



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
27ª REUNIÃO DO COMITÊ TÉCNICO DE INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS
(CONAPORTOS/CTIS) 2021

Data: 26 de junho de 2021

Horário: 14h

Local: Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura:

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 Integração de Sistemas (CTIS)

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

Casa Civil da Presidência da República - CC

Marco Antônio Vivas Motta – Suplente

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Antônio Cezar Sales – Titular

Ministério da Economia – RFB/SECEX

Alexandre Paranhos – Suplente

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO

André Minoru Okubo – Titular

José Marcelo Nogueira Maziero – Suplente

Agência Nacional de Vigilância Sanitária– ANVISA

Diego da Silva Moreira – Titular

Roberto Busato Filho – Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ

Fernando Antônio Correia Serra – Titular

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Fernanda de Souza Machado

Anderson Oliveira

Marco Aurélio Monteiro de Barros Thomé

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Paulo Marcelo Loer

Agência Nacional de Vigilância Sanitária– ANVISA

Igor Ticchetti Kishi

Diego Barbosa Marques

1. ABERTURA

O Coordenador do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS), Sr. Otto Burlier, iniciou saudando os membros e convidados presentes na sala virtual, informando-os que o CTIS é um dos comitês que compõe a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos). Pontuou que o objetivo da reunião é apresentar o avanço do projeto Startup.gov.br e a qualificação do Porto Sem Papel 2.0.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Projeto Porto Sem Papel - PSP 2.0

O Sr. Otto Burlier, iniciou apresentando o programa Startup.gov.br, informando-os que é uma iniciativa inovadora coordenada pelo Ministério da Economia – ME que tem como objetivo apoiar a aceleração dos projetos de Transformação Digital do Governo Federal. O Ministério da Infraestrutura qualificou o projeto Porto sem Papel 2.0 no referido programa em linhas gerais, o Sr. Otto informou que esta pasta conseguiu defender o PSP 2.0 para o Ministério da Economia e a Secretaria de Governo Digital-SGD, e que com isso, receberão o apoio de uma equipe de servidores que serão alocados temporariamente para auxiliar no projeto e que a Sr.^a Fernanda Machado é a líder pela SNPTA. Ressaltou que, são várias partes interessadas do setor portuário e estão buscando junto à Janela Única Marítima e Portal Único de Comércio Exterior, um movimento de integração efetiva com a Janela Única Aquaviária e os sistemas de Receita Federal e Secretaria de Comércio Exterior – SECEX. Haverá uma grande agenda de melhoria contínua do Porto Sem Papel, chamando-o de Porto Sem Papel 2.0. Destacou ainda que, desde a criação do Porto Sem Papel em 2012, há um empenho para oferecer e aprimorar os serviços prestados. Nesse sentido, verificaram a oportunidade em dar um salto de qualidade no Porto Sem Papel, na medida que irão integrá-lo ao Portal Único de Comercio Exterior.

A ideia é harmonizar conceitos entre diversos órgãos para que se busque padronização, coerência, sinergia e harmonização, assim como a redução de fardos administrativos dos usuários, além do tempo de anuência e estadia das embarcações nos portos brasileiros. Também tem-se por objetivo reduzir o tempo de atracações das embarcações, entrega das cargas para os importadores e exportadores, redução de custos para os usuários e intervenientes públicos com redução de redundância e melhorias de processos, gerar benefícios e redução de custos dentro

do serviço público e, ao final, buscar a Janela Única Aquaviária junto aos órgãos públicos. Portanto, a ideia é unificar e diminuir redundâncias entre os diversos órgãos. O foco não é somente o Portal Único de Comércio Exterior, mas também um modo que possam avaliar as oportunidades de melhorias com os diversos órgãos anuentes.

Destacou que outros projetos que estão em andamento estão sendo aproveitados, como o Port Community System- PCS, em que foi feito mapeamento de processos junto à comunidade portuária em quatro portos e estão com uma agenda de trabalho junto com a PROCOMEX com o objetivo de identificar os pontos de melhoria e ajustes a serem realizados, não só no Porto Sem Papel, mas eventualmente em outros sistemas, como o PUCOMEX.

O propósito é integrar cada vez mais os sistemas para evitar redundâncias e disponibilizar as informações do Porto Sem Papel para tomada de decisões com base em dados. Ressaltou, ainda, que os servidores que foram alocados temporariamente são servidores da carreira de TI, todos com *know-how*, graduação com base na parte de dados de tecnologia da informação e, portanto, atores com conhecimento na área de ciências e desenvolvimento de dados. É uma força tarefa multidisciplinar, de forma a ajudar no objetivo de melhoria do Porto Sem Papel. Um dos pontos é entender melhor os dados que são colhidos e construídos a partir do uso do sistema para ajudar na sua melhoria contínua.

Sr. Otto também ressaltou que estão buscando um ambiente único de interação com o Setor Privado e intervenientes, apresentando o escopo do projeto e destacando que foi dividido em três eixos. O primeiro eixo traz integração de novas funcionalidades dos anuentes no sistema. Já o segundo é a maior transparência na divulgação das informações, não só do Governo, mas também para a sociedade. Por fim, o terceiro eixo que trata das melhorias futuras do processo de negócios.

Ademais, destacou sobre as 13 entregas a serem efetivadas no decorrer do desenvolvimento do sistema. São elas:

ENTREGA 1: Avaliação do Porto Sem Papel pelos Agentes de Navegação

Motivação: As pesquisas com os usuários do PSP eram feitas periodicamente, a cada dois anos, não tendo uma avaliação pontual sobre o fluxo do usuário no sistema, em tempo real.

Objetivo: Permitir que os usuários avaliem sua experiência continuamente no PSP durante a estadia das embarcações nos portos brasileiros. Para tanto, será realizada uma integração do PSP ao “Módulo de avaliação de usuários” do Ministério da Economia.

ENTREGA 2: Unificação do login dos sistemas Porto Sem Papel e Portal Único de Comércio Exterior - PUCOMEX

Motivação: Atualmente os **Agentes de Navegação** acessam duas telas, sendo uma do sistema PSP, e outra do sistema PUCOMEX. Com isso, ele acaba **perdendo tempo de acesso** a cada um dos sistemas, além da **redundância de informações inseridas em cada um deles**, as quais já conhecemos.

Objetivo: Permitir que os usuários do Porto Sem Papel também acessem o sistema por meio da tela de login do Portal Único de Comércio Exterior – PUCOMEX, passando a primeira ideia de unificação.

ENTREGA 3: Integração do Pagamento da Tarifa de Utilização de Faróis – TUF (Marinha) pelo Porto Sem Papel

Motivação: Em determinadas estadias da embarcação, o **Agente de Navegação precisa pagar a TUF – Tarifa de Utilização de Faróis da Marinha**. Para tanto, ele precisa **entrar no sistema da Marinha (SISTUF)** para obter o boleto (informando várias vezes a mesma informação) e, posteriormente, **realizar seu pagamento no banco**. Após o pagamento, é necessário **anexar o comprovante no PSP para ciência** do servidor da Marinha.

Objetivo:

Fase 1: Possibilitar que o Agente de Navegação obtenha o boleto da TUF – Tarifa de Utilização de Faróis diretamente pelo PSP. Após o pagamento, usuário terá a confirmação de pagamento pelo banco, em torno de 1 a 2 dias úteis.

Fase 2: Possibilitar que o Agente de Navegação realize o pagamento da TUF utilizando o PagTesouro. A confirmação de pagamento será em poucos minutos.

ENTREGA 4: Implementação de serviços da estadia para SISTRAM (Marinha)

Motivação: O SISTRAM - Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo precisa de determinadas informações da estadia da embarcação a fim de contribuir para a salvaguarda da vida humana no mar e para a consciência situacional marítima.

Objetivo: Disponibilizar informações a respeito das estadias (embarcação, escalas, tripulantes, passageiros, cargas perigosas das embarcações para auxiliar salvaguarda no mar e inteligência da Marinha).

ENTREGA 5: Integração com Pagamento da FUNAPOL (Polícia Federal) pelo Porto Sem Papel

Motivação: Toda embarcação que chega no Brasil de porto estrangeiro e que se destina a porto estrangeiro precisa pagar a FUNAPOL da Polícia Federal. Para tanto, o usuário **precisa entrar no site da Polícia Federal** para obter o **boleto** (informando várias vezes a mesma informação)

e, posteriormente, realizar seu pagamento no banco. Após o pagamento, é necessário anexar o seu comprovante no PSP para ciência do servidor da Polícia Federal.

Objetivo:

Fase 1: Possibilitar 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: Possibilitar que o Agente de Navegação realize o pagamento da FUNAPOL utilizando o PagTesouro. A confirmação de pagamento será em poucos minutos.

ENTREGA 6: Emissão do Termo de Controle Sanitário de Viajante – TCSV 100% digital

Motivação: O Termo de Controle Sanitário de Viajante – TCSV é um documento emitido pela Anvisa, que contém os dados pessoais, de saúde e trânsito do viajante. Com a pandemia, esse documento tem sido muito utilizado e, atualmente o fiscal da Anvisa tem tido trabalho adicional para assiná-lo, pois ele precisa assinar e transformá-lo em versão eletrônica.

Objetivo: Adequar o 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 agente anuente. O documento é utilizado apenas pelo órgão anuente (Anvisa) e agente de navegação, não sendo necessária a posse do documento pelo viajante.

ENTREGA 7: Compartilhamento de informações do DUV's - Parceiros da Estadia –

Motivação: Atualmente, **apenas a Agência de Navegação que criou o DUV – Documento Único Virtual consegue incluir informações nele.** Para algumas estadias, o Armador (dono da embarcação) contrata mais de uma Agência de Navegação para cuidar dos trâmites administrativos necessários para atracação, operação e desatracação das embarcações. Entretanto, quando uma Agência de Navegação (agente protetor) que não criou o DUV precisa postar alguma informação nele, é necessário que ela entre em contato com a Agência “dona” do DUV (agente consignatário), **que cobra por cada inclusão/alteração.**

Objetivo: Permitir que a Agência de Navegação que criou o DUV (agente consignatário) indique quais outras Agências de Navegação (agentes protetores) terão permissão para incluir determinadas informações no referido DUV. Dessa forma, as outras Agências de Navegação conseguirão prestar as informações no DUV, dependendo apenas da permissão da “dona” do DUV.

ENTREGA 8: Diagnóstico e harmonização dos cadastros redundantes entre os sistemas utilizados no setor portuário

Motivação: Atualmente o usuário precisa cadastrar várias informações em cada um dos sistemas dos anuentes do Porto sem Papel. Isso gera retrabalho e custo de hora do agente de navegação.

Objetivo: Levantamento de cadastros redundantes entre PSP, PUCOMEX e demais sistemas utilizados no setor portuário como, por exemplo, sistemas da Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários e sistema de embarcações da Marinha do Brasil. Diante desse levantamento, serão identificados os dados necessários para cada Órgão e, posteriormente, será avaliada a possibilidade de harmonização de conceitos e integração desses cadastros redundantes.

Fase 1 – Diagnóstico - identificar qual órgão utiliza a base, apurar se o órgão utiliza de sistema próprio ou de outro órgão, quais campos são utilizados, quem poderá concentrar os dados, se haverá validação destes dados etc.

Fase 2 – Harmonização de algumas bases de dados – promover a unificação dos dados com os elementos apurados na fase de diagnóstico.

ENTREGA 9: Integração com e-DBV (Declaração Eletrônica de Bens do Viajante) –

Motivação: A Receita Federal do Brasil está desenvolvendo seu **sistema de inteligência com gerenciamento de risco a fim de identificar passageiros marítimos para inspeção**. Para tanto, ela precisará de informações sobre passageiros, cabine, países/portos visitados, entre outros. A maioria dessas informações já existe no Porto Sem Papel, outras não, por exemplo, o número da cabine e etiqueta da bagagem.

Objetivo: Adequar o PSP para receber as informações a mais que são necessárias para Receita Federal a fim de que ela não desenvolva outro sistema, solicitando-as ao usuário (que já interage com o PSP). Posteriormente, serão desenvolvidos serviços (webservices) no PSP para integração com sistema da Receita Federal, enviando as informações requeridas.

ENTREGA 10: Agendamento de vistoria da embarcação realizada pela Marinha

Motivação: Cabe ao responsável pelo navio solucionar as não-conformidades verificadas nas inspeções de Port State Control, realizadas pela Marinha. Após o problema ser sanado, a Agência de Navegação precisa agendar uma nova vistoria com a Marinha para averiguar se a não-conformidade foi ou não resolvida.

Objetivo: Disponibilizar no próprio Porto Sem Papel uma funcionalidade para que a Agência de Navegação realize o agendamento de vistoria pela Marinha.

ENTREGA 11: Desenvolvimento de painel de indicadores do PSP

Motivação: Atualmente não existem indicadores para os dados do PSP, dificultando a tomada de decisão, bem como a comparação dos tempos de concessão das anuências ao longo dos anos.

Objetivo: Levantar os dados do Sistema, gerar 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.

ENTREGA 12: Criação de Painel de Bordo do Usuário do PSP

Motivação: Necessidade de criação de Painel de Bordo do PSP para ser o local em que os usuários (Agentes de Navegação e Órgãos Anuentes) conseguirão visualizar suas pendências e acessar suas ações na estadia da embarcação, de maneira mais simples, objetiva e rápida. Será o painel de controle do usuário, apresentando uma visão geral sobre quais estadias ele precisa estar atento e quais ações precisam ser tomadas.

Objetivo: Criar Painel de Bordo do PSP, apresentando de forma amigável e intuitiva as informações que o usuário precisa ter conhecimento, permitindo filtros inteligentes de consultas e a execução de ações para determinado DUV, de forma mais eficiente. Agregando valor para o dia a dia do usuários.

ENTREGA 13: Análise e melhorias futuras do processo de negócios

Motivação: Necessidade de rever a experiência dos usuários do PSP

Objetivo: Implementar melhorias de usabilidade do Porto Sem Papel, com o objetivo de atender às expectativas do negócio e dos usuários.

Etapa 1: Mapeamento de processos AS-IS e To be do Porto Sem Papel

Será levantado e desenhado o processo atual dos usuários do Porto Sem Papel para consecução e autorização as anuências para de atracação, operação e desatracação das embarcações a fim de suportar o processo de mapeamento TO-BE. Para esta primeira etapa serão utilizados os materiais já apurados pela Procomex com setor privado, bem como os achados da Jornada da Embarcação.

Etapa 2 - Mapeamento TO-BE do Porto Sem Papel em conjunto ao novo Controle de Carga e Trânsito Aquaviário – CCT Importação

Será realizado o mapeamento TO-BE do Porto Sem Papel, que dará condições para desenvolvimento do seu novo processo de solicitação e concessão de anuências de atracação, operação e desatracação das embarcações. Nesse contexto, o seu novo desenvolvimento será realizado no âmbito do PUCOMEX, em harmonia com o processo de Controle de Carga e Trânsito - CCT Aquaviário Importação.

Etapas 3 - Roadmap de desenvolvimento do PSP com CCT Importação Aquaviário –

Com base no mapeamento TO-BE do Porto Sem Papel junto ao CCT Importação Aquaviário, a proposta precisará ser validada pelos seus Órgãos Anuentes e, com isso, as releases de desenvolvimento serão identificadas e apresentadas ao Serpro para implementação.

Sr. Otto ainda informou que foram levantados alguns riscos, tais como: falta de engajamento dos órgãos intervenientes, baixa capacidade de desenvolvimento pelo SERPRO - que é um ponto de alerta ao longo do projeto - além de eventuais prorrogações de prazo em atividades que dependa de atores externos. Tais riscos fazem parte e, diante disso, a importância do apoio de todos os atores.

Apresentou também uma tabela de entregas, destacando que foram divididas por trimestres. Afirmou que, desde o primeiro trimestre, aconteceram algumas reuniões mensais com a equipe do Ministério da Economia e Secretaria de Governo Digital - SGD, para apresentação e construção do projeto.

Ressaltou, ainda, sobre a existência de alguns indicadores de desempenho, de resultado e de impacto que serão utilizados para mensurar a evolução do projeto.

O Sr. Fernando Serra, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários- ANTAQ, informou que o PSP está convergindo com a integração do PUCOMEX, o modo CCT, e questionou se a integração será em março de 2022.

Nesse sentido, Sr. Otto respondeu que, dentro do PUCOMEX, existem diversos módulos. O PSP e CCT Aquaviários farão parte dos treze módulos já existentes, é um projeto de médio prazo, mas que não terminará em 2022.

Em resposta, o Sr. Fernando ratificou que, no cronograma apresentado, há algumas alterações significativas na estrutura do PSP, principalmente com a agregação das interfaces com anuentes. O Porto Sem Papel está sendo desenvolvido para uma integração mais ampla, buscando se tornar um sistema de anuência. Será uma série de adequações positivas, porém a arquitetura da base de dados é muito complexa, então é preciso ter um certo cuidado no desenvolvimento das interfaces para manter uma documentação adequada de forma que, quando houver a integração com o CCT Aquaviário, não seja perdido o trabalho que foi feito.

O Sr. Otto, informou que, um dos requisitos de qualificação do projeto no programa Startup.gov, foram de se terem entregas efetivas em até dezoito meses, então, estão trabalhando com bastante cautela, segurança e fundamentação de todos os passos, por isso a importância da

participação de todos os atores e um dos pré-requisito é a evolução para aprimorar o que já existe e não perder a funcionalidade, não só para os usuários, como também para os órgãos públicos que utilizam o PSP.

O Sr. Roberto Busato, representante da Agência de Vigilância Sanitária– ANVISA, parabenizou a iniciativa e afirmou que o Termo de Inspeção Sanitária das Embarcações da ANVISA é disponibilizado digitalmente, mas que não contém assinatura digital, somente a identificação do servidor e os itens da inspeção. Afirmou também que a ANVISA emite Certificado Sanitário de Bordo, que é internacional e possui validade de seis meses. Esse documento também é gerado no PSP, em solicitação de certificados, dentro da aba da Vigilância Sanitária. O agente marítimo, comparece ao posto para recolher a via devidamente assinada.

Ainda ressaltou que houve uma reunião em Fortaleza no ano de 2016, com a participação da Organização Mundial da Saúde - OMS, onde trataram sobre a importância do Certificado Sanitário estar corretamente assinado e que os países que eventualmente adotassem a assinatura digital teriam que avisar à OMS.

O Sr. Diego Moreira, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária– ANVISA, afirmou que, de fato, o Termo de Controle Sanitário do Viajante, não é assinado digitalmente. É um documento cujo qual o agente precisa se deslocar até o posto ANVISA para pegar a versão assinada e fazer os trâmites administrativos para o desembarque do viajante. Houve um aumento muito grande dessa demanda, principalmente no período da pandemia. Ainda afirma que a vantagem da assinatura digital é evitar que o agente se desloque até o porto da ANVISA para a retirada. Existem outros documentos que são emitidos no PSP que não possuem assinatura, mas que, a partir da solução do Termo de Controle Sanitário do Viajante, os mesmos serão assinados e um dos requisitos será a assinatura de autoridade sanitária.

2.2 Port Community System

O Sr. Otto Burler, informou que o projeto PCS é apoiado pela Embaixada Britânica, Reino Unido, que contrataram um consórcio de consultoria para apoiar a implantação do PCS em quatro portos. Mas, em função da Pandemia, o Reino Unido teve que rever o apoio dado. O projeto faz parte do Prosperity Fund, que busca realizar projetos em vários países.

Destacou que estavam aguardando um posicionamento daquela Embaixada para relatar se seria possível uma continuação. Então houve uma reunião com a vice embaixadora do Reino Unido, SECEX, Receita Federal e os quatro portos, onde receberam o comunicado que houve um corte de 85% do orçamento do projeto. Lembrando que havia uma previsão para sua

conclusão em março de 2023, todavia, em função da pandemia e da revisão de custo, não foi possível finalizar e, em breve, irão reunir-se novamente. O Reino Unido irá se reunir com a Palladium para verificarem o que poderá ser feito em relação aos 15% do orçamento.

Também informou que ainda não sabem quais serão os impactos efetivos, mas que terão uma reunião nos próximos dias com a Receita Federal e SECEX para debaterem qual a melhor forma de implementar os 15% do orçamento. Uma grande premissa é não perder o que foi construído no primeiro ano de trabalho da Palladium. Destacou que foram procurados por várias Associações da iniciativa privada, bem como governos de outros países, todos interessados em apoiar o projeto. Ao longo dos próximos meses farão um replanejamento do trabalho para verificarem como darão continuidade nos portos: Santos, Suape, Rio de Janeiro e Itajaí.

3. ENCERRAMENTO

Por fim, o Sr. Otto agradeceu a participação de todos. Sendo assim, deu-se por encerrada a 27ª Reunião Extraordinária do Comitê Técnico de Integração de Sistemas, da qual lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros do comitê.