



**SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**  
**SECRETARIA EXECUTIVA**  
**COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS –**  
**CONAPORTOS**

Centro Empresarial VARIG Setor Comercial Norte – SCN, Quadra 04 Bloco “B” Edifício Varig – Pétala  
“C”, Mezanino – CEP: 70714-900  
Telefone: (61) 3411-3943 FAX 3328-5302

**Dia: 18/11/2015 – Horário: 09h30 às 12h12**

**MINUTA**

**ATA DA 10ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA**  
**COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS –**  
**CONAPORTOS**

Às nove horas e trinta minutos do dia dezoito de novembro de dois mil e quinze, na Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), no Setor Comercial Norte, Quadra 04 Bloco “B” Edifício Varig - Pétala “C” Mezanino, Asa Norte, na cidade de Brasília/DF foi dado início à 10ª Reunião Ordinária da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos – CONAPORTOS, sob a Coordenação do Sr. Luiz Otávio Oliveira Campos.

A reunião contou com a presença dos seguintes integrantes da CONAPORTOS: representando a Secretaria de Portos da Presidência da República, o Coordenador Luiz Otávio Oliveira Campos e o suplente Fábio Lavor Teixeira; representando a Casa Civil da Presidência da República, Dermeval da Silva Júnior; representando o Comando da Marinha do Ministério da Defesa, o Contra-Almirante Luiz Antonio Monclaro de Malafaia; representando o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Edilene Cambraia Soares, do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional - Vigiagro; representando o Ministério da Saúde, José Carlos Magalhães da Silva Moutinho, da Agência de Vigilância Sanitária – ANVISA; representando o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Ana Junqueira Pessoa; representando o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, o representante Ian Guerreiro; representando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, Fernando Fonseca; bem como convidados e assessores dos órgãos integrantes da Comissão. Participou, na qualidade de convidado, o representante do Ministério dos Transportes, Marcos Paulo Bogossian.

**1. ABERTURA**

**1.1** O Coordenador da CONAPORTOS deu início aos trabalhos cumprimentando a todos. Falou da satisfação e das expectativas em participar de tão importante reunião. Em seguida passou a palavra ao Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado da Secretaria de Portos da Presidência da República, Helder Barbalho, que cumprimentou os participantes e iniciou a rodada de debates.

49  
50 **2. APRESENTAÇÃO**  
51

52 2.1 Conclusão da Fase 1 do Projeto de Modernização da Gestão Portuária (PMGP);

53 Palestrante: Jean Paulo – Coordenador do Comitê Técnico de Modernização  
54 Portuária da CONAPORTOS  
55

56 2.2 Resultados preliminares das ações referentes a simplificação dos processos de  
57 navegação de cabotagem;

58 Palestrante: Jean Paulo – Coordenador do Comitê Técnico de Modernização  
59 Portuária da CONAPORTOS  
60

61 2.3 Funcionamento do “Porto 24 Horas”;

62 Palestrante: Jean Paulo – Coordenador do Comitê Técnico de Modernização  
63 Portuária da CONAPORTOS  
64

65 2.4 Ações do Comitê Técnico de Parâmetros de Desempenho;

66 Palestrante: Otto Burlier – Diretor do Departamento de Informações Portuárias  
67

68 2.5 Porto sem Papel – 3ª Fase;

69 Palestrante: Ricardo Strauss – Comitê Técnico de Integração de Sistemas da  
70 CONAPORTOS  
71

72 2.6 Integração com SIGVIG-Vigiagro.

73 Palestrante: Ricardo Strauss – Comitê Técnico de Integração de Sistemas da  
74 CONAPORTOS  
75

76 **3. DESENVOLVIMENTO**  
77

78 **3.1 PROJETO DE MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO PORTUÁRIA - PGPM**  
79

80 3.1.1 O Coordenador do Comitê Técnico de Modernização Portuária, Jean Paulo, deu  
81 início à apresentação com um breve relato sobre o Projeto de Modernização da Gestão  
82 Portuária – PGPM. Falou sobre como se iniciou, da participação dos Órgãos que  
83 compõem a CONAPORTOS, das metas e das diretrizes estipulados pela Lei 12.815. O  
84 projeto foi idealizado logo que a Nova Lei dos Portos passou a vigorar e teve sua  
85 conclusão no fim de outubro de 2015;  
86

87 3.1.2 O Ministro da Secretaria de Portos, Helder Barbalho, falou que ouviu, na  
88 CODESP, que o sistema da Companhia tem dificuldade de “dialogar” com o Porto Sem  
89 Papel e, por sua vez, com os sistemas dos demais Órgãos intervenientes, o que acaba  
90 prejudicando a agilidade na liberação da carga e/ou da embarcação. Questionou sobre  
91 como está sendo construída a lógica de unificação desses sistemas. Em resposta ao  
92 questionamento do Ministro Helder Barbalho, o Coordenador Jean Paulo informou que  
93 o Porto Sem Papel é um sistema singular quando comparado a outros sistemas similares  
94 utilizados no mundo, onde se escolheu ter um sistema único para todos os portos e que  
95 converse com todos os outros sistemas anuentes. Apesar de uma plataforma comum à  
96 todos os portos, foi possível identificar falhas “locais”, a exemplo da CODESP onde  
97 ocorreram falhas na segurança e na veracidade da informação fornecida pelo agente. A  
98 solução para os problemas identificados estão sendo implantadas, em alguns casos estão  
99 em fase de maior detalhamento da demanda;



100  
101 3.1.3 Fernando Serra, representante da Antaq, questionou se os indicadores extraídos  
102 serão divulgados oficialmente, uma vez que se tratam de índices estratégicos para o país  
103 e tendo em vista o seu grau de importância. Em resposta, Jean Paulo informou que o roll  
104 de indicadores apresentados foi discutido com a área de estatística da Antaq e que, em  
105 outro momento, serão disponibilizados oficialmente;

106  
107 3.1.4 O Ministro da SEP voltou a destacar a necessidade do pleno funcionamento dos  
108 sistemas de todos os órgãos, atentando-se para as particularidades de cada porto. Falou  
109 dos cuidados necessários ao se estabelecer formas padronizadas para implantação do  
110 PMGP, já que a realidade da Companhia Docas do Pará não é a mesma da CODESP e  
111 da CDRJ;

112  
113 3.1.5 A representante do MDIC, Ana Junqueira Pessoa, parabenizou a SEP e todos os  
114 órgãos que participaram desse projeto. Destacou que esse trabalho vem somar com os  
115 esforços desenvolvidos no âmbito do Governo Federal, contribuindo para a mudança de  
116 cultura buscando que o porto seja um local de trânsito, de passagem e não  
117 de armazenamento. Sobre a questão da integração dos sistemas, lembrou que há um  
118 panorama em relação a essa questão. A Secretaria de Comércio Exterior, em conjunto  
119 com a Receita Federal, tem liderado uma revolução na integração de sistemas de  
120 comércio exterior e há uma identificação clara da necessidade de integração com os  
121 sistemas de logística, incluindo o Porto Sem Papel;

122  
123 3.1.6 O representante do MPOG, Ian Guerreiro, parabenizou a equipe da SEP envolvida  
124 no projeto. Para o representante a avaliação da conclusão da primeira fase é importante  
125 para os próximos passos rumo a melhoria de gestão dos processos para reduzir custos e  
126 aumentar a competitividade dos portos brasileiros;

127  
128 3.1.7 O representante do Ministério dos Transportes, Marcos Bogossian, falou da  
129 necessidade de se estipular um prazo para a conclusão da implantação, uma vez que o  
130 assunto há tempos vem sendo tratado no âmbito da CONAPORTOS.

## 131 132 **3.2 RESULTADOS PRELIMINARES DAS AÇÕES REFERENTES A** 133 **SIMPLIFICAÇÃO DOS PROCESSOS DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM** 134

135 3.2.1 O Coordenador do Comitê Técnico de Modernização Portuária, Jean Paulo, falou  
136 das ações de melhoria de processos que visam a aprimorar os processos, passando pelos  
137 diversos tipos de navegação. Nesse caso, o Comitê priorizou a Cabotagem por essa ter  
138 se tornado uma questão relevante no âmbito do Governo Federal, dentro de um pacto  
139 que previa para a cabotagem a mesma simplicidade de outros modais, como o terrestre  
140 (caminhões). No cenário levantado, identificou-se que na Marinha e na Anvisa estavam  
141 concentrados a grande maioria das exigências. No caso da Marinha, um grupo de  
142 trabalho foi criado e o resultado foi uma redução na exigência que era 17 e passou para  
143 5 documentos e exigência de do despacho para atracação e desatracação, na cabotagem,  
144 terá validade de 90 dias. Na ANVISA foi identificado que a grande quantidade de  
145 documentos exigidos, na verdade, se tratava de um problema de diagnóstico. Ou seja,  
146 dos 50 documentos identificados, apenas 3 são obrigatórios, sendo a Livre Prática  
147 obrigatório a cada atracação e operação da embarcação, que comunica se naquele  
148 percurso não houve problemas de saúde na tripulação;

150 3.2.2 O representante da ANVISA, José Carlos Magalhães da Silva Moutinho, falou do  
151 princípio norteador da exigência para embarcação, quando comparado ao caminhão, é  
152 que a complexidade da embarcação é muito maior do ponto de vista sanitário. A  
153 embarcação conta com um grande número de tripulantes que podem vir a ter problemas  
154 de saúde, causados pelos alimentos servidos no percurso. Já o caminhoneiro prepara seu  
155 próprio alimento ou se alimenta em estabelecimentos previamente fiscalizados pela  
156 vigilância sanitária do município. Nessa declaração, o comandante comunica se há ou  
157 não alguém com problema de saúde, a bordo. Disse, ainda, que não vê essa informação  
158 como um entrave e que não gera custos para a embarcação;

160 3.2.3 O Diretor da Antaq, Mário Povia, destacou que a exigência desse tipo de  
161 informação não afeta no custo, mas sim na burocracia, que é desnecessária na  
162 cabotagem. No Longo Curso ela se justifica, mas na cabotagem basta uma inspeção a  
163 cada 6 meses;

165 3.2.4 Para o representante do MPOG, a questão da Livre Prática na cabotagem, quando  
166 se exige o documento, acarreta uma burocracia e afeta no custo já que, apesar de ser  
167 relativamente baixo, o documento deverá ser apresentado a cada atracação. Disse, ainda,  
168 que a ANVISA deve prosseguir com o estudo de revisão de suas normas e reconhecer  
169 que a cabotagem é uma solução logística fundamental para país;

171 3.2.5 O representante da ANVISA informou que está discutindo internamente a real  
172 necessidade dos documentos exigidos, que a Agência está empenhada na modernização  
173 na área de portos e aeroportos, mas que não poderá abrir mão da segurança sanitária;

175 3.2.6 O representante da Antaq, Fernando Fonseca, relatou que a Centronave, centro  
176 que congrega os principais transportadores internacionais, informou que a exigência da  
177 taxa cobrada pela ANVISA para a Livre Prática em cada porto, tem sido o causador de  
178 dificuldades, uma vez que, para liberação, é necessário apresentar o comprovante única  
179 e exclusivamente em papel;

181 3.2.7 O representante da Marinha, Almirante Luís Antônio Monclaro de Malafaia,  
182 informou que, com relação a redução dos documentos de cabotagem, a documentação  
183 está pronta, aguardando o prazo de 60 dias solicitados pelo SERPRO para implantação  
184 do sistema.

### 186 3.3 PORTO 24 HORAS

188 3.3.1 O Coordenador do Comitê Técnico de Modernização Portuária, Jean Silva,  
189 lembrou que os portos funcionam 24 horas e que Órgãos como a Marinha, a Polícia  
190 Federal e a Autoridade Portuária sempre operaram em regime de trabalho 24 por 7.  
191 Falou, também, que o Comitê procurou identificar qual a real demanda nas 24 horas em  
192 que os órgãos atendiam no porto e pode-se observar, com base em informações do Porto  
193 Sem Papel, que existe demanda durante todo esse período e que atracações acontecem  
194 normalmente no decorrer da madrugada, tendo seu pico no início da manhã. Jean  
195 destacou que o despachante raramente procura o porto durante a madrugada, seja por  
196 questões culturais ou devido o custo com hora extra e adicional noturno. Destacou que,  
197 para os representantes que compõem o Comitê de Modernização Portuária, apenas a  
198 adequação de horário já atenderia a demanda de cada porto. O Porto de Suape adotou o  
199 regime de 24 por 48;



201 3.3.2 O representante da Antaq, Fernando Fonseca, solicitou que a proposta de  
202 readequação do horário de funcionamento do Porto 24 Horas fosse levado à votação na  
203 próxima reunião da CONAPORTOS, uma vez que não havia tomado conhecimento do  
204 conteúdo anteriormente e por não haver consenso entre os membros da Comissão;  
205

206 3.3.3 O Coordenador do Comitê de Modernização Portuária frisou que a proposta foi  
207 debatida pelos representantes pelos representantes de todos os órgãos que compõem a  
208 CONAPORTOS, no âmbito do Comitê;  
209

210 3.3.4 O representante da Casa Civil da Presidência da República, Dermeval da Silva  
211 Júnior, disse que conforme o que foi apresentado, existe sim atracação durante a  
212 madrugada, portanto há a necessidade de se manter o atendimento inicial, quanto ao  
213 regime de funcionamento. Falou que entende que não há necessidade de se ter oito  
214 portos atendendo 24 horas, mas que se identifique quantos, dentre os oito, efetivamente  
215 precisam manter-se nesse regime de atendimento. Para os demais, que seja apresentada  
216 uma proposta de horário, tendo como base o interesse do país. Não é admissível que  
217 SUAPE opere em regime de 24 horas e o Porto de Santos não, por exemplo;  
218

219 3.3.5 Para a representante do MAPA, Edilene Cambraia, está comprovado que, no  
220 Vigiagro, não há demanda que justifique a permanência do servidor no porto nas 24  
221 horas. Relatórios de processos protocolados foram entregues ao Comitê. O Vigiagro é  
222 anuente de mercadoria e não de operação e, para isso, necessita da luz do dia, não  
223 bastando que o porto seja bem iluminado. No entanto, como proposta para otimizar o  
224 atendimento, entende que o mais adequado é que se adote o horário estendido, ou seja,  
225 atendimento de 8 da manhã às 9 da noite;  
226

227 3.3.6 A representante da Antaq falou da importância de se levar em consideração o  
228 aspecto da ambiência e o fluxo de transporte, que não começa no porto, mas no setor  
229 econômico das cidades. A título de ilustração, falou do caso do Porto de Santos onde  
230 ocorreram, na margem esquerda, 1.400 assaltos no passado e roubo a caminhoneiros.  
231 Isso faz com que o caminhoneiro tenha medo de chegar e ficar em uma fila, próximo  
232 aos terminais. Ou seja, é uma questão de se estudar a ambiência como um todo, estudar  
233 como funciona o sistema de transportes e como funciona o sistema de logística;  
234

235 3.3.7 O representante da Casa Civil reafirmou que não está comprovada a ausência de  
236 demanda para os Órgãos anuentes. Como deliberação, propõe que seja entregue com  
237 antecedência uma avaliação de quais portos efetivamente precisam funcionar, quais não  
238 precisam funcionar, e quais as dificuldades para que funcionem. A aprovação relatório  
239 entraria em pauta na próxima reunião da CONAPORTOS;  
240

241 3.3.8 A representante do MDIC, Ana Junqueira Pessoa, contribuiu trazendo situações  
242 que ocorreram no durante o processo de integração dos sistemas dos Órgãos anuentes  
243 com o Portal Único do Comércio Exterior, quando se detectou a fragilidade dos atuais  
244 sistemas. Usou como exemplo o caso de que, quando um servidor analisa um pedido de  
245 anuência, é como se aquele processo fosse o primeiro, não havendo histórico de pedidos  
246 anteriores ou informações daquela empresa. O Portal Único permitirá que servidores de  
247 outras regiões possam analisem o processo e, quando identificada a necessidade de  
248 realizar a vistoria, o servidor que está no porto é comunicado para realizar o  
249 procedimento. Sugeriu, ainda, que o debate não esteja focado só no horário de  
250 atendimento ao público no porto, mas em alternativas que possibilitem um atendimento  
251 remoto.



3.3.9 O Coordenador da CONAPORTOS, Luiz Otávio Oliveira Campos, solicitou que a representante do MDIC faça uma apresentação sobre o Portal Único do Comércio Exterior, na próxima reunião da CONAPORTOS.

### **3.4 AÇÕES DO COMITÊ TÉCNICO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO**

3.4.1 O Coordenador do Comitê Técnico de Parâmetros de Desempenho, Otto Burlier, fez um breve relato das atividades desempenhadas pelo Comitê Técnico de Parâmetros de Desempenho, ao longo do tempo e a metodologia apresentada para definir indicadores que garantissem a eficácia do atendimento nos portos brasileiros. Otto ainda falou da experiência na CONAERO, onde foi criado o prêmio Aeroportos Mais Brasil, uma iniciativa que buscava os principais cases de sucesso no setor aeroportuário. Sugeriu que o mesmo pode ser feito com os portos, onde seria apresentado uma série de indicadores à serem alcançados pelos órgãos públicos, nos portos públicos e nos portos privados. O melhor avaliado, em determinada categoria, receberia o troféu de melhor porto naquele seguimento, na visão do usuário. Continuando, o Coordenador do Comitê Técnico de Parâmetros de Desempenho lembrou que o setor portuário dispõe de muita informação (trabalho realizado pela Deloitte, Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, pesquisa da ANTAQ sobre a satisfação do usuário) que servirão de base para a definição dos indicadores a serem seguidos. Na próxima reunião da CONAPORTOS o Comitê deverá apresentar uma proposta de indicadores que possam ser utilizados para a criação desse prêmio.

### **3.5 PORTO SEM PAPEL – 3ª FASE**

3.5.1 O Coordenador Suplente do Comitê Técnico de Integração de Sistemas, Ricardo Strauss, apresentou o resumo das principais ações realizadas pelo grupo de trabalho, quanto o processo de integração dos sistemas ao Portal Único do Comércio Exterior. Informou que está concluída a fase de harmonização, ou seja, foram levantados os dados que o Porto Sem Papel pode oferecer ao portal. Ainda no Porto Sem Papel foi feita uma avaliação de usabilidade do sistema e estão sendo elaboradas propostas de melhorias no fluxo de informações. Para 2016, pretende-se expandir o PSP para os TUP's e estuda-se incluir outros Órgãos, a exemplo do IBAMA. Quanto a integração dos sistemas, disse que o sistema da ANVISA (Sagarana) já está concluído e que o SIGVIG (Vigiagro) ainda está sendo trabalhado. Em relação a Marinha, o Comitê aguarda a minuta da alteração da NORMAM 8 para então detalhar e entregar as alterações ao SERPRO. Na Receita Federal (fase 2 do Mercante) algumas informações de cargas são enviadas pelo Mercante outras no Porto Sem Papel, a intenção é que todas sejam importadas via Mercante. Esse procedimento já está em andamento, mas teve problemas na homologação, que já está sendo ajustado entre a Receita Federal e o SERPRO. Por fim, falou que foi liberado o perfil de acesso para consulta da Antaq, no Porto Sem Papel.

### **3.6 INTEGRAÇÃO COM O SIGVIG-VIGIAGRO**

3.6.1 O Coordenador Suplente do Comitê Técnico de Integração de Sistemas, Ricardo Strauss, falou da dificuldade em estabelecer a integração do Porto Sem Papel com o SIGVIG e pediu o apoio da Comissão Nacional para acompanhar essa demanda junto o Vigiagro;



3.6.2 A representante da Vigiagro falou de como o Órgão começou o processo de integração e quais informações buscava ter, ainda no ano de 2010, tendo em vista que não é anuente para embarcação. O intuito era facilitar a troca de informações com o Porto Sem Papel. Com o passar do tempo ocorreram mudanças de gerência. Outro problema foi a dificuldade de acesso ao Mercante, que dispunha de informações importantes sobre as cargas que entram no país. Em dezembro de 2015 o Vigiagro pretende apresentar uma nova proposta de processos que já será integrado e buscará informações tanto no Mercante, quanto no Porto Sem Papel. Edilene informou, ainda, que em fevereiro de 2016 o SIGVIG estará buscando, no Porto Sem Papel, informações relativas a embalagens de madeira.

### **3.7 OUTROS ASSUNTOS**

3.7.1 O representante da Marinha, Almirante Luís Antônio Monclaro de Malafaia, solicitou que as reuniões da CONAPORTOS, bem como de seus Comitês Técnicos, sejam agendadas com máxima antecedência, tendo em vista é necessário uma programação, para que os representantes venham de outros estados.

## **4. INFORMES**

4.1 Não houve.

## **5. DELIBERAÇÕES**

### **5.1 Comitê Técnico de Modernização Portuária**

5.1.1 Apresentar, na próxima reunião da CONAPORTOS, uma proposta de adequação de horário para cada porto, levando em consideração quais efetivamente precisam funcionar, quais não precisam e quais as dificuldades para que funcionem;

### **5.2 MDIC**

5.3.1 Apresentar, na próxima reunião da CONAPORTOS, o Portal Único do Comércio Exterior;

### **5.3 Comitê Técnico de Parâmetros de Desempenho**

5.4.1 Apresentar, na próxima reunião da CONAPORTOS, uma proposta de indicadores que possam ser utilizados para a criação do prêmio que congratulará os portos que mais se destacarem, na visão do usuário;

### **5.4 Atas / Resoluções**

5.6.1 Aprovada a Ata da 9ª Reunião da CONAPORTOS.

## **6. ENCERRAMENTO**

6.1 Nada mais havendo a tratar, às 12h12, o Coordenador Luiz Otávio Oliveira Campos agradeceu a presença dos participantes e deu por encerrada a 10ª Reunião Ordinária da CONAPORTOS, da qual lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada pelos membros da Comissão;

6.2 Esta reunião foi gravada, estando o respectivo registro arquivado junto à Coordenação da CONAPORTOS.

Luiz Otávio Oliveira Campos  
Secretaria de Portos da Presidência da  
República

Dermeval da Silva Júnior  
Casa Civil da Presidência da República

Ministério da Justiça

Luiz Antonio Monclaro de Malafaia  
Ministério da Defesa – Comando da  
Marinha

Receita Federal - Ministério da Fazenda

Edilene Cambraia Soares  
Ministério da Agricultura, Pecuária e  
Abastecimento

José Carlos Magalhães da Silva Moutinho  
Ministério da Saúde – ANVISA

Ana Junqueira Pessoa  
Ministério do Desenvolvimento,  
Indústria e Comércio Exterior

Ian Guerreiro  
Ministério do Planejamento, Orçamento e  
Gestão

Fernando Fonseca  
Agência Nacional de Transportes  
Aquaviários