



**MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
29ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO COMITÊ TÉCNICO DE INTEGRAÇÃO DE
SISTEMAS (CONAPORTOS/CTIS)2021**

Data: 04 de outubro de 2021

Horário: 14:30h

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 Justiça e Segurança Pública - Polícia Federal

Diego Barbosa Marques – Titular

Vitor Fonseca Farage – Suplente

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Antônio Cezar Sales – Titular

Ministério da Economia – RFB/SECEX

Cassiano Klinger – Titular

Agência de Vigilância Sanitária– ANVISA

Diego da Silva Moreira – Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ

Fernando Antônio Correia Serra – Titular

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Fernanda de Souza Machado

Edigar Martins

Vinícius Gouveia Scartezzini de Rezende

Marco Aurélio Monteiro de Barros Thomé

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Paulo Marcelo Loer

Walter Cruz

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO

Rejane Caldas

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA

Igor Ticchetti Kishi

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Jesualdo Conceição

Juliana Rodrigues

Milena de Castro

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), possuindo um viés técnico e caracterizando-se por receber informações, discutir e subsidiar temas relacionados à integração de sistemas junto aos Órgãos Anuentes.

Em seguida, informou que, o objetivo da reunião é apresentar o sistema Confere (Conferência Física Remota).

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Apresentação do sistema Confere (Conferência Física Remota)

O Sr. Otto Burlier, informou que, o intuito é estimular e potencializar as boas práticas e compartilhar experiências. Passou a palavra para o Sr. Angelino Caputo.

O Sr. Angelino Caputo, representante da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA, iniciou trazendo os esclarecimentos sobre o que é aquela Associação e seu papel no setor portuário, principalmente quanto ao trânsito das cargas e, em específico, a importação. Destacou o Acordo de Bali – Acordo Mundial de Facilitação do Comércio – que gera uma série de projetos em desenvolvimento, tais como o Programa OEA e o Portal Único do Comércio Exterior. Coincide com a origem da ABTRA, nascida em Santos-SP há mais de 30 anos, em decorrência de uma ineficiência sistêmica. Pois havia uma quantidade reduzida de cais portuários inversamente proporcional ao aumento de cargas que chegavam e que precisavam passar pela alfândega. Havendo a impossibilidade em mudar a alfândega para outro lugar, surgiu a possibilidade em se criar o Terminal Retroportuário Alfandegado, sob a condição da carga sair lacrada e com viagem controlada, além de instalação alfandegária na retroárea, liberando-se, assim, o cais para outras cargas.

Ainda explicou sobre o surgimento do Sistema de Trânsito Aduaneiro - TTE ratificando que a Associação opera 11 sistemas, pagos por fiscalizados, em troca de agilidade no andamento. Sr. Caputo deu como exemplo de funcionamento dos sistemas, a greve dos

caminhoneiros, quando a carga uma vez carimbada para ir para o Terminal não poderia mudar devido a uma norma da Receita e, como não havia caminhões disponíveis pois estavam presos no piquete, tinha que mudar a norma. Para isso a norma foi mudada e, consequentemente, mudado o sistema. Mas isso foi possível porque estava dentro do Porto de Santos e havia essa possibilidade devido aos sistemas implementados. Portanto, foi uma operação de sucesso. Atualmente, todos os sistemas nacionais estão sendo substituídos pelo Portal Único de Comércio Exterior e, dentro dele, o módulo Controle de Cargas em Trânsito – CCT, que substituirá o sistema do SERPRO Nacional, bem como o da ABTRA. O intuito é que a alfândega de Santos não perca a funcionalidade atual e ter de recuar para um controle menos efetivo. Portanto existe uma discussão sobre o tema, talvez descolar uma parte do atual sistema e este ficar funcionando apenas em Santos.

A ABTRA está disponível para compartilhar sua experiência a serviço da comunidade portuária para os controles que possam surgir. Como exemplo, a Multiloc usou para o sistema de conferência da empresa, óculos de realidade virtual. Sr. Caputo sugeriu unir soluções e levar a um melhor resultado a serviço do país. Ainda relembrou quais sistemas são trabalhados pela Associação: o DT-e, a Conferência Remota - CONFERE, integração com a Vigiagro em fiscalizar embalagens e pallets de madeira para liberar carga (o que é muito complexo por outros portos e rápido em Santos) através do sistema SIGVIG, pois a ABTRA faz um HUB das informações de todos os terminais e sobe de forma consolidada para o SIGVIG. Ademais, existe a alfândega dos EUA que, após o 11 de setembro, quando recebem cargas, transferem o fiscal da Receita para o porto de origem (caso haja gestão de risco), inspecionada pela ABTRA em Santos.

Existe, também, um banco de dados único de credenciamento integrado com o sistema da ABTRA, onde mostra as empresas que estão baixa reputação nos terminais. Há também um banco de dados de cargas perigosas, desenvolvido em parceria com a Autoridade Portuária e Associação das Indústrias Químicas – ABQUIM. Nesse sistema foi criado um mapa físico de todos os contêineres posicionados em cada rua, dizendo qual carga perigosa existente e qual antídoto para cada carga. Ainda existe uma integração com a ANVISA para fiscalização de cargas.

O sr. Otto questionou se em outros portos existem parcerias parecidas. Sr. Caputo responde que não. Acrescenta que a ABTRA é dividida em duas: a institucional, que participa de consulta pública, negocia normas e regras, atua nacionalmente; a tecnologia é possuída por 2 data

centers, além de uma rede de fibra ótica que conecta todos os parceiros (Alfândega, Vigiagro, Autoridade Portuária), sendo otimizados para funções Web.

A ideia de expansão desses sistemas é bastante válida, mas, por ora, a ABTRA só pode prestar os serviços para os associados.

Sr. Otto indaga que boa parte dos associados da ABTRA estão lotados em outros portos. Abriu espaço para que os anuentes presentes compartilhassem experiências sobre como isso tem contribuído nos outros portos.

O sr. Caputo foi lembrado que, além dos sistemas já mencionados, existe ainda a COV (??), que é uma central de operação e vigilância que faz a segurança de perímetro e imagem, também utilizado pela RFB como insumo da gestão de risco. É composta por um equipamento que pertence à ABTRA. Enfatizou o quanto que a ABTRA contribui para o bom andamento da modernização do porto. Esse conceito está começando a ser instituído no Port Community System – PCS e a ABTRA deve aproveitar os recursos e apoiar o projeto, pois é um modelo de colaboração que pode ser colocado em outros portos, com ou sem a presença daquela Associação. Sr. Caputo ofereceu ao Sr. Otto todo o histórico de cargas de importação, por qual navio, para qual terminal que foi, quanto tempo levou para desabastecer, a ABTRA possui todos os dados.

Sr. Otto perguntou à Sra. Juliana sobre acrescentar algum ponto. Ela reiterou a importância da parceria e a colaboração técnica ajuda muito na comunicação do próprio governo. Principalmente no que tange ao SIGVIG, que contribui muito na implementação da integração, que dirá em uma integração com o governo que, possivelmente, terá a necessidade em falar com 48 associados. É mais fácil o SIGVIG falar com a ABTRA sobre questões técnicas e, portanto, isso é muito importante.

O sr. Caputo informou que faz uma reunião técnica dos associados e traz de forma consolidada as sugestões e contribuições à RFB que está em um determinado processo, mas não sabe o que acontece no ápice. O trabalho concreto em si. Exemplo: Mapeamento do Porto sem Papel 2.0, junto com CCT, junto PCS – existem mais de 700 horas de reuniões para tratar de todo esse processo. Vivendo na prática. Pois uma coisa é mapear à distância, outra é estar presente pessoalmente. Sr. Otto passou a palavra ao Sr. Cassiano.

Sr. Cassiano, representante da Receita Federal do Brasil, informa que não conhece o sistema da polícia remota no porto de Santos, mas está acompanhando em Brasília a iniciativa que está

sendo feita pela RFB para que a verificação física/remota de cargas seja expandida para todas as unidades. E não apenas para a Receita. ANVISA, VIGIAGRO e outros órgãos também precisam dessa verificação física. Há uns 6 anos existe a previsão nas normativas de controle de cargas e partes de importação para que a verificação física seja feita por meio de câmeras sem a presença do fiscal. Baseado nisso que o projeto da ABTRA foi pioneiro, no ano de 2017, e o sistema atendia muito bem a Receita Federal. Mas, em 2019, foi avaliada a possibilidade a iniciativa desse modelo ser utilizado em todo o país. No ano passado, com o início da pandemia, que começou de fato a correr atrás, visando a implementação do sistema, pois ele contribui muito com a situação. No Brasil, no âmbito da 8ª Região Municipal que é o estado de São Paulo, estão todas as iniciativas, exceto uma que existe no Porto de Vitória, que é a verificação feita pelo Teams (0:30). Atualmente existe a alfândega no aeroporto de Viracopos, Guarulhos, além de alguns portos secos da jurisdição da alfândega de São Paulo. Hoje não existe uma normativa que obrigue os depositários a desenvolverem um sistema desse tipo, todavia não há nada que impeça. Está sendo feita uma revisão da portaria de alfundegamento e, uma das alterações, será colocar essa previsão que os depositários devem disponibilizar essa estrutura para que os órgãos possam fazer uma fiscalização física das cargas. Tal resolução está sendo minutada. Outro ponto bastante relevante são os parâmetros. A RFB não irá especificar um sistema e fazer com o que já exista atualmente não possa mais ser usado. A ideia é pegar os melhores pontos de cada iniciativa que existe e colocar em uma portaria definindo critérios mínimos. Há um gargalo que é a parte da Segurança da Informação. Uma prioridade da Receita, a qual já existem técnicos que estão cuidando especificamente deste tema, também minutando essa parte dos quesitos de Segurança de TI. Provavelmente até o final do ano todos esses pontos vão sendo vencidos e terá um momento propício para que sistemas desse tipo existam em todas as alfândegas.

Sr. Cassiano informa que existem duas situações: a primeira é a possibilidade da verificação física remota das cargas, o que já existe na IN 680 que fala que pode ser feito por meio de câmeras. A segunda é a obrigação do depositário em fornecer a estrutura ou o próprio sistema para fazer a verificação, o que não existe. Portanto esta seria uma das alterações da Portaria 3518, que trata de alfundegamento, que na próxima versão provavelmente trará mais essa obrigação para os depositários. Deixará de ser uma possibilidade para ser uma exigência.

Sr. Caputo acrescentou que, quando foi feita a solução no porto de Santos, esta ficou de uso opcional. O interessado teria de reservar uma área, comprar câmera específica, dentre outros detalhes, sendo tudo bem discriminado e mapeado, sendo aprendido devagar. Foi feito um módulo de integração com a câmera de celular. Atualmente tudo é remoto. Nessa transição, o

privado foi informado que não era obrigado a aderir, podendo fazer remoto e, vendo que era vantajoso, aumentou a adesão. No presencial, era mais moroso e o custo era alto. Ao final, 100% aderiu ao sistema remoto por ser muito mais vantajoso.

Sr. Otto questionou ao Sr. Cassiano se será uma obrigação futura para os depositários a nova Portaria. Pois parece a solução, por estar funcionando bem em Santos. Todavia foi um projeto único, mas que poderia ter sido feito por cada operador. Ressaltou que seria importante uma conexão entre todos os órgãos responsáveis, como um grande painel que apresentaria todas as informações. Acrescentando que poderia causar alguma ineficiência se cada órgão construísse seu próprio sistema.

Sr. Caputo interveio dando o exemplo do Porto de Santos, informando da praticidade da modernização do sistema, devido à ausência de burocracia demandada pelo setor público. Nesse sentido trouxe novamente a Norma do Alfandegamento, Portaria 3518, a qual diz que, caso haja necessidade em ter um recinto alfandegado, é obrigatório o atendimento a essa Norma. Obrigatoriamente uma sala para os fiscais da Receita, dentre outros. Caso contrário, não é alfandegado. Esse alfandegamento é necessário para alcançar cargas de comércio exterior. Essa Norma está sofrendo grande impacto devido à entrada do Portal Único e todas as melhorias. A Receita Federal do Brasil prevê uma outra norma com uma série de simplificações. Todavia, terá exigência quanto à condição da fiscalização ser remota, por câmeras, através de uma especificação mínima. Todo terminal terá uma fiscalização remota por imagens.

Sr. Cassiano complementou que havia lido uma minuta da Portaria 3518, dizendo que basicamente vai constar que o recinto precisa ter a infraestrutura que permita a verificação remota. Essa Portaria será detalhada por um ato específico, onde deve ser colocados parâmetros técnicos nacionais e, certamente, com base nas boas experiências que já existem. O escopo da ideia é exigir o mínimo viável, não gerar custos desnecessários, não solicitar informações além do necessário. Isso está bem conscientizado por todos que prosseguem no projeto.

Sr. Caputo finaliza o assunto dizendo que a RFB tem uma política de governança que delega para as pontas fazerem normas locais. Outros órgãos não funcionam dessa forma, uma única norma funciona para o Brasil inteiro. Concordou que a forma como a Receita age é mais eficaz. Sr. Cassiano ressalta que a Receita trabalha com três tipos hierárquicos de normas: Nacionais, Regionais, Locais. Nisso mencionam alguns exemplos para melhor entendimento.

Sr. Otto parabeniza a RFB e reitera a dúvida sobre o envolvimento de alguns órgãos no Portal Único de Comércio Exterior, com o intuito de buscar mais eficiência, e se irá abordar

naturalmente com outros órgãos. Em resposta, Sr. Cassiano acredita que sim e que, inclusive, a funcionalidade do agendamento, quando se tem dois órgãos interessados em fazer ou com a obrigação de fazer verificação física da mesma carga, não necessariamente precisa ser feito de forma concomitante, mas sim fazer um agendamento para que seja feito uma após a outra, visando não gerar custos de movimentação de carga. Então é necessário trabalhar em conjunto com outros órgãos nesse tipo de solução que pode atender mais de um. Mas não se sabe se isso está sendo desenhado, porém é fundamental a funcionalidade do agendamento.

Sr. Otto sugeriu que seja compartilhada com os órgãos de governo sobre a situação desse projeto acima referenciado para que haja um acompanhamento, mesmo que à distância, para que seja dado ciência a todos. Questionou se os órgãos presentes na reunião tinham conhecimento sobre esse tema. Abriu o tema aos demais colegas.

A Sra. Rejane Caldas, representante da Vigiagro, disse que aquele órgão está utilizando o sistema do Portal Único, que veio em boa hora em decorrência da falta de servidores, mas não conseguiram inspecionar todos os produtos da anuência. Porém uma boa parte, principalmente fertilizantes, agrotóxicos, bebidas, está sendo inspecionado pelo sistema e está sendo muito útil. O que hoje a maioria dos terminais atendidos pela Vigiagro está com essa possibilidade e apenas um fiscal consegue visitar remotamente vários terminais alfandegados. Está colaborando bastante com o dia a dia daquele órgão. Acrescentou que Ultra Metropolitana de São Paulo começou a utilizar o sistema, além da Multilog de Campinas.

Sr. Caputo retomou a palavra reiterando sobre a necessidade em fazer uma coordenação mais estratégica e normativa devido à burocracia do andamento no setor público e que é finalizada no setor privado. Apontou quanto à velocidade que os casos acerca do sistema do Portal Único acontecem na ABTRA e que, no entanto, não está sendo totalmente acompanhado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA. Sugeriu a criação de um Grupo de Trabalho para ter esse tipo de alinhamento junto ao setor público.

Sr. Otto abriu novamente a palavra aos colegas participantes. Sr. Diego da Silva Moreira, representante da ANVISA, tomou a palavra aprovando a ideia da proposta e parabenizando a ideia do sistema. Sr. Otto questionou se a ANVISA está envolvida na iniciativa referente ao Portal Único de Comércio Exterior. Sr. Diego respondeu que existe uma área da CGPAF que atua nesses tipos de produtos e que, possivelmente, a área conheça esse sistema. Todavia, ele não acompanha totalmente, pois não participa integralmente.

Sr. Caputo repetiu o convite a uma visita ao Porto de Santos para todos os membros da reunião, visando que todos possam conhecer o funcionamento dos sistemas já mencionados. Ressaltou a importância em trazer o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis – IBAMA para o âmbito dessas discussões. Sr. Otto ampliou a proposta e sugeriu trazer a autarquia para as reuniões da CONAPORTOS.

Em seguida, abriu novamente a palavra aos participantes e o Comandante da Marinha, Paulo Marcelo Loer, trouxe sua percepção dizendo que conhecia pouco o sistema e perguntou se a Marinha teria alguma interação com a questão retroalfandegária junto ao Porto de Santos. Sr. Caputo disse que a Marinha é um pouco distante desses casos, pois convive em um lado institucional do processo de sistemas.

Em seguida, Fernando Serra, representante da ANTAQ, colocou o órgão à disposição para qualquer tipo de interface, tendo em vista que a ABTRA é repleta de informações. Nisso o Sr. Caputo comentou sobre o sistema da Agência Reguladora, acrescentando que tem uma base de dados das cargas de contêiner de importação. Complementou a dúvida do Comandante Loer dizendo que todo associado da ABTRA é alfandegado.

Polícia Federal se pronunciou informando que o assunto específico fugia das atribuições deles, mas parabenizou a ABTRA pelo projeto.

Marco Motta, representante da Casa Civil, parabenizou à ABTRA pela iniciativa e irá acompanhar todos os encaminhamentos que irão ocorrer.

Assim, o Sr. Otto Burler agradeceu a todos e diz que o intuito é sempre compartilhar essas práticas ante os acontecimentos no Porto de Santos, reiterando que marcaria em breve reunião com os atores do setor público para discussões frente ao tema e também uma visita ao Porto, ressaltando que convidaria os colegas do Ministério da Economia para conhecerem a realidade.

3. ENCERRAMENTO

O Sr. Otto, agradeceu a participação de todos. Sendo assim, deu-se por encerrada a 29ª Reunião 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.
