aprovação da temporada foi um pouco tardia, o navio tanque acabou se comprometendo com

outro serviço e não pode vir para o Brasil, então houve a substituição do navio movido a gás natural.

Destacou que os navios estão crescendo e 50% dos novos navios são com capacidade de se conectar aos portos em Shore Power, então é importante terem além do abastecimento a gás natural o Shore Power também no Brasil, para poderem desligar os navios nos portos. Estão se comprometendo em diminuir 50% do carbono até 2030 e 100% até 2050, então o Shore Power será importante para se conectar com os navios nos portos brasileiros. O porto de Santos já está avançando nos assuntos e os outros portos estão conversando sobre o assunto. Destacou, ainda, que um navio com calado aéreo muito alto, quando há ventos fortes, enfrenta alguns problemas das cabeças e das defensas, principalmente nos portos que mais operam, há resistência de cabeças.

O Sr. Diogo Piloni informou que os pontos apresentados pelo Sr. Marco Ferraz já estão na agenda, mas será importante intensificá-los, destacou que a questão do fornecimento de gás natural é algo que está na ordem do dia e que já existem inúmeras iniciativas nos diferentes portos brasileiros e no futuro próximo haverá licitações para o Shore Power, para que estabeleçam os parâmetros mínimos de atendimento por parte dos terminais, mas há uma necessidade de que os portos se organizem.

Ressaltou que o tema em questão será tratado na próxima reunião de Autoridades Portuárias para que os esforços possam ser organizados.

Sr. Diogo Piloni concluiu a primeira parte aberta da reunião que contou com a contribuição das entidades privadas e agradeceu a presença de todos. Informando-os que o setor privado será sempre bem-vindo às reuniões da Conaportos, desejando boas festas a todos.

2.4 Apresentação do CTMD - Atualização do projeto de mapeamento dos indicadores portuários e demanda ABEPH (levantamento das dificuldades de procedimentos)

Dando início às apresentações, a Sr.^a Fernanda Machado, informou que, ao longo do ano, houve cinco reuniões do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho – CTMD. Agradeceu a ampla participação de todos os membros, destacando que todos foram essenciais para cumprirem o plano de trabalho elaborado no início do ano para o comitê.

Ressaltou a demanda apresentada pela Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias – ABEPH, na última reunião da Conaportos (levantamento das dificuldades de procedimentos com os órgãos anuentes), onde haveria a necessidade de padronização, no último trimestre desde a última reunião. Receberam todos os encaminhamentos de todos os portos, onde alguns fizeram suas colocações, também houve a última reunião do ano do comitê e

compartilharam uma planilha para que os órgãos fizessem suas diligências acerca do que foi colocado. Pretendem na primeira reunião do ano de 2022 darem o retorno para todos os portos com o apoio da ABEPH. Um projeto extremamente importante para a Comissão Nacional, é o projeto de Indicadores Portuários acompanhado pelo Comitê Técnico de Modernização e Desempenho – CTMD, com apoio da CNT e ANTAQ, e com a contratação da Fundação Dom Cabral – FDC, que fez o mapeamento de uma série de indicadores também com ampla participação de todos os anuentes, onde chegaram a um final de 49 indicadores mapeados e validados pela Comissão Nacional na última reunião. Agora seguirão com a parte prática, onde receberão os dados dos anuentes com a apoio da CODIN e da SGET para, então, elaborarem o painel de PowerBI e, com isso, poderem apresentar os dados e deixar para todos as contribuições quando o monitoramento estiver ativo. O projeto segue na etapa 8 - Protótipo do Painel (Dashboard) construído, incluindo documentação de usuário e de código fonte, contendo objetos baseados em dimensões, métricas e filtros, capaz de responder às pesquisas e apresentar informações sobre indicadores selecionados. Estão seguindo o cronograma e esperando finalizar em março de 2022.

O Sr. Sérgio Renato Berna Salgueirinho, representante do Ministério da Defesa – Marinha do Brasil, destacou um aspecto preocupante na questão dos indicadores portuários. A Marinha como anuente do Sistema Porto Sem Papel (PSP), possui como meta a expedição da sua anuência dentro do período de 3 horas, após o recebimento do pedido de despacho, introduzido no próprio PSP. Acontece que, quando algum pedido cai em exigência, isso simplesmente acaba sendo invalidado, uma vez que a exigência faz com que a agência marítima que solicitou o despacho providencie a documentação exigida e, a partir de então, uma contagem de tempo deixa de ser adequada, inviabilizando, para aquele caso, a contagem de tempo como indicador de desempenho. A preocupação é que, caso essas situações não sejam descartadas para efeito de contagem de tempo para a anuência, que possa haver indicadores viciados quando houver tal situação. Destacou que é necessário considerarem as alterações necessárias para que estas situações, que acontecem com uma certa frequência, não sejam contabilizadas.

O Sr. Diogo Piloni destacou que é uma situação que deve ser levada em consideração e irão levar ao conhecimento da equipe para verem de que forma poderão contemplar a situação no que diz respeito ao processo de anuência da Marinha do Brasil.

2.5 Apresentação CTIS - Atualizações dos projetos: Janela Única Aquaviária, PSP 2.0

A Sr.^a Fernanda Machado, informou que houve seis reuniões do Comitê Técnico de Integração de Sistemas ao longo do ano. Agradeceu a ampla participação de todos os membros e destacou que o projeto principal que será apresentado chama-se Janela Única Aquaviária, que conta com o apoio da Receita Federal e da SECEX do Ministério da Economia, onde tiveram um avanço significativo. Apresentou um esboço de todas as entregas do Porto Sem Papel 2.0/Janela Única Aquaviária. Ressaltou que a Janela Única possui três fases específicas e que já avançaram a fase 1 e 2. Na fase 2, seguiram o diagnóstico das oportunidades e harmonização, já pensando na integração dos sistemas, entretanto foram identificadas 20 oportunidades de harmonização, sendo que cinco delas já permanecem harmonizadas dentro do sistema e esperam que, ao longo dos próximos meses, as harmonizações serão finalizadas. Informou ainda que houve um bom contato com a Receita Federal e SECEX para que a harmonização ocorresse com um custo mínimo e uma grande celeridade. Em breve terão o sistema sem as redundâncias e seguirão atentos ao mapeamento que foi realizado para que, no futuro, vejam como foi feito os mapeamentos e também identifiquem as oportunidades de melhoria possibilitando que planejem os próximos passos do segundo ano do projeto.

Na fase 3 é de análise e melhorias futuras do processo de negócios, tendo a etapa 1 – mapeamento dos processos AS-IS e TO-BE do Porto Sem Papel, etapa 2- mapeamento TO-BE do Porto Sem Papel em conjunto ao novo Controle de Cargas e Trânsito Aquaviário- CCT Importação e a etapa 3, onde será feito um *roadmap* de desenvolvimento do PSP com CCT Importação Aquaviário.

A Sr.^a Glenda Lustosa, representante do Ministério da Economia – SECEX, se manifestou agradecendo a parceria, informando que estão avançando e que as apresentações do projeto foram muito positivas e reforçou a disponibilidade para com o projeto.

Dando continuidade à apresentação, a Sr.^a Fernanda informou que as demais entregas do PSP 2.0 no último trimestre de 2021, foi o Painel de Indicadores para mensuração dos tempos atuais do PSP, onde foram feitos os levantamentos dos dados do Sistema, gerando indicadores que possam ser comparados durante o desenvolvimento do projeto.

Isso facilitará o acesso às informações governamentais, tornando mais democrática e estreita as relações entre os atores, trazendo mais transparência para a sociedade. Já está sendo vislumbrada uma segunda onda de evolução do painel.

Destacou que usaram como base de referência a média de tempo total de concessão de anuências fornecidas do ano de 2019 e chegaram a 77 horas, a meta para dezembro de 2022 é de 54 horas e 19 minutos, onde finalizam o projeto PSP 2.0, Janela Única Aquaviária, ressaltou

que ao final da reunião irá compartilhar o link para que todos possam fazer suas contribuições até o final do mês de janeiro de 2022, destacou que o link ainda não é público, mas que a divulgação dos dados será somente interno e só após as contribuições dos membros que irão entender as oportunidades em cada porto. Quando se falam da meta geral de 54 horas, estão falando de uma meta de todos os portos brasileiros, mas quando entram no detalhe de algum porto entenderão que pode haver uma performance diferente das 54 horas.

Na etapa 2, a conversa com cada porto será essencial para que entendam as necessidades de melhorias dentro do processo de concessão de anuência. Outra entrega do último trimestre foi a emissão do Termo de Controle Sanitário de Viajante – TCSV 100% digital (ANVISA), adequação do sistema PSP, possibilitando a assinatura digital do fiscal da Anvisa no documento, facilitando assim o acesso do documento final ao agente de navegação, sem contato com o agente anuente. O documento é utilizado apenas pelo órgão anuente (Anvisa) e agente de navegação, não sendo necessária a posse do documento pelo viajante. A última entrega foi o Pagamento da FUNAPOL pelo PSP (Polícia Federal) onde na Fase 1: Possibilita que o Agente de Navegação obtenha o boleto da FUNAPOL diretamente pelo PSP.

Após o pagamento, usuário terá a confirmação de pagamento pelo banco, em torno de 1 a 2 dias úteis.

Fase 2: Possibilita que o Agente de Navegação realize o pagamento da FUNAPOL utilizando o PagTesouro. A confirmação do pagamento será em poucos minutos. Poucas horas após a implementação, já será possível observar a movimentação de pagamento, inclusive via Pagtesouro.

2.6 Atualização sobre o projeto *Port Community Systems – PCS*.

O Sr. Diego Bonomo, representante da *Palladium*, iniciou informando-os que objetivo do *Port Community Systems – PCS* é desenvolver o PCS em, pelo menos, quatro comunidades portuárias brasileiras, sendo elas: Itajaí, Rio de Janeiro, Santos e Suape. É um projeto bilateral entre o governo Britânico e o governo brasileiro. Destacou que havia uma previsão de término originalmente para março de 2023, mas por conta de uma revisão orçamentária o projeto teve um horizonte de término reduzido para março de 2022 e, até o momento, o investimento do governo Britânico está em cerca de 23 milhões de reais. Apresentou um slide com o escopo do trabalho, ressaltando que o projeto está dividido em três trilhos, sendo eles: governança, processo e sistema.

No primeiro ano houve uma série de atividades, onde estabeleceram grupos locais e o Nacional de Governança, mapearam dez macroprocessos nos quatro portos e toda a definição da arquitetura do sistema e especificações técnicas do PCS, no caso do sistema exclusivamente em Santos. No segundo ano após o ajuste orçamentário houve uma readequação de escopo, então seguem com os três trilhos do projeto, mas com algumas modificações. Em termo de sistema irão entregar o Padrão nacional do PCS e do Protótipo (código) do PCS. Na parte de processos irão concluir os mapeamentos que foram feitos no primeiro ano, mas com ajustes na metodologia principalmente para apoiar o sistema do Governo Federal, (PSP 2.0, Janela Única Aquaviária e Portal Único de Comércio Exterior-Siscomex) e na parte da governança irão entregar dois planos de negócios para dois dos quatro portos: Itajaí e Santos. Informou que, ao decorrer do segundo ano do projeto, já entregaram o padrão nacional do PCS para troca de informações entre o ator portuário e a plataforma. O objetivo do padrão nacional é obrigatório, pois, uma vez que possuam PCS em vários portos, o mesmo ator não tenha que ter, para cada porto e para cada PCS, uma forma diferente de trocar informações e interagir com a plataforma. Estão na fase de desenvolvimento do Protótipo do PCS em código aberto com funcionalidades básicas do macroprocesso de chegada e partida do navio, na parte do mapeamento de processo foi criado mapas do processo final (JOINT TO BE) em formato multiporto (diferente do Ano 1): navio, importação e exportação e apoio aos sistemas do governo federal: Porto sem Papel (PSP) e CCT Aquaviário do Portal Único de Comércio Exterior (Siscomex) na parte de governança houve a mobilização dos stakeholders relevantes: criação dos grupos de Itajaí e Santos; e conversas bilaterais com os Atores: Autoridade portuária (SPA) Agentes marítimos (SINDAMAR) Armadores (CentroNave)

Armadores de cabotagem (ABAC), Despachantes (SDAS), Operadores portuários (SOPESP), Práticos (SP Pilots), Terminais (ABTRA), Terminais REDEX e Transportadores (ABTTC), (Governança e operação) estão desenvolvendo os planos de negócios do PCS de Itajaí e Santos: modelo financeiro, modelo de governança e modelo de operação. Até janeiro deverá sair o primeiro plano de negócio de Santos e, na sequência, o de Itajaí. Na parte de processos apresentou uma tela com os três processos que foram mapeados e entregues, são eles: mapeamento do PSP, chegada e partida do navio e movimentação da carga na importação. Mas ainda falta o mapeamento da movimentação da carga na exportação, no caso do PSP, a cobertura será dividida por órgãos e no caso dos outros dois será por porto, mas com a nuance de que o mapa final é multiporto, a vantagem que ser multiporto além da redução de custo é que como trata de questões comum quando tudo se torna em resultados na forma de melhoria do sistema do governo federal o impacto será para todos os portos e não para os quatro portos

que estão participando do projeto, apresentou panorama do site, ressaltando que o site atualmente ainda está abrigado pelo governo Britânico, mas a ideia é que no futuro possa ser abrigado pelo governo federal, no site há as especificações técnicas do PCS, onde será publicado o padrão nacional quanto o código fonte.

O Sr. Diogo Piloni destacou que a apresentação expôs uma dimensão do volume de trabalho que tiveram ao longo do ano e já estão tendo os primeiros resultados. As expectativas são enormes para a continuidade do projeto, mas sabe que depende de questões orçamentárias, mas as expectativas são de continuarem a parceria que certamente trará bons frutos para o setor portuário e principalmente para as autoridades portuárias que estão envolvidas.

O Sr. Diogo Piloni agradeceu a apresentação do Sr. Diego, abrindo a palavra aos demais participantes para considerações finais.

Retornando ao tema apresentado no início da reunião pela ABTRA, o Sr. Jackson Aluir informou que analisaram a questão levantada pelo Sr. Angelino Caputo, em relação aos acessos e irão prorrogar até janeiro de 2022, mil acessos por CPFs e deixarão para limitar definitivamente no final de janeiro de 2022 e durante este tempo irão tratar da questão da falta de informação do Push.

Por fim, o Sr. Diogo Piloni, informou que irão compartilhar via e-mail o calendário das reuniões da Conaportos do ano de 2022 com os membros, destacando que retomarão em março de 2022, ainda com data a ser definida. Sugeriu atualizarem o grupo do WhatsApp, para que seja compartilhado o calendário também via WhatsApp.

3. ENCERRAMENTO

Não havendo mais assuntos a tratar o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, Sr. Diogo Piloni, agradeceu a presença de todos e a parceria dos membros em mais um ano de trabalho. Desejou boas festas finalizando a reunião, e lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros da Comissão.