



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
28ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL
DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)
2022

Data: 18 de outubro de 2022

Horário: 15h:30min

Local: Vídeo conferência pelo *Teams*– sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

Bruno Eustáquio – Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Coordenador da Conaportos

Mário Povia – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Coordenador-Suplente da Conaportos

Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD)

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

Dino Antunes – Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem (CTEC)

Casa Civil da Presidência da República - CC

Priscilla Rosa Pimentel Sganzerla – Suplente

Ministério da Justiça - DPF

Marcelo João – Titular

Ministério da Economia – RFB/ SECEX

Jackson Aluir Corbari – Titular

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA

Daniel Meirelles Fernandes – Titular

Bruno Gonçalves Araujo Rios – Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Marcos Mendonça da Silva – Suplente

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Edigar Martins

Rita de Cassia Munck

Mariana Pescatori

Flavia Nico

Carlos Tiego

Amanda Medeiros

Ana Carolina de Souza do Bomfim

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Antonio Cezar Sales

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA/VIGIAGRO

Carlos Alberto Nunes Batista

Ministério da Saúde

Daniela Buosi Rohlfes

Setor Privado:

Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP

Jesualdo Silva

Gustavo Vieira

Dérika Correia Virgulino

Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP

Sérgio Aquino

Cristina Dutra

Associação Brasileira de Terminais de Líquidos – ABTL

Carlos Kopittke

Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga – ANUT

Luis Baldez

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Mauricio Toledo

Angelino Caputo

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Luís Fernando Resano

Marcos Augusto Almeida

Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC

Sérgio Salomão

Caio Morel

Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB

Jovelino Pires

Monica Romero

Associação de Terminais Portuários Privados – ATP

Murilo Barbosa

Ana Paula Gadotti

Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos - ABREMAR

Marco Ferraz

Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima – FENAMAR

Paulo Braga

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA

Lilian Schaefer

Mário Mendonça

Sindicato das Agências de Navegações Marítima do Estado de SP – SINDAMAR

José Roque

Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA

Elisângela Lopes

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Ramon Goulart Cunha

Confederação Nacional do Transporte – CNT

Bruno Lustosa Rodrigues

Maria Carolina Piloto

Representantes dos Portos:

Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ

José Tadeu Diniz

Companhia Docas do Ceará – CDC

Gilmara Timóteo

Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA

Carlos Autran Oliveira Amaral

Augusto Cesar Posada

Porto de Suape

Nilson Monteiro

Portos do Paraná - APPA

Ivan

Complexo do Pecém

Ieda Passos

Porto de Cabedelo

Gilmara Temoteo

Porto de Imbituba

Cássia Reis

Jorge Augusto Sandoval

Porto do Recife

Thiago

Edson Bartolomeu

Superintendência de Itajaí

Juscelino dos Santos

1. ABERTURA

O Sr. Bruno Eustáquio - Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Coordenador da Conaportos, 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, em seguida passou a palavra para o Sr. Mário Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, que fez um breve agradecimentos os membros e convidados.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Apresentação do Ministério da Saúde acerca do tema “Varíola do Macaco”

A Sr.^a Daniela Buosi Rohlfs, representante do Ministério da Saúde, iniciou informando sobre a situação da Varíola dos Macacos. Ressaltou que a primeira identificação de vírus (surto em macacos em cativeiro de pesquisa) foi em 1958. Houve sustos pontuais no continente Africano, Reino Unido, Nigéria, Israel e Estados Unidos e, até 2022, não havia informações de grandes surtos fora do continente Africano.

Informou que há uma estrutura no Ministério da Saúde, que se chama Centro de Informações Estratégicas em Vigilância e Saúde – CIEVS, que fazem captura de rumores de tudo que acontece no mundo, 7/24 por 365 e, no dia 07/05/2022, identificaram a ocorrência do 1º caso confirmado em país não endêmico, Reino Unido. País divulga o relatório com aumento do nº de casos no país no dia 19/05/2022. O Ministério divulga o comunicado de risco sobre (*Monkeypox*) Varíola dos Macacos, no dia 20/05/2022. A OMS emitiu alerta sobre casos da doença em países não endêmicos e, no dia 07/06/2022, 1º caso confirmado no Brasil, os primeiros casos no Brasil foram importados de viajantes, eram pessoas que estavam a trabalho ou em situação de lazer.

Destacou que, no dia 29/06/2022, houve a Ativação do Centro de Operações de Emergências (COE) Nacional DEMSP/SVS, já entendendo a possibilidade e potencialidade de transmissão da doença no território Nacional. Informou que o Ministério da Saúde operacionaliza o centro de operações a partir das dimensões que são avaliadas, o potencial que a doença tem para ser transmitida e de causar casos graves ou até a morte. O número de pessoas

que podem morrer, a transcendência de como a doença pode impactar a sociedade e como os serviços de saúde estão preparados para atender essa determinada doença que era nova no território Nacional. Então se organizaram a partir da elaboração do plano de contingência, de informações epidemiológicas diárias, da avaliação de diagnóstico laboratorial, da prevenção e medidas de contenção e bloqueio, dos protocolos assistenciais e formação e capacitação dos profissionais da saúde para poder atender os casos suspeitos e confirmados, bem como trabalhar a comunicação com a sociedade.

A Sr.^a Daniela apresentou um slide com a composição de todas as Secretarias do Ministério da Saúde, mais os conselhos das Secretarias Estaduais e Municipais, Organização Pan-Americana de saúde, Anvisa e Fiocruz, além de representantes de outras instituições, incluindo demais órgãos do Governo Federal, universidades e sociedades médicas, dentre outros, poderão ser convidadas a participar das reuniões do COE, sempre que necessário.

Ressaltou que estão com 81 dias de ativação e com uma série de produtos, mas o essencial é que fizeram uma campanha Nacional que foi veiculada para público específico e para a população geral, destacou que todas as informações necessárias sobre a Varíola dos Macacos estão na página do Ministério da Saúde.

O cenário epidemiológico no mundo é 65.353 casos confirmados em 113 países. A maior quantidade de óbitos está concentrada nas Américas, principalmente nos Estados Unidos e Brasil. O risco global da doença é moderado, atualmente a curva da doença no Brasil é de 36.103 notificações recebidas, 8.464 casos confirmados e prováveis, 20.953 casos descartados, o que demonstra que a vigilância em Saúde, a detecção e confirmação dos casos no país está bastante ativa.

Apresentou alguns slides com gráficos da curva da doença no país e, os 6 principais estados com a concentração de quase 82% dos casos confirmados no Brasil, o que mostra que os casos estão bem concentrados principalmente nas regiões metropolitanas desses estados. Ressaltou que 91,8% dos casos ocorrem em pessoas do sexo masculino, média de idade de 32 anos (IIQ: 27-38 anos), mas o número de mulheres contaminadas que vem aumentando é um quantitativo de 272 (3,64%), entre 0 a 17 anos, 84 (1,12%), entre 0 a 4 anos. Atualmente o Brasil já conta com 7 óbitos, destacou que todos os dias às 18h publicam o card com as informações atualizadas.

O Sr. Otto Burlier, Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), questionou se há alguma orientação específica para o setor portuário.

A Sr.^a Daniela respondeu que, no momento, a orientação é que evite contato pessoal, visto que as transmissões acontecem em decorrência disso e, principalmente, no contato sexual. Em caso de suspeita procurar uma unidade de saúde mais próxima imediatamente.

2.2 Participação do setor privado

O Sr. Jesualdo Silva, representante da Coalisão Empresarial Portuária, iniciou informando sobre algumas demandas da RFB/COANA. A avaliação de impactos no setor portuário das últimas resoluções da RFB, vem gerando vultosos investimentos em prazos exíguos, sem considerar o planejamento orçamentário das empresas e, o mais importante, sem usar as melhores práticas do AIR e a edição de novas portarias para alteração e/ou revogação de dispositivos específicos da Portaria da Receita Federal do Brasil nº 143, de 11 de fevereiro de 2022 (“Portaria nº 143/2022 – RFB”), bem como das Portarias da Coordenação-Geral de Administração Aduaneira - COANA nº 72/2022, 74/2022, 75/2002, 76/2002 e 80/2022 (“Portarias do COANA”).

Os prazos para cumprimento dos normativos é insuficiente para desenvolvimento de soluções tecnológicas ou aquisição e, em se tratando de aquisição, há riscos de fornecedores não disponibilizarem equipamentos ou soluções que estão sendo especificadas. Notadamente neste período de pós pandemia tem dado a diversidade dos terminais que existem nas várias regiões do Brasil, muitas dela de difícil acesso.

No entanto, é necessário que essas inovações estejam em compasso com as reais necessidades do mercado e sejam desenhadas mediante diálogo com o setor privado para que as novas determinações não imponham investimentos excessivos, com elevado custo, com riscos à viabilidade operacional do cumprimento das novas regras.

Ressaltou que algumas portarias foram editadas em maio, com prazo para implementação em novembro e muitas dessas soluções exigem um investimento de 300 mil a 5 milhões. Dependendo da empresa, chega até 30 milhões de reais, de modo que estes gastos não foram colocados previamente no orçamento.

Assim, no intuito de evitar a aplicação de futuras penalidades pecuniárias e administrativas decorrentes do descumprimento dos requisitos legais para o alfundegamento de instalações às suas associadas e a outros tantos recintos alfundegados, a Coalisão Empresarial Portuária vem, respeitosamente, requerer à Receita Federal do Brasil que reveja as novas especificações dos

escâneres que anteriormente estavam previstas para 30/11/2022 mas, recentemente, com a resolução 94/2022, houve uma flexibilização para quem adquirisse os equipamentos com base em uma portaria de 2014. Mesmo assim, muitos deles terão que ser substituídos, embora tenham ainda um prazo de vida adequados.

Destacou que alguns associados da ABTP não conseguem que os equipamentos sejam entregues em um prazo inferior a 12 meses. Após esse prazo, ainda teriam um prazo de 4 a 5 meses para as respectivas instalações, comissionamentos até que entre em operação. Em uma das portarias há exigência do OCR, geometria envolvida na leitura de placas de veículos múltiplos reboques, de modo que é praticamente impossível de conseguir ler a placa entre os dois reboques, visto que não há um campo de visibilidade. Há também a questão para várias soluções. Um prazo de 4 horas para o restabelecimento pleno. Então será interessante que analise um pouco mais, pois quanto menor o tempo para a disponibilidade mais investimento são necessários, contratos que serão feitos com as empresas de manutenção e até mesmo peças de reposição. Então, de repente, dá para ser uma gradação de acordo com o tipo de equipamento e com prazo mais flexíveis.

Informou que a questão da disponibilidade dos equipamentos para serem entregues já foram cotados com dois países, Bielorrússia e Estados Unidos. Em ambos, o prazo mínimo gira em torno de 18 meses para que esteja em funcionamento. Então é de difícil provimento dentro do prazo dos sete anos de vida útil para quem adquiriu a partir de 2014. Outro ponto é a questão da retenção das gravações de todas as câmeras pelo prazo de 180 dias, entendem que nem todos os perfis de cargas precisam necessariamente manter as imagens, por exemplo, graneis sólidos, onde a volatilidade dos navios é muito grande. Talvez isso se aplique a cargas dentro de contêineres que pode ficar por mais tempo retidas. Ressaltou que, depois de uma conversa inicial, houve uma flexibilização da Receita Federal, visto que antes o prazo era de 180 dias para tudo e para enviar as imagens online. Houve uma flexibilização com relação à hierarquização de históricos, até 60 dias para deixar em uma mídia de acesso mais rápido e, a partir disso, poder entregar imagens em até 24 horas. São mídias mais baratas, mas, ao mesmo tempo, principalmente fitas e cartuchos, exige uma logística de tecnologia para guarda e para recuperação das informações. A questão da substituição das câmeras, antes em uma das primeiras resoluções, exigia uma resolução de 4K, mas após uma primeira conversa, viram que poderia ser Full HD e o prazo foi estendido até 31/07, mas, com a nova especificação, estão tendo dificuldade na aquisição dos suítes que também está com prazo de entrega da ordem de 360 dias. Ressaltou que tem esses pontos críticos que são inexecutáveis.

Então a Coalizão Empresarial Portuária vem, respeitosamente, requerer a suspensão dos prazos por parte da Receita Federal e estabelecer um diálogo mais direto com Coalizão no sentido de verem alternativas, o que efetivamente poderá ser feito no caso de cada uma dessas soluções, no mínimo negociar prazos adequados para que consigam cumprir. Destacou que, se não for possível suspender todos os prazos, pelo menos os que foram colocados como pontos críticos, vistos que já estão declarando a impossibilidade do atendimento imediato e pôr fim a questão da Análise de Impacto Regulatório e posterior Consulta Pública como via adequada à solução desses problemas, gostariam que Receita Federal/Coana passasse a adotar essa prática que outros órgãos do governo vem utilizando, ou seja, antes de emitir a portaria que de fato tem um impactos e os ricos que podem ser mapeados, então que façam uma Análise de Impacto Regulatório (AIR), bem como a realização de consulta pública com toda a sociedade com vistas à alteração e/ou revogação de alguns dos dispositivos constantes nos normativos já referenciados.

O Sr. Bruno Eustáquio - Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura, informou que assim que receberem o pleito darão o devido endereçamento para a Receita Federal via Conaportos.

O Sr. Jackson Aluir, representante da Receita Federal do Brasil, informou que, em relação às demandas, irão fazer uma reunião para tratar sobre os temas. Ressaltou que existem algumas colocações que foram feitas da impossibilidade de atender e, em relação à defasagem dos equipamentos, de fato não estão modernizados, um escâner de seta anos é um escâner antigo, ele não tem tecnologia para as ameaças que o Brasil enfrenta, o Brasil se tornou uma das maiores porta de tráfico de drogas do mundo, apreende entorno de 60 toneladas de cocaína por ano só nos portos, isso é ruim para o Brasil, é uma imagem que dificulta acessar mercados internacionais, um escâner de sete anos é um escâner operacional mas, a tecnologia dele é totalmente defasada, ressaltou que há necessidade de uma evolução tecnológica que talvez setor pudesse ter ao longo do tempo procurado, destacou que de qualquer forma irão fazer a reunião sobre os temas para talvez pensarem em prorrogação de alguns itens mas, não de maneira geral, uma vez que a Portaria nº 143/2022 – RFB, tem uma série de implicações outros que não só em relação aos equipamentos.

O Sr. Jesualdo Silva informou que já formalizarão o pedido da reunião e estão no aguardo da convocação. Cumpre salientar que a Coalizão Empresarial Portuária apoia iniciativas de inovação tecnológica no setor portuário. No entanto, é necessário que essas inovações estejam em compasso com as reais necessidades do mercado e sejam desenhadas

mediante diálogo com o setor privado para que as novas determinações não imponham investimentos excessivos, com elevado custo, com riscos à viabilidade operacional do cumprimento das novas regras.

O Sr. Jackson Aluir destacou que, em relação à Análise de Impacto Regulatório, a Receita Federal não é uma agência reguladora e sim um órgão de fiscalização, então o que poderão fazer é uma consulta pública. O problema em relação a esse caso em particular é que havia uma defasagem de dez anos em relação aos equipamentos.

O Sr. Mário Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, ressaltou que seria interessante uma reanálise dos temas, não só por parte das agências reguladoras, mas também por parte de quem edita as normas.

O Sr. Luís Fernando Resano, representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC, iniciou informando sobre a flexibilização do embarque e desembarque de marítimos no transporte aquaviário, com foco em cabotagem, então solicitam atuação da ANVISA para rever suas regras e flexibilizar o transporte aquaviário como já foi feito com os outros modais. CONTMAFF e outras entidades já estão questionando o porquê da manutenção da necessidade de PCR e outras medidas para os marítimos e flexibilização para outros setores, inclusive embarcações de turismo.

A Sr.^a. Lilian Schaefer, representante do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, informou que já fizeram pedidos reiterados à Anvisa, em especial a 5ª Diretoria, no sentido de eliminação dos protocolos da Covid-19. Ressaltou que, em razão da RDC nº 584, se obriga a utilização de máscaras a bordo, algo que já foi eliminado inclusive no transporte Aéreo, lembrando que a navegação de apoio Marítimo, Portuário e Cabotagem cinge suas atividades à costa brasileira, então não é oportuno a perpetuação de protocolos e determinações que já foram eliminados para todos os demais setores, seria uma revisão da RDC nº 584, sob decisão da Diretoria Colegiada, mas talvez poderiam pensar em um outro normativo mais célere que eliminasse o uso de máscaras a bordo. Os protocolos de testagem e de paralização de operações em razão da Covid-19, deixa a cargo do armador a gestão da Covid-19 assim como é feito para qualquer doença infectocontagiosa.

O Sr. Daniel Meirelles Fernandes Pereira, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, ressaltou que a norma dos transportadores marítimos de cargas é uma prioridade e irão pautar na próxima reunião da Diretoria Colegiada, destacou que entende a urgência do setor mas, precisa da compreensão do setor, pois a agência tem um tempo

regulatório e, é uma equipe tem que lidar com muitos desafios mas, assume o compromisso de fazer uma norma que reflita o cenário epidemiológico atual.

O Sr. Bruno Eustáquio, concluiu a primeira parte aberta da reunião que contou com a contribuição das entidades privadas e agradeceu a presença de todos, reforçando que o setor privado será sempre bem-vindo às reuniões da Conaportos.

2.3 Apresentação do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho – CTMD - Atualização do projeto de mapeamento dos indicadores portuários - próximos passos pós internalização

Dando início às apresentações, o Sr. Otto Burlier, informou que, o projeto de mapeamento dos indicadores portuários é uma iniciativa que começou com o apoio da Confederação Nacional do Transportes – CNT, a qual contratou a consultoria da Fundação Dom Cabral – FDC para realização da proposição de indicadores de desempenho e, ao final, construir um painel de indicadores para divulgar à sociedade. Ressaltou que iniciaram com um piloto em cinco portos, Santos, Suape, Paranaguá, Itaqui e Pecém, o trabalho foi concluído em fevereiro deste ano e propuseram um painel específico e um conjunto de indicadores.

Destacou que estão internalizando o painel dentro do ambiente do Ministério da Infraestrutura – MINFRA. Será um legado que irá mudar a forma de ação da Conaportos, a expectativa é que na próxima reunião da Conaportos apresentar o painel funcionando dentro do ambiente do MINFRA, com os primeiros indicadores. Ressaltou que houve algumas reuniões com entidades privadas onde foi apresentada a iniciativa para que passam sugerir e contribuir. Houve também algumas reuniões com algumas áreas da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA e com outras Secretarias, além de Antaq e a Empresa de Planejamento e Logística – EPL. O intuito é ter proveito do que já existe utilizando as informações do setor portuário da melhor forma possível. Ressaltou que estão analisando as contribuições recebidas.

2.4 Apresentação do Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS – Atualização dos projetos, Janela Única Aquaviária, PSP 2.0 e *Port Community Systems* - PCS

O Sr. Otto Burlier, iniciou informando-os sobre o projeto Janela Única Aquaviária, o objetivo do projeto é a integração do sistema Porto Sem Papel- PSP ao sistema do Portal Único de Comercio Exterior, é um projeto que irá trazer vários benefícios, tais como melhoria de e economia recursos público, harmonização de procedimentos, conceitos, cadastros, ressaltou que é um trabalho de médio prazo e que já fizeram algumas em entregas:

Fase 1: Unificação do login

Unificação do login dos sistemas permanece ativo, contudo, a unificação do login *via Gov.br* permanece suspensa até que a mobilização dos servidores da RFB seja finalizada.

Fase 2: Diagnóstico e harmonização dos cadastros redundantes (em andamento)

Foram identificadas 27 oportunidades de harmonização, as quais foram listadas e prioridades considerando critério de benefício versus grau de complexidade. Dentro do planejado para 2022, ficaram 22 tabelas, sendo que até o momento foram harmonizados 18 itens.

Fase 3: Análise e melhorias futuras do processo de negócios

As duas primeiras etapas foram finalizadas em dezembro/2021, contudo seguimos aguardando o término da mobilização dos servidores RFB, para replanejamento do cronograma de implementação da terceira fase “*Roadmap de desenvolvimento do PSP com CCT Importação Aquaviário*”.

- ✓ Relação ao PSP 2.0, ressaltou que houve várias entregas que são:
- ✓ Automação na geração de dados PDA
- ✓ Harmonização dos Cadastros
- ✓ Revisão carta de serviço Minfra (Portos)
- ✓ Integração com e-DBV -Declaração Eletrônica de Bens do Viajante (parte PSP)
- ✓ Novas adequações relacionadas à BR do Mar (Lei nº 14.301, de 2022) [Release 1: Anuência automática]
- ✓ API do CNPJ
- ✓ API para os Portos
- ✓ Harmonização dos Cadastros
- ✓ Integração com e-DBV

Destacou também as entregas previstas para os próximos meses:

- Aplicativo PSP – Módulo registro de atracação e desatracação efetivas nos portos
- Integração PagTesouro para pagamento da TUF (Marinha)

- Agendamento de vistoria da embarcação no Porto Sem Papel (Marinha)
- Novas adequações relacionadas à BR do Mar (Lei nº 14.301, de 2022) [Release 2]
- Plano de ação para ampliação do uso PSP pelos TUPs
- Seminário PSP
- Adequação processo operação offshore
- Diagnóstico para Adequação LGPD
- API CDRJ - Integração CITRA
- Módulo de autenticação documentos
- Integração do login Gov.br
- Normativo PSP

Informou que, em relação ao Projeto *Port Community System – PCS*, o objetivo é desenvolvê-lo 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. No primeiro ano houve uma série de atividades, onde estabeleceram grupos locais e o Nacional de Governança. Destacou sobre a publicação da Resolução Conaportos que “orienta os órgãos e entidades públicas e privadas nos portos organizados e demais instalações portuárias sobre a adoção dos padrões de interoperabilidade para implantação de Sistemas de Comunidades Portuárias (PCS, na sigla em inglês)”. O propósito é potencializar e incentivar, estabelecendo os padrões, que são padrões internacionais. A Universidade de São Paulo-USP tem apoiado fortemente o trabalho e estão com um acordo de cooperação técnica em andamento com Procomex/Instituto de Tecnologia de Software - ITS/USP para atualização do documento de padrões nacionais, sempre que necessário, e pretendem fazer uma apresentação ao Comitê de Facilitação de Comércio da OMC de um documento de “*experience sharing*” sobre (1) a importância do PCS para a facilitação de comércio e (2) a experiência do Brasil com a sua implementação.

2.5 Apresentação do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem – CTEC

O Sr. Dino Antunes, Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias - DNHI, iniciou informando o que está funcionando e o que ainda aguarda solução sobre a implementação do Br do Mar.

BR do Mar – o que está funcionando:

- Alterações na Lei 9.432 – Casco nu – boa relação do tribunal marítimo com a Antaq viabilizou solução rápida para eficácia da lei;
- Certificado de Livre prática – foi isento o custo e a necessidade de anuência, mas ainda permaneceu a burocracia de prestar informações para a Anvisa na declaração de chegada.

O Sr. Dino ressaltou que o MInfra publicou uma portaria que permite a habilitação de empresas ao Br do Mar. Então a maior parte dos casos de afretamento a tempo que foram criados pelo Br do Mar, e os mais interessantes, só serão possíveis com o decreto. Porém existem os casos de embarcação para substituir uma embarcação que esteja em construção tanto em estaleiro brasileiro quanto em estaleiro estrangeiro. Esse afretamento a tempo já é possível através da portaria, abrindo possibilidade do afretamento em substituição de embarcação em construção, o que é positivo para o funcionamento do que chamam de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação – EBIN. Essa, por sua vez, já está totalmente em funcionamento, visto que não depende de regulamentação da Antaq. Mas o setor os tem procurado para entender quais são as possibilidades de começarem a trabalhar com uma EBIN e estão orientando pois entendem que não há necessidade de regulamentação.

BR do Mar – o que ainda aguarda solução:

- Afretamentos BR do Mar – setor ainda aguarda o decreto, que foi tramitado formalmente para Casa Civil.
- Vagas para embarque de alunos egressos – Setor diz que nem todos os navios estão aptos a receber praticantes e isto precisa estar regulamentado pela Autoridade Marítima;
- Setor está sentindo dificuldade na atualização das normas do FMM de acordo com as inovações trazidas pelo BR do Mar, tanto as que dizem respeito ao uso dos recursos do FMM quanto ao uso das contas vinculadas);

- Setor sente falta de ações do governo para estimular a formação de marítimos que atenderão o aumento de frota no Brasil (Br do Mar). Não tem marítimos formados ou qualificados em quantidade suficiente para atender o aumento de frota que se espera. Haverá dificuldade de recrutar comandante e chefe de máquinas. Hoje, no Brasil, já temos 340 embarcações do apoio marítimo, 70 embarcações nacionais e 40 afretadas que exigem marítimos brasileiros. Com o BR do Mar esse número vai aumentar 40% (previsão do governo falada ao longo da tramitação do BR do Mar). Sobre este tema a Marinha ficou de marcar uma agenda com o DNHI para alinhar expectativas e ações e, posteriormente, voltar com o tema para o CT-Cabotagem;
- Custos da cabotagem que não entraram no BR do Mar:
- AFRMM - Ressarcimento: Nova IN da RFB nº 2102 está inovando e só permitindo ressarcimento para cargas com origem ou destino no Norte e Nordeste. Mudou interpretação histórica da lei. Diminui o volume de ressarcimento às EBNs e desincentiva o transporte multimodal. Além disso, a RFB está considerando para o ressarcimento a alíquota atual da nova lei (8%), mesmo para transporte realizado anterior à mudança legal (quando era 10%), o que também reduziu o volume de recursos para a cabotagem.
- Alteração das INs da ANTAQ – Antaq optou por retirar as alterações das suas normas de pauta para aguardar o decreto, o que o setor viu como medida acertada, mas ainda permanece pendente o que cria uma insegurança jurídica.

3. ENCERRAMENTO

O Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura, Sr. Bruno Eustáquio, agradeceu a todos pela disponibilidade de estarem em mais uma reunião nas tratativas dos assuntos no âmbito da Conaportos e lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros da Comissão.