



**MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS  
33ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO COMITÊ TÉCNICO DE MODERNIZAÇÃO E  
DESEMPENHO (CONAPORTOS/CTMD) 2022**

**Data:** 09 de maio de 2022

**Horário:** 16:30h

**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 Modernização e Desempenho (CTMD)

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

**Ministério da Defesa – Marinha do Brasil**

Péricles Alves – Titular

Antonio Cezar Souza Sales – Suplente

**Ministério da Economia – RFB/SECEX**

Laís Luri Inagaki Garcia – Suplente

**Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento – Vigiagro**

André Okubo – Titular

**Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa**

Marcelo Felga – Titular

**Convidados:**

**Ministério da Infraestrutura**

Edigar Martins

**Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa**

Arthur Leonardo Lopes da Silva

**Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias – ABEPH**

Gilmara Temóteo

Janner

**Associação Nacional para Difusão de Adubos – ANDA.**

Ricardo Tortorella

Diego Garcia

Marcelo Scopilho

Juliana Queiroz

## **1. ABERTURA:**

O 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), Sr. Otto Burlier, iniciou saudando os membros e convidados presentes na sala virtual, informando-os que o objetivo desta reunião será identificar quais os pontos relevantes para ajudar no desembaraço de mercadorias nos Portos, principalmente em relação aos fertilizantes, bem como a atualização acerca de pendências destacadas pela ABEPH junto aos órgãos anuentes.

## **2. APRESENTAÇÕES**

### **2.1 Acompanhamento das ações sugeridas pela ANDA para otimização de procedimentos das melhorias a cargo dos Órgãos Anuentes.**

O Sr. Otto ressaltou que sobre este tema, encaminharam previamente uma planilha com algumas demandas para que todos os órgãos se manifestassem e que neste momento, seria importante que cada um comentasse a respeito. Em seguida passou a palavra para o Sr. Ricardo Tortorella. O Sr. Ricardo Tortorella, da Associação Nacional para Difusão de Adubos – ANDA, iniciou informando que o mercado de fertilizantes está passando por um momento delicado e, apesar da Rússia ser um player superimportante, conseguiram fluir muito bem nos meses de março e abril de 2022, mas atualmente o ritmo de importações da Rússia diminuiu um pouco em relação ao esperado, visto que já estão preocupados com os efeitos que estão acontecendo, uma vez que, na questão portuária, tem gerado um efeito muito maior e o Ministério da Infraestrutura-MInfra tem ajudado nessa questão.

Ressaltou que, em decorrência das inseguranças, o mercado está tendo um comportamento atípico. Então pessoas estão comprando em prazos diferentes ou fora de prazo

e isso provavelmente poderá causar nos portos algumas concentrações, uma vez que não querem ser pegos de surpresa. Então precisam estar preparados para isso. Destacou que identificaram que poderia ser feito por cada órgão a título de contribuição para evitar qualquer tipo de gargalo adicional ao fluxo que já estão prevendo. Em seguida passou a palavra para o Sr. Marcelo Scopilho.

O Sr. Marcelo Scopilho, também representante da ANDA, iniciou a fala relatando os pontos em relação ao Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento – MAPA/Vigiagro, alguns dizem respeito às NCMs, enquadradas no procedimento VI da Instrução Normativa nº 51, de 2011. Ressaltou que seria importante que as NCMs ficassem parametrizadas no canal verde do LPCO, pois entendem que estes produtos não oferecem riscos sanitários.

O Sr. André Okubo, representante do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento – Vigiagro, informou que tais demandas foram recebidas e que fizeram alguns comentários e as devolveram. Destacou ainda que, em relação à parametrização no canal verde, boa parte das importações já foram efetivadas. Não há risco sanitário dos fertilizantes, mas, no caso, não é um objeto de controle do MAPA, visto que o objeto de controle como insumo agropecuário é outro, no caso, qualidade e garantias.

Destacou que eventuais contaminantes em graneis são improváveis de acontecer. Basicamente é um controle documental de importação, no entanto, no caso desses, dificilmente terá uma etapa física. Normalmente as anuências são antecipadas no âmbito dos fertilizantes as inspeções físicas ocorrem normalmente em produtos acabados.

Informou que uma das demandas recebidas foi em relação aos plantões de finais de semana. Fizeram um levantamento nos principais locais de entrada de fertilizantes em grande volume, como por exemplo, Santos e Paranaguá, visto que Santos já trabalha no regime de escala de plantões de finais de semana e feriados. Paranaguá está com um projeto piloto em que a equipe de Curitiba realiza as análises, uma vez que a questão dos fertilizantes são análises documentais. Então aquela Autoridade Portuária não tem plantão de final de semana, mas o feedback e a central remota têm funcionado de forma bastante célere, mas no caso dos graneis como as anuências são antecipadas e as rotas normalmente são longas, de modo que não observam isso como um grande gargalo. Normalmente se a documentação e as LPCO forem

apresentadas de forma antecipada, o órgão consegue realizar a anuência entre 10 e 15 dias antes do navio atracar, então a questão de ter um final de semana sem plantão normalmente não é algo que cause impacto, a não ser nos casos em que a documentação ou os processos acabam sendo apresentados de última hora por algum motivo.

O Sr. Diego Garcia questionou se há algum plano referente à certificação do OEA, uma vez que algumas empresas já estão aplicando. Ressaltou que houve um impacto positivo no desembaraço da Receita Federal.

O Sr. André Okubo ressaltou que, sobre a questão do OEA Agro, há um setor específico tratando disso. Na realidade, o OEA é um programa da Receita Federal/Aduanas, o qual, de forma pioneira, o MAPA se conectou em razão do início do processo de agroquímicos. Destacou que não sabe informar como está correndo em nível mais prático em termo da cadeia de fertilizantes, mas o ponto chave para questão de celeridade do processo é apresentar, de forma mais antecipada possível, visto que os processos são todos antecipados e a anuência é feita sobre águas.

A Sr.<sup>a</sup> Juliana informou que observaram que, eventualmente, uma determinada NCM, em um determinado período, é parametrizada em um canal amarelo e essas parametrizações vão mudando de modo que, por um tempo, entram no canal verde ou amarelo e vão trocando. Quando entra em canal amarelo percebem que o processo fica um pouco mais lento, quando saem do parâmetro de algumas horas para mais ou menos 4 a 5 dias para o deferimento, quando assim entra no canal.

O Sr. André Okubo destacou que, no canal verde, as parametrizações são feitas automaticamente pelo sistema. Mas, no caso de entrarem no canal amarelo, terá a etapa documental feita por um servidor. Essa análise é feita separada por unidade, então teriam que verificar em que unidade a parametrização entrou. Ressaltou que, normalmente, há um protocolo do canal amarelo para entrar na sequência de análise, quando teriam que observar em qual unidade específica está acontecendo para verem de que forma podem melhorar o fluxo.

O Sr. Marcelo Scopilho ressaltou que outro item relacionado ao LPCO é a questão da comunicação junto à Polícia Federal, visto que, atualmente, a comunicação é feita por e-mail e,

muitas vezes, por ser por e-mail acaba não tendo a devolução e o entendimento de recebimento de uma solicitação.

A Sr.<sup>a</sup> Juliana destacou que, atualmente, o MAPA faz parte do LPCO e, todavia, a Polícia Federal não. Então, todas as vezes que precisam de um deferimento, de alguma licença de importação pela PF, todo o processo é tramitado via e-mail, de modo que, a comunicação acaba sendo mais difícil, uma vez que, não se tem uma confirmação do recebimento do e-mail ou se o processo foi recebido e se está sendo analisado. Então seria importante que houvesse a possibilidade de entrar no LPCO facilitando o processo.

O Sr. Edigar Martins informou que encaminhou a demanda junto com Alexandre Aita, mas ficou pendente de encaminhar para a divisão que cuida da imigração, onde informaram que tomaram conhecimento e irão deliberar internamente.

O Sr. Marcelo Scopilho informou que, em relação ao Exército, o pleito diz respeito aos procedimentos de vistorias, principalmente do nitrato de amônia, buscando uma inspeção em bordo ou uma inspeção mais rápida em terra para que se promova a retenção do produto.

O Sr. Otto destacou que o Exército não compõe a Conaportos, mas como alguns representantes do MInfra participam da Comissão Nacional de Segurança nos Portos - Conportos, e que esta tem um contato mais próximo com o Exército, então haverá um feedback posteriormente.

O Sr. Marcelo Scopilho destacou que, em relação à Receita Federal o pleito é a respeito dos importadores em seguirem o manual aduaneiro de importação de graneis e um procedimento único.

O Sr. Edigar Martins ressaltou que fizeram um acompanhamento junto ao Exército a respeito da revisão da Portaria COLOG nº 147, mas gostaria de compreender se a anuência do Exército na solicitação da ANDA é no âmbito da portaria nº 147 ou se existe algum procedimento paralelo a respeito da inspeção em loco a bordo do navio.

O Sr. Diego Garcia informou não ter conhecimento da portaria, mas que irá buscar informações a respeito.

O Sr. Marcelo Scopilho destacou que, em relação à Receita Federal, a liberação da descarga direta em alguns portos existe devido a uma intervenção manual da fiscalização. Em outros a descarga direta é automaticamente autorizada na data da protocolização da comunicação.

A Sr.<sup>a</sup> Laís Luri, representante da Receita Federal, destacou que, como o manual informa que a descarga direta será automaticamente autorizada na data da protocolização da comunicação e, nesse caso, o manual realmente tem abrangência nacional, gostaria de compreender quais os portos que adotam essa prática divergente do manual. Informou ainda que existe a portaria conjunta da Receita Federal, Secretaria de Defesa Agropecuária – DAS e Anvisa, que trata das Comissões Locais de Facilitação do Comércio – CONFAC. Em seguida compartilhou a Portaria Conjunta nº 61/2021 com os participantes da reunião.

A Sr.<sup>a</sup> Juliana informou que Paranaguá faz a entrega da mercadoria no sistema, porém Santos, não.

A Sr.<sup>a</sup> Laís Luri ressaltou que o tema será direcionado para Colfac do Porto de Santos, mas, de toda forma, irá questionar internamente.

O Sr. Diego Garcia informou que houve um caso pontual em Paranaguá em que fizeram o registro da ADI, mas a descarga direta demorou 7 dias para sair e, nesse caso, acabou saindo fora da regra, visto que Paranaguá é 100% documental e todas as programações dos navios entram com aquela Autoridade Portuária. Se não receberem toda a documentação um dia antes, não autorizam a entrar no dia posterior na reunião das Docas para atracação dos navios. Então será necessário que analise se, de fato, foi um caso pontual ou se realmente há alguma interpretação da regra que venha a mudar um pouco a liberação da descarga direta.

A Sr.<sup>a</sup> Laís Luri informou não ter conhecimento do caso. Ressaltou que os auditores da Receita Federal estão em greve/mobilização. Então pode ser que isso tenha impactado em alguns processos e talvez até no caso de Santos, citado anteriormente.

A Sr.<sup>a</sup> Juliana informou que, em relação à Anvisa, receberam informações que o porto de Vitória só realiza liberação dos navios da Livre Prática de segunda a sexta-feira em horário comercial, mas o ideal seria que não houvesse essa restrição.

O Sr. Arthur Leonardo, representante da Anvisa, informou que essa situação é uma questão de escassez de pessoal, visto que, na agência, sempre que há uma capacidade operacional suficiente para manter um regime de plantão 24 horas, é adotado esse regime. Ressaltou que há efetivo em alguns portos nacionais, mas não são todos que funcionam no regime de plantão 24 horas. Então, em Vitória, não há servidores suficiente para fechar esses plantões. Por isso há restrições nos finais de semana.

O Sr. Otto questionou se caso os pleitos cheguem com uma certa antecedência, os agentes da Anvisa conseguiriam liberar.

O Sr. Arthur ressaltou que a Livre Prática está prevista para que seja pleiteada com até 72 horas de antecedência, exemplo, se chegar uma demanda na sexta-feira para atracar e operar no final de semana, conseguem analisar ainda na sexta-feira e fazer a liberação. Visto que não há nenhuma restrição quanto a isso, é mais uma questão sobre não haver agente para receber um pedido de Livre Prática nos finais de semana.

O Sr. Otto trouxe que esse é um problema que infelizmente está acontecendo, não só com a Anvisa, como também com outros órgãos, em virtude de estarem passando por um momento de grandes restrições, não só orçamentária e financeira, como também de pessoal e realização de novos concursos, mas os órgãos estão trabalhando fortemente para otimizar e melhorar os processos.

Ressaltou ainda que a ANDA poderá avaliar a Portaria Conjunta nº 61/2021 e verificar se atende o pleito. Em relação ao Exército e Polícia Federal, irão responder posteriormente, visto que não há representantes do Exército compondo o comitê. Em relação à Polícia Federal irão encaminhar o pleito para que seja analisado.



## **2.2 Acompanhamento do levantamento realizado pela ABEPH sobre dificuldades de procedimentos e/ou solicitações despadronizadas dentro dos Portos pelas Agências Reguladoras ou Órgãos Governamentais.**

Dando continuidade às apresentações, Sr. Otto informou que, na reunião da Conaportos do mês de dezembro de 2021, a Sr.<sup>a</sup> Mayara Chaves, presidente da ABEPH, sugeriu que fossem abordados alguns pontos específicos, no sentido de buscarem melhorias em alguns pontos relacionados aos órgãos anuentes e, desde então, estão trabalhando em prol dessas contribuições e sugestões dos pleitos. Em seguida passou a palavra para a Sr.<sup>a</sup> Gilmara Temóteo,

A Sr.<sup>a</sup> Gilmara Temóteo, representante da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias – ABEPH, destacou que tema apresentado pela Sr.<sup>a</sup> Juliana anteriormente relacionado à Anvisa e à Livre Prática é bastante preocupante, visto que, no relatório produzido pela ABEPH, receberam demanda de alguns portos, informando que estão passando por dificuldades em relação à questão do efetivo e falta de atendimento principalmente nos finais de semana, de modo que a Anvisa está com a modalidade de atendimento de segunda a sexta-feira até as 17 horas, ressaltou que pode ser que haja algum detalhe que vá além, visto que, em Cabedelo, continuam com o mesmo efetivo. Portanto, o que houve, foi uma mudança de superintendente, logo, houve mudança na dinâmica de trabalho.

Destacou que o porto de Cabedelo é um porto com poucas operações e, com a implantação do Porto Sem Papel-PSP, a Anvisa dará as anuências pelo sistema. Mas, em virtude da mudança da superintendência, está havendo perda de eficiência nas operações que existem. Ressaltou que fizeram um levantamento e, pelo resumo que receberam, a situação está acontecendo nos demais portos, não exatamente com todos os detalhes no sentido de não ter mudado o quantitativo, mas no sentido de não haver liberação aos finais de semana.

O Sr. Arthur ressaltou que irá buscar informações específicas da localidade em que estão acontecendo esses problemas. Informou ainda que há plantões 24 horas nos portos e que há determinadas localidades em que os agentes da Anvisa que atuam tanto nos portos quanto nos aeroportos são os mesmos. Portanto há algumas limitações, visto que estão atuando em dois locais distintos, mas, nos portos com maior movimentação, há uma variação centralizada em que mantém as atividades de forma ininterrupta. Existem portos em que a Anvisa não possui condição de manter por uma questão de falta de pessoal.

A Sr.<sup>a</sup> Gilmara ressaltou que, em relação à Anvisa, não há demandas diferentes nos portos e Companhia Docas, visto que todas estão relacionadas à questão dos plantões nos finais de semana e feriados.

O Sr. Arthur ressaltou que a Livre Prática não está sendo solicitada, visto que algumas dúvidas jurídicas foram sanadas recentemente pela Procuradoria do MInfra e também pela Procuradoria da Anvisa, então já estão com o processo de regulamentação pronto para adequar todos os normativos que regem as embarcações e ao que está previsto na BR do MAR, de modo que as operações domésticas não precisarão de Livre Prática para atracar e operar dentro do porto. A ideia é que a regulamentação seja autorizada o mais breve possível, mas, antes da regulamentação, irão emitir um comunicado orientando as equipes de ponta a manusear o PSP de modo que a Livre Prática não seja mais requerida. Ressaltou que estão em contato tanto com o MInfra quanto com o SERPRO para que sejam feitos os ajustes finais dentro do PSP.

Por fim, informou que, na próxima reunião da Diretoria Colegiada da Anvisa, farão a atualização regulatória para que a Livre Prática não seja mais requerida em conformidade com o que está previsto na lei.

A Sr.<sup>a</sup> Gilmara, destacou que, em relação à Vigiaagro/Mapa, todas as demandas são comuns nos portos. Demandas que dizem respeito à adequação das instalações, acontecem para cada porto e, dependendo da carga que opera, as exigências são diferentes, então há um certo desconforto em relação a essas exigências.

Entende que há uma portaria que rege essas exigências, mas precisam compreender até que ponto as Autoridades Portuárias terão que arcar com essas despesas ou fornecer os equipamentos, de modo que essas exigências estão gerando uma grande preocupação.

O Sr. André Okubo destacou que o Instituto da Habilitação dos Terminais e Recintos Alfandegários surgiu com a Instrução Normativa nº 39/2017. É um Instituto relativamente recente, com prazo de dois anos para adequação, e, desde então, os recintos vêm se adequando. Qualquer recinto que opere carga de interesse agropecuário, tanto na importação quanto na exportação, passa pelo processo de habilitação com o MAPA, exemplo, em Santos existe uma área de 70 recintos ou habilitados ou em processo de habilitação. O que ocorre com relação à

norma é que ela prevê requisitos gerais e requisitos específicos. Então existem os requisitos gerais que se aplicam para qualquer recinto e que podem ser eximidos dependendo da natureza e os requisitos específicos são com relação a cargas congeladas. Portanto, os recintos que irão fazer operação de importação de cargas refrigeradas e congeladas, em alguns procedimentos são exigidos um certo grau de complexidade, como por exemplo, importação de produtos de origem animal comestíveis no caso de pescados que requer algumas situações específicas e, pode haver alguns fatores discricionários, uma vez que a norma não especifica qual o mobiliário específico para cada porto.

Em relação à questão das despesas, acontecem mais em aeroportos do que em portos. Então o entendimento do MAPA, como um todo e amparado pela Consultoria Jurídica, é que as despesas que decorrem desses casos são, ou do terminal alfandegado, ou do administrador, no caso das autoridades portuárias em que o MAPA esteja vinculado.

O Sr. Otto ressaltou que de fato muitas vezes os órgãos públicos ficam incapacitados de contratar com celeridade em função das limitações, mas sugeriu que os portos verifiquem as respostas que foram encaminhadas pela Vigiagro/MAPA, para verem se atendem os questionamentos.

A Sr. Gilmara destacou que teve acesso às respostas e que irá encaminhá-las para a ABEPH, visando que seja discutido na próxima reunião. Ainda, em relação ao Vigiagro/MAPA, ratificou que os portos relataram que os órgãos anuentes não estão assinando o termo de cessão da área, uma vez que a Antaq pede que os portos façam a cessão não onerosa da ocupação do espaço que é utilizado pelos órgãos anuentes que estão dentro da área administrativa, mas, em alguns casos, alguns órgãos anuentes não querem assinar o termo de cessão não onerosa, de modo que o documento terá que ser assinado para enviarem para Antaq.

O Sr. André Okubo ressaltou que talvez seja pela questão do custeio, visto que, há um documento que informa que o termo não foi assinado em razão do entendimento de que as despesas não são do órgão. Portanto, talvez, no termo esteja descrito que a despesa poderia correr em função dos cessionários.

A Sr. Fernanda Machado informou que há um instrumento normativo interno do Vigiagro/MAPA, em que impede a assinatura do termo com as despesas por conta do órgão.

Teriam que revogar o normativo para ser permitida a assinatura do termo de cessão não onerosa. Precisariam entender qual a possibilidade de se fazer algum ajuste, de modo a permitir a assinatura do termo.

O Sr. André Okubo ressaltou não ter conhecimento específico a respeito dos questionamentos, visto que a demanda não é apenas dos portos, sendo mais comum nos aeroportos.

A Sr.<sup>a</sup> Gilmara informou que houve uma modificação no normativo da Receita Federal, em que algumas atividades foram direcionadas para os portos maiores, visto que houve uma diminuição do quantitativo de pessoal.

Destacou que há a questão do escaneamento dos contêineres vazios, uma vez que tem causado lentidão, de modo que não é um procedimento que esteja enquadrado em algum normativo ou portaria. Todos os contêineres vazios que se encontram no porto para saírem do recinto alfandegado, precisam ser escaneados. Tal procedimento tem causado lentidão nas operações, portanto não há um entendimento para que o escaneamento seja feito por amostragem. Ressaltou ainda que existe o PSP e o MInfra incentiva a utilização do sistema, mas há problemas em relação à comunicação dos órgãos anuentes, visto que a comunicação não está sendo pelo PSP e sim por e-mail.

O Sr. Otto ressaltou que as demandas específicas da Receita Federal foram encaminhadas.

A Sr.<sup>a</sup> Laís Luri informou que os possíveis problemas locais levantados pelos intervenientes do comércio exterior devem ser encaminhados às Comissões Locais de Facilitação do Comércio (Colfac), nos termos do Decreto nº 10.373/2020 e Portaria Conjunta RFB/DAS/ANVISA nº 61/2021

A Sr.<sup>a</sup> Gilmara informou que o Conselho de Autoridade Portuária de Santos – CAP/SANTOS, encaminhou ao Presidente da Conaportos, Sr. Marcelo Sampaio, Carta CAP 007.2022, referente à preocupação do Colegiado com o preocupante número de servidores da

Receita Federal do Brasil (mais especificamente, da Alfândega), do Serviço de Vigilância Agropecuária e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, alocados no Porto de Santos

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado destacou que receberam a demanda e que irão responder oportunamente.

### **2.3 Atualização do andamento do projeto de mapeamento dos indicadores portuários do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho - CTMD**

Dando continuidade aos temas previstos, o Sr. Otto iniciou informando que, nos últimos meses, trabalharam na construção do painel de indicadores de desempenho portuários desenvolvido pelo CTMD, em parceria com a Confederação Nacional dos Transportes – CNT, que contratou a Fundação Dom Cabral - FDC para realização da proposição dos indicadores, de modo que o painel será muito importante para consolidar os principais indicadores dos anuentes, visando acompanhar, comparar ao longo do tempo, e identificar possíveis problemas, eventualmente buscando soluções. O painel já está sendo internalizado, de modo que pretende apresentar na próxima reunião da Conaportos já incluso no MInfra. Ressaltou que irão acompanhar o andamento de cada um dos temas apresentados e, na medida que forem acompanhando, irão trocando informações entre as equipes técnicas.

### **3. ENCAMINHAMENTOS**

- Encaminhar link do painel para participantes.

### **4. ENCERRAMENTO**

O Sr. Otto Burlier agradeceu a participação de todos e informou que o intuito é melhorar cada vez mais os serviços prestados e as políticas públicas do setor portuário. Sendo assim, deu-se por encerrada a 33<sup>a</sup> Reunião Ordinária do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho, da qual lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros do comitê.