

COMISSÃO DE JURISTAS PARA REVISÃO LEGAL DA EXPLORAÇÃO DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Subcomissão Temática II: Simplificação Regulatória, Patrimonial e Ambiental envolvendo os temas gerais da atividade portuária.



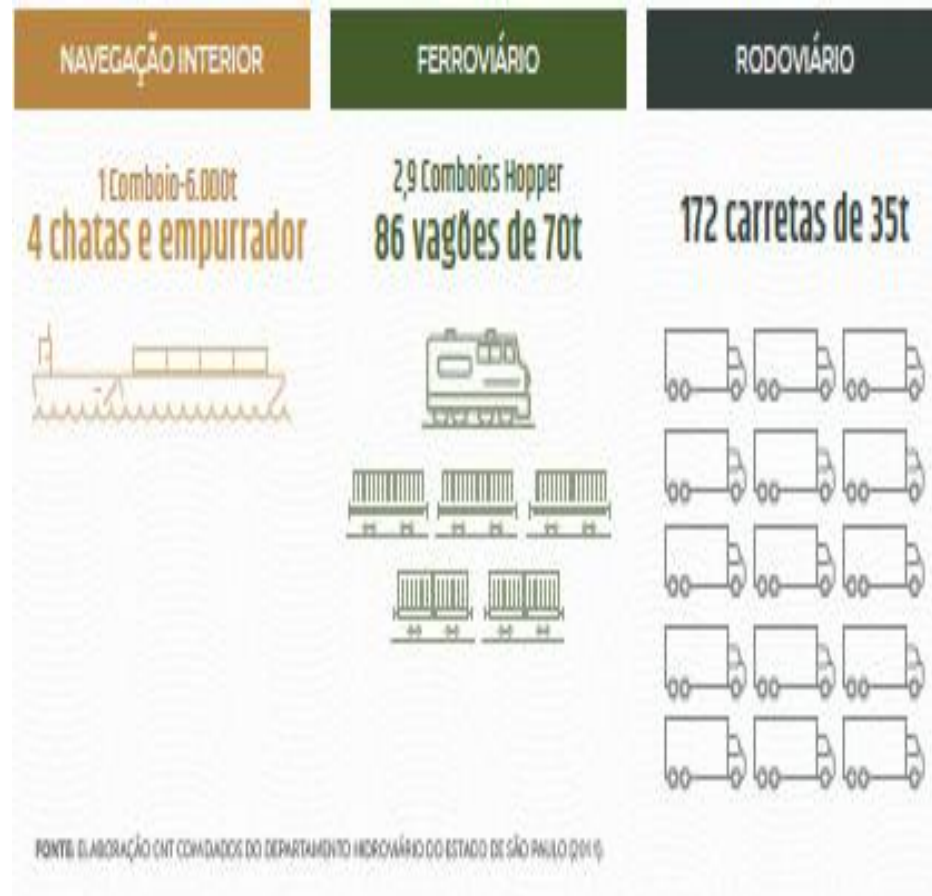
ABANI

A **ABANI** é a Associação Brasileira para o desenvolvimento da Navegação Interior, uma entidade privada e sem fins lucrativos a serviço da sociedade brasileira para explorar da melhor maneira possível as possibilidades oferecidas pela navegação em águas interiores – seja para o transporte de cargas, seja para o transporte de passageiros.

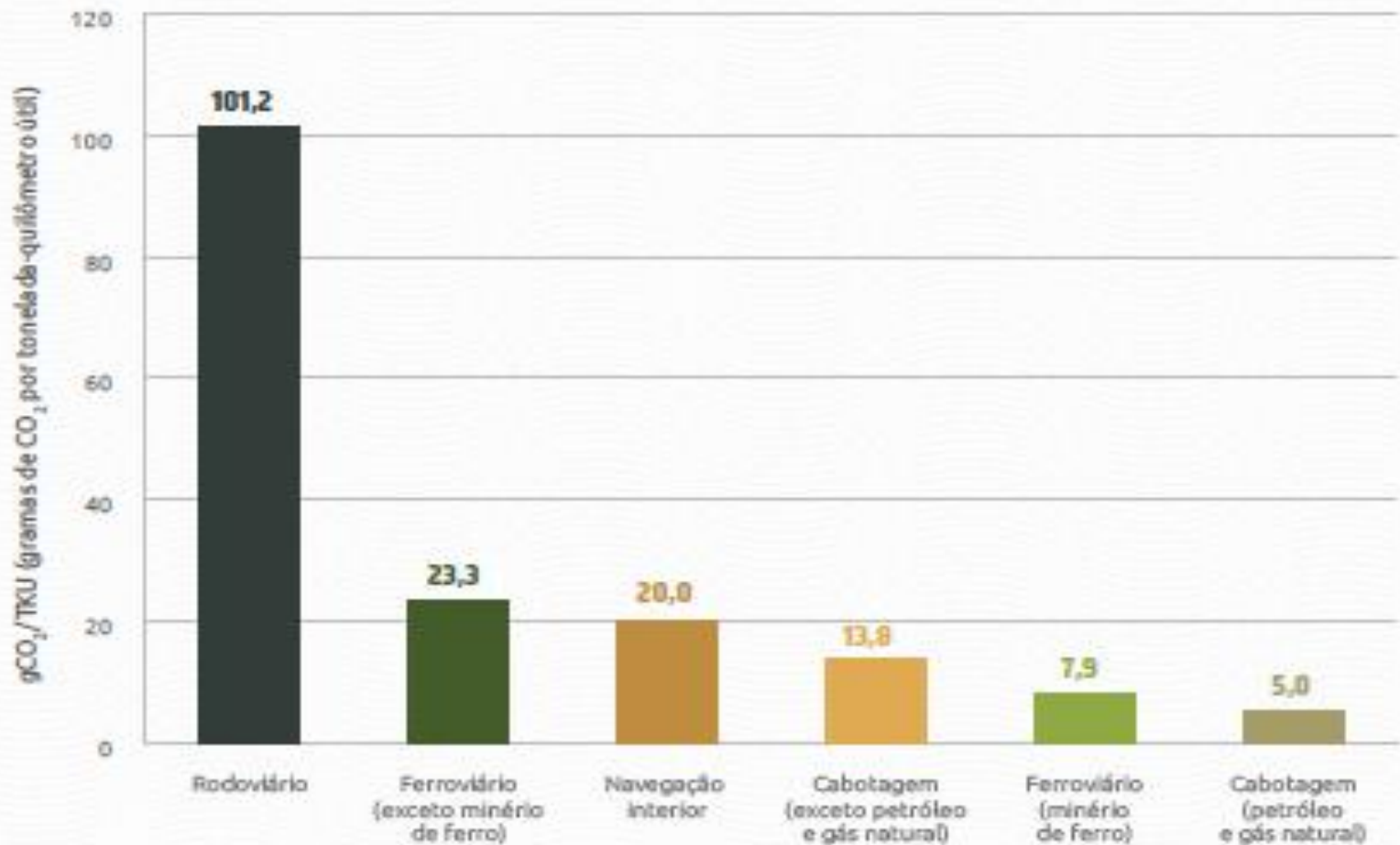


VANTAGENS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

- Segurança;
- Integração e Desenvolvimento;
- Menor custo por unidade transportada;
- Redução de Emissão de Gases;
- Redução de Consumo de Combustível;

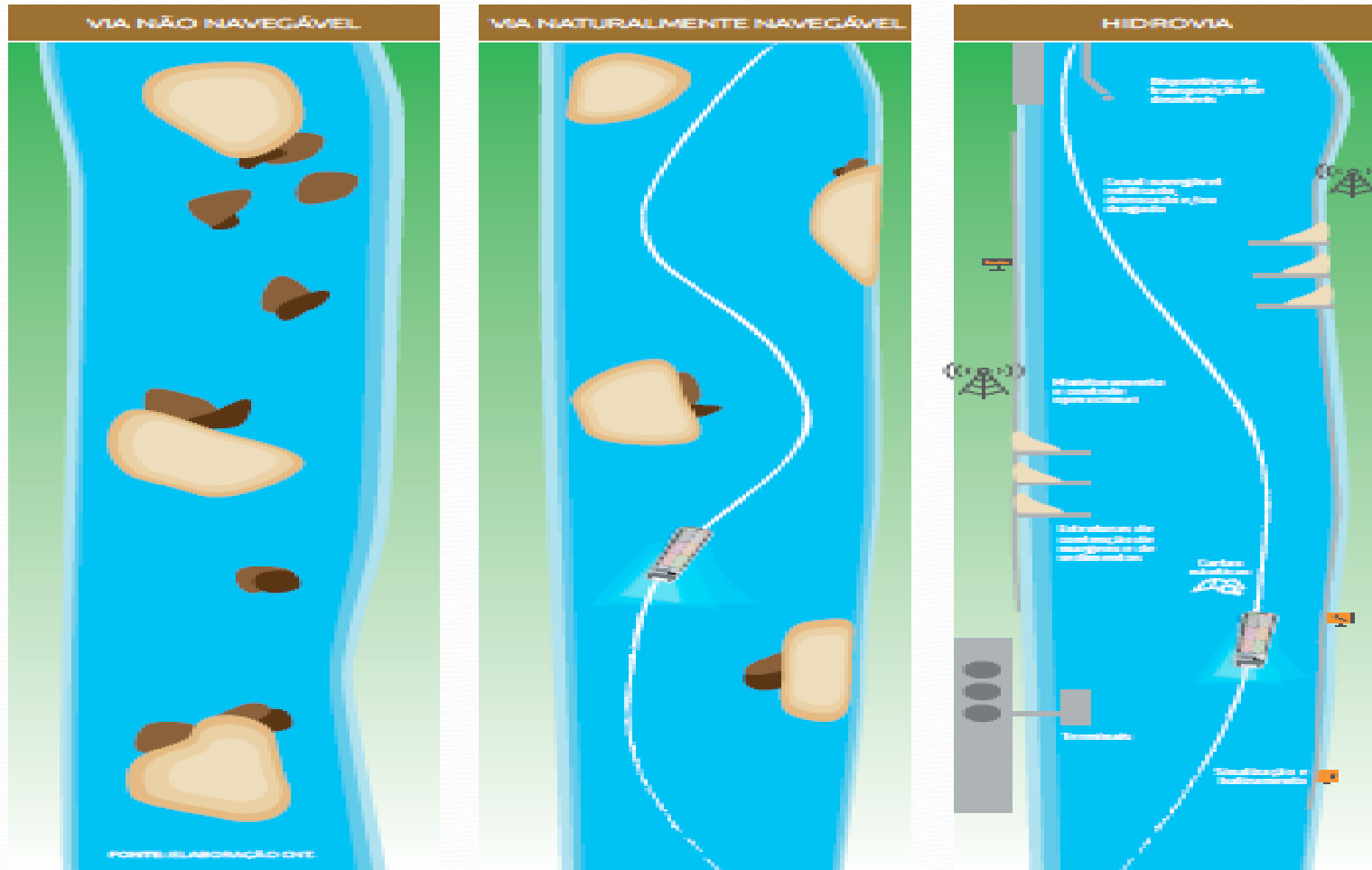


EMISSÃO DE CO₂ ENTRE OS MODOS DE TRANSPORTE

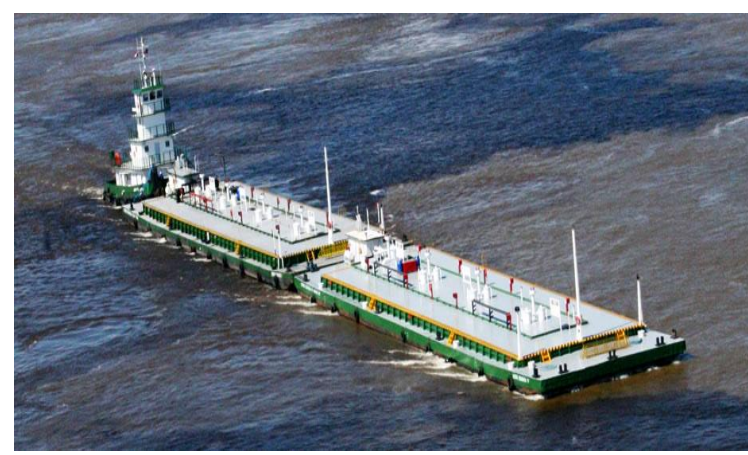


FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO OBSERVATÓRIO DO CLIMA E DO INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE (2018).

CARACTERIZAÇÃO DAS VIAS INTERIORES



COMBOIOS DE CARGA EM OPERAÇÃO NA NAVEGAÇÃO INTERIOR



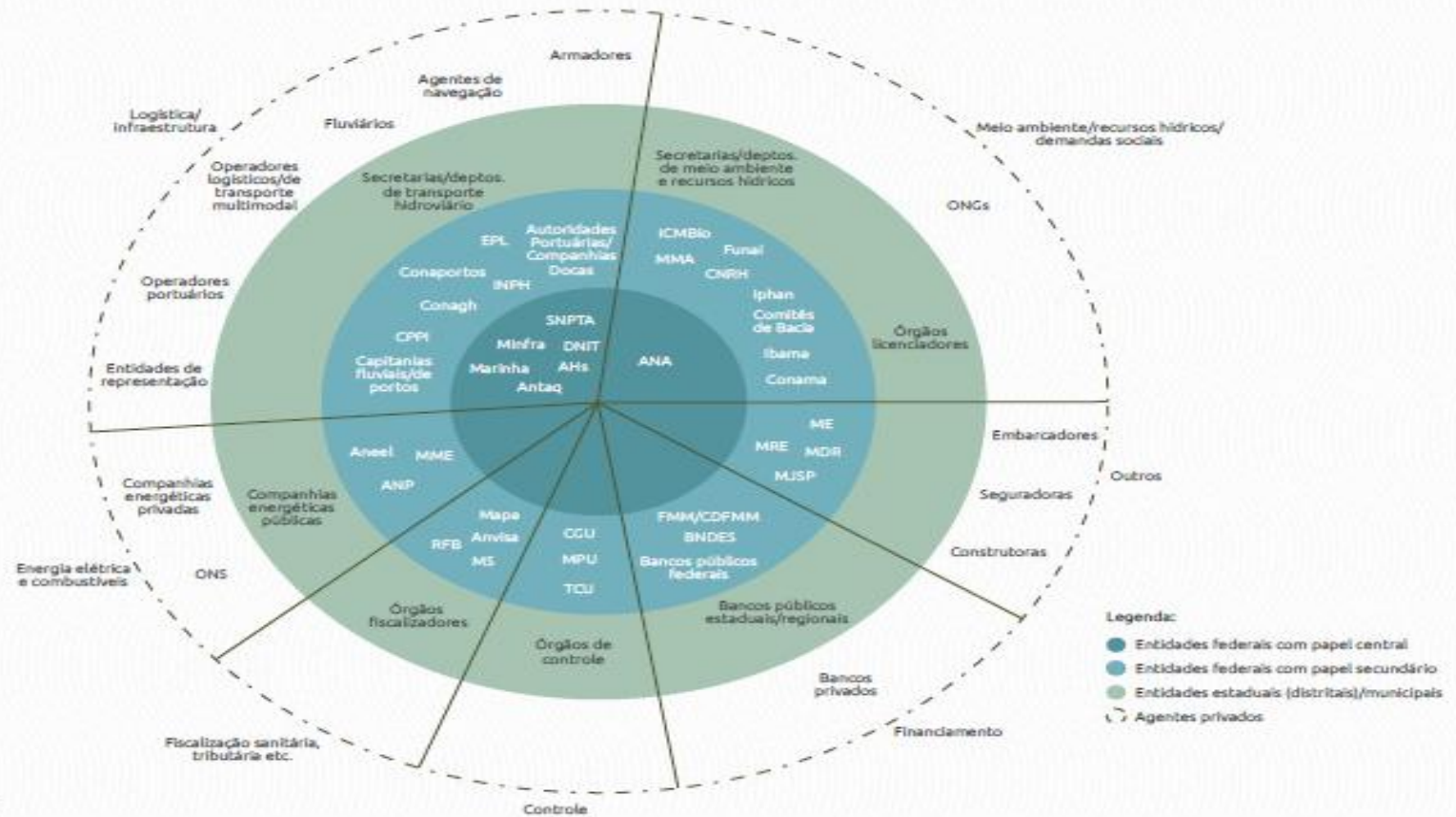
TERMINAIS PORTUÁRIOS DE CARGA EM ÁGUAS INTERIORES



EMBARCAÇÕES DE PASSAGEIROS



ENTES ANUENTES NA NAVEGAÇÃO



FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

LEIS, NORMAS, REGRAS E DIRETRIZES APLICADAS À NAVEGAÇÃO



Simplificação Regulatória

Propostas para Simplificação Regulatória, Patrimonial e Ambiental nas atividades Portuária e de Navegação



1 - SIMPLIFICAÇÃO DE DISPOSITIVOS PARA ATENDIMENTO À DOCUMENTAÇÃO NECESSÁRIA PARA AMPLIAÇÃO, REDUÇÃO OU ALTERAÇÃO DE ÁREA DE TUP OU ETC

- Que o Anúncio Público, Chamada Pública e Processo Seletivo Público não recaiam como obrigações a instalações portuárias PRIVADAS em áreas PRIVADAS, sejam elas ETC ou TUP;
- Que outros Órgãos Anuentes envolvidos na Resolução ANTAQ n. 71 sejam orientados de como devem se posicionar para as solicitações de regularização das instalações portuárias PRIVADAS. A Resolução ANTAQ n. 71 apenas cita “consulta a autoridade aduaneira e ao poder público municipal”, sem acrescentar qualquer informação sobre como deve ser o parecer/resposta da autoridade consultada;
- Que o Alvará de Localização ou Funcionamento seja formalizado como “Nada a Opor” do Poder Público Municipal, que já vem sendo aceito pela ANTAQ para suprimento desse quesito;
- Que as instalações portuárias já existentes sejam dispensadas da emissão do TLO, visando preservar a continuidade das operações do terminal, que porventura possa não atender a alguma documentação solicitada naquele momento;
- Que as instalações PRIVADAS NÃO ALFANDEGADAS em áreas PRIVADAS sejam dispensadas formalmente na Resolução 71 do cumprimento do Plano de Segurança, por não estarem sujeitas ao cumprimento da Convenção SOLAS, ficando o empresário PRIVADO como responsável legal pelo risco de suas próprias operações, registrada através de Procedimento Interno de Segurança
- Criação de outorga automática e eletrônica para TUPs e ETCs não alfandegadas.



2 - LEVANTAMENTO DE CONFLITOS DE COMPETÊNCIAS ENTRE AGÊNCIAS DENTRO DO SETOR AQUAVIÁRIO (ANTAQ, ANP, ANVISA, ANATEL, etc)

- Reduzir Estoque Regulatório voltado às empresas de Navegação para suas atividades de transporte aquaviário e movimentação de cargas por terminais privados (ANTAQ, ANVISA, ANP, INMETRO, ANATEL, Secretarias de Meio Ambiente, IBAMA, Autoridade Marítima, Poder Municipal, SPU, etc)
- Definir ANTAQ como única Agência de interface com EBN's, TUP's, ETC's e Terminais Registrados (Sistema Aquaviário e Portuário): Definir ANTAQ como único Órgão Interlocutor e Anuente na Navegação, encerrando responsabilidades do setor junto à ANP, ANVISA e ANATEL, bem como encerrando possibilidades de fiscalizações e multas provenientes destes órgãos;
- Unificação de Cadastros entre órgãos.
- Unificação de Multas.



3 - DIGITALIZAÇÃO E INOVAÇÃO DE PROCESSOS BUROCRÁTICOS.

- Cadastramento de Terminais Privados no Sistema Mercante: TUPs, ETCs e Registros de Terminais e Apoio Às Empresas de Navegação devem ser cadastrados no Sistema Mercante, evitando inconsistências com análises da Receita Federal do Brasil, para fins de validação de Ressarcimentos de AFRMM, dando o dever de anuência ao próprio Terminal Cadastrado.
- Evitar erros sucessivos de cadastros, gerando retrabalhos para empresas e aumento de custo perante a concorrência rodoviária. Ainda ocorrem diversas inconsistências nesse sentido. De forma recorrente, há questionamentos sobre embarcações que já foram excluídas (e informadas para ANTAQ) ou que pertencem a outra modalidade de navegação
- Aceitação do Cadastro online como definitivo, evitando que a Fiscalização trabalhe com 2 cadastros. É importante que o cadastro online corresponda ao corporativo (intranet), pois a informação acessível para a regulada é a que consta da internet, através do site da agência. A regulada não tem acesso ao sistema corporativo da ANTAQ;
- Abrir um Canal de Comunicação direto com o Cadastro, para fins de esclarecimento da empresa junto à Fiscalização, criando um “balcão eletrônico”, para realizar esses cadastros e atualizações de forma mais eficiente e rápida;
- Manter registro de todas as comunicações (ofícios e e-mails) sobre as embarcações da frota, com fácil acesso e disponível ao usuário e ao fiscal, no momento da fiscalização presencial, evitando equívocos causados por utilização de Cadastro errado (corporativo) ao invés do correto (online). O cadastro apresenta diversas inconsistências, forçando a fiscalizada à buscar e apresentar ofícios enviados à agência há vários anos.



4 – REDUÇÃO DE BUROCRACIAS PARA O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

- Ajuste burocrático à contratação de curta duração (“spot”) e situação específica (formação integrada de comboio misto/de mais de um armador).
- Retirar exigência de averbação em Cartório Marítimo de Contratos de Afretamento simples, envolvendo embarcações nacionais entre empresas brasileiras, sem a necessidade de averbação de Provisão de Registro junto ao Tribunal Marítimo – Pleito apresentado e deferido pela ANTAQ – ainda ajustando normativos internos



5 – REDUÇÃO DE BUROCRACIAS JUNTO À ANVISA

- Isentar de empresas de Navegação e terminais de privados da obrigatoriedade no cumprimento do dispositivo de Autorização de Funcionamento de Empresa – AFE (RDC 345), por refletirem excesso de burocracia para um setor que apenas opera a logística entre comprador e vendedor, além da ANVISA já controlar os verdadeiros fornecedores dos serviços que necessitam ser controlados (fornecedores de água, alimentos, coleta e destinação de resíduos, etc) – Pleito apresentado e concordado pela ANVISA – ainda ajustando normativos internos.
- Ajustar Normativa que versa sobre o Certificado de Inspeção Sanitária ANVISA – RDC 72/2009, para que seja obrigatório apenas às embarcações tripuladas, com a finalidade de manter o controle sanitário de bordo, isentando assim as balsas/barcaças, que não possuem cartão de tripulação e apenas servem como implementos para o transporte de carga, tal qual uma carreta no transporte rodoviário - Pleito apresentado e concordado pela ANVISA– ainda ajustando normativos internos.



6 - REDUZIR BUROCRACIAS REDUNDANTES EXISTENTES JUNTO À MARINHA DO BRASIL

- Instituir mudanças na Vistoria de Conformidade da Marinha do Brasil para embarcações de Granéis Líquidos, ajustando-se a idade de cada embarcação, reduzindo-se o intervalo na medida do envelhecimento desta, começando com intervalos maiores (a cada 5 anos para embarcações de até quinze anos de idade), reduzindo-se, após quinze anos, para um intervalo anual. A dinâmica de reparos, manutenção e modernização de uma embarcação de graneis líquidos perigosos, em razão dos padrões internacionais instituídos pelas Distribuidoras e pela OCIMF, leva a investimentos contínuos, que permitem a embarcação ter, a cada ano, um valor agregado maior, mesmo que, pela sua idade, esteja sendo contabilmente depreciada. Logo, os padrões de segurança das embarcações, em condições normais, são incrementados ao longo do tempo
- Retirar exigências de apresentação de CNDs junto ao Tribunal Marítimo que tenham caráter operacional e não fiscal (Emissão de Provisão de Registro para operação da embarcação), alteração de características da embarcação, afretamento de embarcações, aquisição de embarcações, etc
- Retirar obrigatoriedade de acréscimo de tripulantes no CTS em razão de aumento de potência (HP ou KW), em razão da contínua evolução e automação de sistemas de propulsão, que hoje demandam maior qualificação e menos profissionais.



7 - REVISAR NORMATIVOS SOBRE DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DE INSTALAÇÕES PRIVADAS LICENCIADAS E AUTORIZADAS – RESOLUÇÃO CONAMA 454

- Alterar a Resolução CONAMA 454, enquadrando dragagens de berços e bacias de evolução de Terminais de Uso Privado, Estações de Transbordo de Cargas, Estaleiros e Terminais de Apoio à Empresas de Navegação autorizados pela ANTAQ e com Licença de Operação vigente junto ao Órgão Estadual, como dragagens de manutenção, e autorizando essas dragagens até o limite máximo do calado do Canal de Acesso do Porto Organizado de influência;
- Objetivos:
 - aumentar a capacidade de atendimento de terminais portuários privados às embarcações de diferentes segmentos da Navegação.
 - Garantir segurança jurídica para dragagem contínua em empreendimentos portuários com licenciamentos vigentes



8 - ISENÇÃO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR PELA UTILIZAÇÃO DO CANAL DE ACESSO

- Isenção, em lei, das cobranças pela Utilização do Canal de Acesso do Porto Organizado à navegação interior, retirando os referidos itens das Tabelas de Infraestrutura Aquaviária das Companhias Docas, em razão das embarcações de Navegação Interior não utilizarem da infraestrutura de canal de acesso de Portos Organizados, no máximo cruzam o Canal de Acesso com calado inferior ao calado natural apresentado. Como o direito à remuneração é gerado a partir da utilização efetiva da infraestrutura e a Navegação Interior não se beneficia da infraestrutura mantida pela autoridade portuária, inexistente o fato gerador para a cobrança.



9 - CELERIDADE NAS DILIGÊNCIAS DA SPU

- Em processos de regularização de áreas da União e Espelhos d'água junto ao SPU, mesmo diante de novos instrumentos regulatórios que foram criados para aumentar a possibilidade de regularização de terminais privados, há excessiva demora na conclusão dos processos, com média superior a 2 anos, o que por vezes inviabiliza os investimentos privados;
- Dessa forma, a descrição, em Lei, de um prazo limite para conclusão do processo de regularização, no máximo em 180 dias, provocaria maior celeridade do órgão e tornaria válida a ocupação da área tácita após o fim deste prazo, ao menos por mais 2 anos, sendo este período aberto também para solução de eventuais pendências visando a regularização.



10 - GARANTIR BENEFÍCIOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E TRAVESSIAS, RECONHECENDO SUA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA E SOCIAL

- Criação de Mecanismo para transferência de Financiamento via FMM, de embarcações novas financiadas pelo Estaleiro, servindo a própria embarcação como garantia para o armador de passageiros;
- Combater a Insuficiência de terminais públicos para a navegação interior de passageiros e cargas, por meio de:
 - Construção e Administração de Terminais de Passageiros por Governos Estaduais e Municipais;
 - Concessões de IP4s à Iniciativa Privada.



11 – FISCALIZAÇÕES UNIFICADAS E VOLTADAS ÀS OPERAÇÕES IRREGULARES

- Fiscalizações não possuem foco em fiscalizar o operador ilegal / irregular - não está visível pela Agência. É necessário desenvolver uma estratégia para atuar contra as irregularidades, independente das ações sob demanda/denúncias.
 - Estruturas Náuticas sem qualquer regularização, responsáveis pelo estreitamento do canal de navegação, o que é combatido pela Marinha do Brasil;
 - Reforçar Exigência de Parecer da Autoridade Marítima de cumprimento à NORMAM 11;
 - Reforçar Exigência de Processo de Regularização junto ao SPU, para ocupação e exploração de áreas da União e espelhos d'água.
- Instituir Fiscalização Integrada e Unificada de Órgãos Anuentes. Há diversos órgãos anuentes deliberando autorizações, habilitações, inspeções e multas. A ANTAQ pode assumir uma coordenação dessas exigências e implementar uma fiscalização unificada que, a cada ano, deve ser reduzida aos principais itens operacionais e de segurança, evitando redundância de exigência de documentação, diversas fiscalizações em meses subsequentes e um atendimento quase que ininterrupto da empresa para com a burocracia apresentada por diferentes órgãos, em diferentes tempos, prejudicando o foco central da empresa, que é atender com segurança, o usuário.
- Criação de mecanismo formalizado de Canal Verde para PAFs de EBNs, TUPs e ETCs, com fiscalizações espaçadas (a cada 3 anos), sistematizadas e com a inclusão do próprio regulado (“autofiscalização”), para regularizados que atendam todos os requisitos, sem infrações graves aplicadas (após ampla defesa) por 1 ano e mantêm seus registros atualizados no SDP. Isto evitaria o desperdício de recursos com o atendimento à burocracia, seria um estímulo à regularização e ainda direcionaria os recursos de fiscalização do poder público para o combate às ações clandestinas, irregulares e piratas, grandes responsáveis pela exposição ao risco de acidentes que o segmento possui.



EM ANDAMENTO: PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES

- Priorizar o desenvolvimento do projeto “Navegue Simples”, que tem como objetivo a simplificação e desburocratização do setor portuário e aquaviário, principalmente em relação à assinatura de outorgas e prorrogações contratuais. É forçoso integrar a ANTAQ, o Ministério e o TCU (Tribunal de Contas da União) em uma pauta única que viabilize a aceleração e simplificação desses processos. O plano do Ministério de Portos e Aeroportos é que o programa “Navegue Simples” tenha no primeiro momento três etapas:
 - Diminuir o tempo para autorização de TUPs (Terminais de Uso Privado);
 - Reduzir o tempo para arrendamentos de terminais portuários; e
 - Diminuir o tempo para viabilizar a navegação em hidrovias.
- O Governo precisa concluir os estudos e implementar este programa que é fundamental para o desenvolvimento da navegação do Brasil.

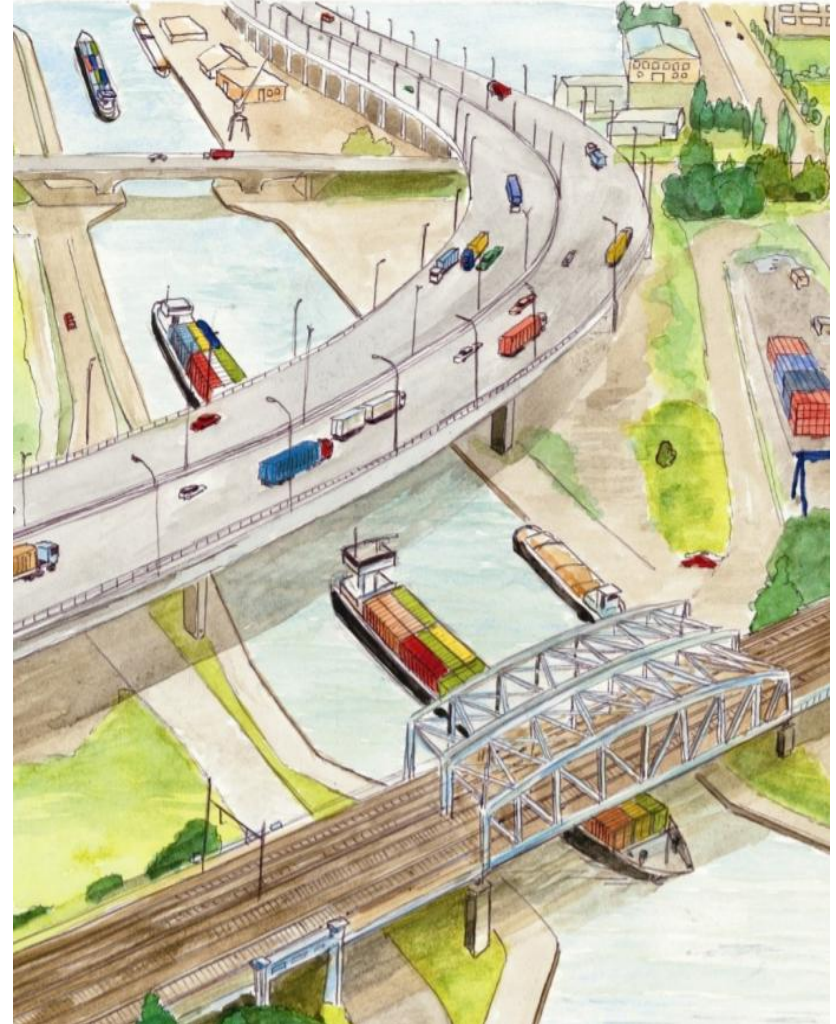
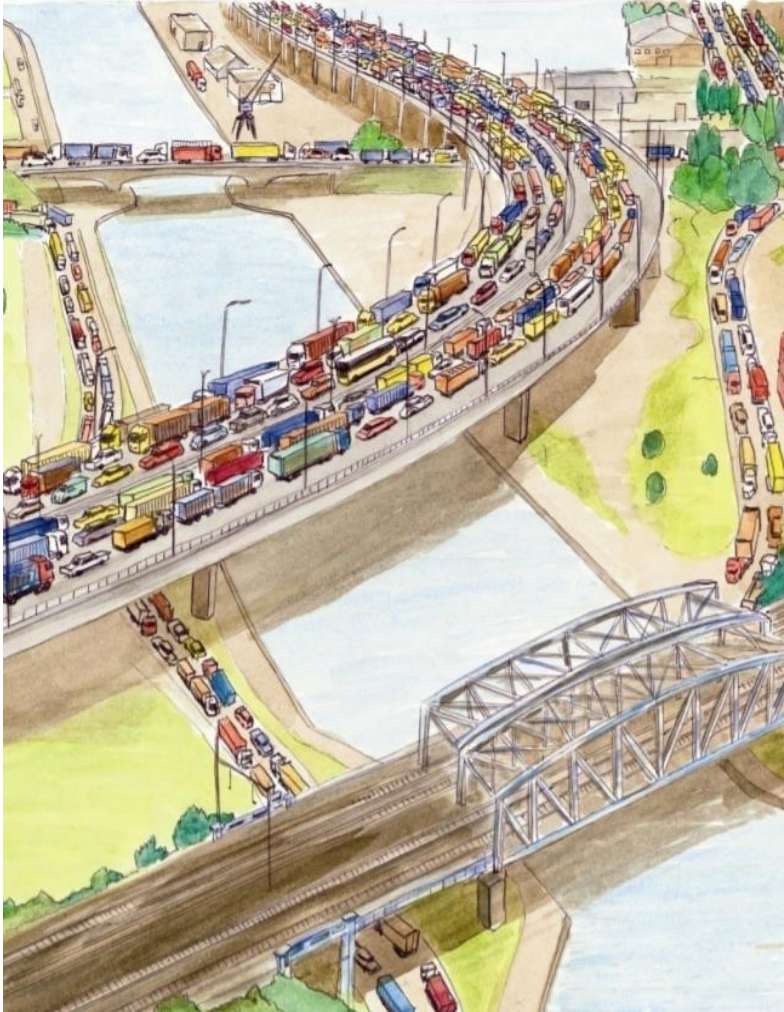


CONSEQUÊNCIAS: BENEFÍCIOS DA RELAÇÃO PORTO X NAVEGAÇÃO X CIDADE

1. Desenvolvimento de novas rotas de comercialização de produtos do interior, para o mercado doméstico e para a exportação;
2. Geração de emprego pelo impulso ao Setor Produtivo (Indústria, Logística e Comércio)
3. Maior Segurança para operações envolvendo cargas perigosas, que passa a ser movimentada por embarcações e terminais especializados, preservando vias rodoviárias ;
4. Acesso de populações ribeirinhas e de localidades remotas a Serviços Básicos: Educação, Saúde, Medicamentos, Cartórios, etc.
5. Integração de Municípios, interligando demandas regionais e convergindo para as instalações portuárias;
6. Incentivo ao Turismo, com desenvolvimento de rotas de passeios e possibilidade de expansão da Rede Hoteleira pelos novos caminhos
7. Aumento da Arrecadação de Impostos com as atividades de Navegação, Serviços Portuários e toda a cadeia do Setor Produtivo impulsionada;
8. Aumento da qualidade de vida da população urbana e da população ribeirinha;
9. Maior fluidez do transporte urbano, removendo carretas e caminhões diariamente das vias de trânsito



BENEFÍCIOS





abani_navega



<https://br.linkedin.com/company/abani-navega>



61-98116 9594



Associação Brasileira Para o
Desenvolvimento da Navegação Interior