

JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

PRIORIDADES DA INDÚSTRIA:
DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES



Confederação Nacional da Indústria
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

PRIORIDADES DA INDÚSTRIA:
DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI

Robson Braga de Andrade

Presidente

Gabinete da Presidência

Teodomiro Braga da Silva

Chefe do Gabinete - Diretor

Diretoria de Desenvolvimento Industrial e Economia

Lytha Battiston Spíndola

Diretora

Diretoria de Relações Institucionais

Mônica Messenberg Guimarães

Diretora

Diretoria de Serviços Corporativos

Fernando Augusto Trivellato

Diretor

Diretoria Jurídica

Cassio Augusto Muniz Borges

Diretor

Diretoria de Comunicação

Ana Maria Curado Matta

Diretora

Diretoria de Educação e Tecnologia

Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti

Diretor

Diretoria de Inovação

Gianna Cardoso Sagazio

Diretora

Superintendência de Compliance e Integridade

Oswaldo Borges Rego Filho

Superintendente

JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

PRIORIDADES DA INDÚSTRIA:
DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES



Confederação Nacional da Indústria
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

© 2022. CNI – Confederação Nacional da Indústria.

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

CNI

Diretoria de Desenvolvimento Industrial e Economia

FICHA CATALOGRÁFICA

C748j

Confederação Nacional da Indústria.

Janela única aquaviária : prioridades na indústria: diagnóstico e recomendações /
Confederação Nacional da Indústria. – Brasília : CNI, 2022.

100 p. : il.

1.Comércio Exterior. 2. Operação Portuária. 3. Janela Única Aquaviária. I. Título.

CDU: 339.54

CNI
Confederação Nacional da Indústria
Sede
Setor Bancário Norte
Quadra 1 – Bloco C
Edifício Roberto Simonsen
70040-903 – Brasília – DF
Tel.: (61) 3317-9000
Fax: (61) 3317-9994
<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/>

Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC
Tels.: (61) 3317-9989/3317-9992
sac@cni.com.br

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Processos de liberação aquaviária (Diretrizes FAL.5/Circ.42)	28
Figura 2 – Logística de dados operacionalizados por meio do DUV	51
Figura 3 – Funções do Portal Único Siscomex - Fluxo de Exportação	54
Figura 4 – Funções do Portal Único Siscomex - Fluxo de Importação.....	55
Figura 5 – Fases de implementação da JUA.....	76
Figura 6 – Etapas da Fase 3 (implementação da JUA).....	76
Figura 7 – Tela de Login do Portal Único Siscomex	77

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Recomendações para governança institucional	13
Quadro 2 – Recomendações sobre medidas para otimização e eliminação de redundâncias.....	14
Quadro 3 – Recomendações para melhorias de tecnologia da informação.....	15
Quadro 4 – Recomendações sobre aspectos regulatórios e mecanismos de participação do setor privado ...	17
Quadro 5 – Síntese de conceitos	25
Quadro 6 – Diretrizes e recomendações de organizações internacionais.....	25
Quadro 7 – Checklist regulatório da Recomendação nº 35 UN/Cefact	27
Quadro 8 – Diretrizes e recomendações subsidiárias.....	29
Quadro 9 – Experiências internacionais de países que implementaram modelos de janela única aquaviária (Diretrizes FAL.5/Circ.42)	30
Quadro 10 – Módulos do PSP	50
Quadro 11 – Síntese do funcionamento do módulo CCT no Portal Único Siscomex.....	56
Quadro 12 – Etapas do fluxo de importações no Siscomex antes da introdução da DUIMP	62
Quadro 13 – Stakeholders do controle de cargas e trânsito portuário.....	67
Quadro 14 – Normas relacionadas ao controle e liberação de carga e trânsito no setor portuário	70
Quadro 15 – Entregas do PSP 2.0	75
Quadro 16 – Sistemas de integração da JUP	81
Quadro 17 – Recomendações para governança institucional	86
Quadro 18 – Recomendações sobre medidas para otimização e eliminação de redundâncias	87
Quadro 19 – Recomendações para melhorias de tecnologia da informação.....	88
Quadro 20 – Recomendações sobre aspectos regulatórios e mecanismos de participação do setor privado .	90

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

ABTRA	Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegários
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
BDCC	Banco de Dados Comum de Credenciamento
BDCP	Banco de Dados de Cargas Perigosas
BTF	Brazil Trade Facilitation (Programa de Facilitação de Comércio Brasil-Reino Unido)
CA	Conferência Aduaneira
CCE	Carga Completamente Exportada
CCT	Controle de Carga e Trânsito
CESAR	Centro de Estudos e Sistemas Avançados do Recife
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CONAPORTOS	Comissão Nacional das Autoridades nos Portos
CONFERE	Centro de Conferência Física Remota
CONFERE-AGRO	Centro de Conferência Física Remota-Agro
CONIT	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
COV	Central de Operação e Vigilância
CSI	Container Security Initiative
CTIS	Comitê Técnico de Integração de Sistemas
DAT	Documento de Acompanhamento de Trânsito
DECEX	Departamento de Comércio Exterior
Diretrizes FAL.5/ Circ.42	Diretrizes para Implementação de Janela Única Aquaviária (FAL.5/Circ.42/Rev.1)
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
DTAI	Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional
DTe	Declaração Eletrônica de Transferência de Cargas
DU-E	Declaração Única de Exportação
DUIIMP	Declaração Única de Importação
DUV	Documento Único Virtual
e-DBV	Declaração Eletrônica de Bens do Viajante
EGD	Estratégia de Governo Digital – 2020 a 2022
E-GMCI	Guia Eletrônica para Movimentação de Contêineres de Importação
EMSA	SafeSeaNET (Espanha)
EPEM	Pedido de Embarque Eletrônico
EPL	Empresa de Planejamento e Logística S.A.
FAL	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic
FUNAPOL	Fundo para Aparentamento e Operacionalização das Atividades-fim da Polícia Federal
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ICT	Information and Communications Technology
IMO	Organização Marítima Internacional
IN	Instrução Normativa

ISPS	Informações de Segurança
JUA	Janela Única Aquaviária
JUP	Janela Única Portuária
KL-Net	Korean Logistics Network Corp.
LPCO	Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos de Exportação
MAPA	Ministério da Agricultura e do Abastecimento
MDH	Declaração Marítima de Saúde
MIC	Manifesto Internacional de Carga Rodoviária
MLTM	Ministério de Terra, Transportes e Assuntos Marítimos
MRUC	Referência Única de Carga-Master
MSW	Maritime single window (Ucrânia)
NACCS	Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System
OMC	Organização Mundial do Comércio
PCS	Port Community System
Protocolo de Alteração	Protocolo de Alteração do Acordo de Marraquexe
PSP	Porto Sem Papel
PSP 2.0	Porto Sem Papel 2.0
RFB	Receita Federal do Brasil
SASEMAR	Autoridade de Busca e Resgate (Espanha)
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SERPRO	Serviço Federal de Processamento de Dados
SIGVIG	Sistema de Informações Gerenciais do Trânsito Internacional de Produtos e Insumos Agropecuários
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SISTRAM	Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo
SNPTA	Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
TCSV	Termo de Controle Sanitário de Viajante
TIF	Conhecimento-Carta de Porte Internacional
TOS	Sistema Operacional dos Terminais
Traficom	Agência Finlandesa de Transporte e Comunicações
TUF	Tarifa de Utilização de Faróis
Tulli Customs	Alfândega Finlandesa
UN/CEFACT	Centro de Facilitação para o Comércio e Negócios Eletrônicos das Nações Unidas
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
UNECE	Comissão Econômica para a Europa das Nações Unidas
VIGIAGRO	Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional
WTO TFA Agreement 2018	Acordo de Facilitação do Comércio
ZFM	Zona Franca de Manaus
1965, FAL Convention	Convenção da Organização Marítima Internacional sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional

SUMÁRIO

RESUMO EXECUTIVO	11
1 INTRODUÇÃO	19
2 BOAS PRÁTICAS INTERNACIONAIS EM CONTROLE E LIBERAÇÃO DE CARGA E TRÂNSITO AQUAVIÁRIO.....	23
2.1 Conceitos, diretrizes e padrões internacionais.....	23
2.1.1 Conceituação: port community system, janela única e janela única aquaviária	23
2.1.2 Diretrizes internacionais para implementação de um modelo de janela única aquaviária.....	25
2.2 Experiências internacionais concretas de implementação de modelos de janela única aquaviária.....	30
2.2.1 Modelo de janela única aquaviária: Finlândia	34
2.2.2 Modelo de janela única aquaviária: Japão	36
2.2.3 Modelo de janela única aquaviária: Coreia do Sul.....	38
2.2.4 Modelo de janela única aquaviária: Espanha.....	39
2.2.5 Modelo de janela única aquaviária: Suécia.....	40
2.3 Síntese das melhores práticas e diretrizes internacionais	41
3 RELEVÂNCIA DA MODERNIZAÇÃO DOS PROCESSOS PORTUÁRIOS PARA A INDÚSTRIA	45
4 INICIATIVAS DE CONTROLE E LIBERAÇÃO DE CARGA E TRÂNSITO NO BRASIL	49
4.1 Antecedentes do controle de carga e trânsito no Brasil	49
4.2 A iniciativa do Porto Sem Papel	50
4.2.1 Síntese dos procedimentos do Porto Sem Papel.....	52
4.3 O Portal Único Siscomex	53
4.3.1 Procedimentos do Portal Único Siscomex	55
4.4 A participação dos órgãos intervenientes nos controles de carga e trânsito	67
4.5 Panorama regulatório	70
5 NOVA INICIATIVA: JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA	73
5.1 Diagnóstico da situação atual	73
5.1.1 Situação atual da JUA no Brasil.....	73
5.1.2 Situação atual da instalação do PCS em portos organizados brasileiros e outras iniciativas isoladas.....	78
5.2 Prioridades da Indústria para a plataforma Janela Única Aquaviária.....	82
6 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES DA INDÚSTRIA	85
REFERÊNCIAS.....	93



RESUMO EXECUTIVO

A implementação do modelo de Janela Única Aquaviária (JUA) no Brasil consiste no aprimoramento do atual sistema do Porto Sem Papel (PSP) e sua integração com o Portal Único de Comércio Exterior, visando ao desenvolvimento nacional por meio da melhoria dos processos logísticos de operação portuária no país.

Diante desse contexto, e partindo das prioridades da Indústria quanto aos processos logísticos de operação portuária, este Relatório tem como objetivo apresentar contribuições para a implementação da JUA pelo Governo Federal, a fim de aprimorar o controle e a liberação de carga e trânsito aquaviários e aumentar a competitividade do setor industrial.

Para tanto, este Relatório parte de análise teórica acerca de conceitos relevantes sobre o tema, visando esclarecer os fundamentos que estão por trás de conceitos como “janela única”, “janela única aquaviária” e “Port Community System” (PCS), suas diferenças e pontos de interseção. Essa análise, de caráter introdutório, estabelece as premissas conceituais consideradas no estudo.

Em seguida, apresenta-se uma análise acerca das principais diretrizes internacionais para a implementação de modelos de janela única aquaviária, sistematizadas por organismos internacionais considerados referência na estruturação de padrões e metodologias em apoio aos governos para a melhoria de processos de logística aquaviária. Mais especificamente, a análise contempla as diretrizes da Organização Mundial do Comércio, do Centro de Facilitação para o Comércio e Negócios Eletrônicos das Nações Unidas e da Organização Marítima Internacional.

Com base nessas diretrizes, este Relatório consolida análise de *benchmarking*, elaborada a partir do levantamento de informações relativas à experiência concreta de cinco países (Finlândia, Japão, Coreia do Sul, Espanha e Suécia) que implementaram modelos de janela única aquaviária, sintetizando suas principais características, objetivos e parâmetros regulatórios. O *benchmarking* realizado permitiu a formulação de medidas que podem ser consideradas como melhores práticas a serem adotadas na implementação de um modelo concreto de janela única aquaviária.

Em seguida, passa-se a uma análise do contexto brasileiro, com breve investigação dos antecedentes de controle e liberação de carga e trânsito aquaviários no Brasil, a qual permitiu o levantamento das principais ineficiências que motivaram a implementação de iniciativas do Governo Federal para tornar mais eficiente o fluxo de informações e processos logísticos no setor portuário, como o próprio PSP e o Portal Único de Comércio Exterior.

Neste particular, o Relatório contempla análise e exposição do atual funcionamento desses sistemas, com enfoque no controle e liberação de carga e trânsito portuário. Essa exposição é de fundamental relevância, considerando que a implementação da JUA, pretendida pelo Governo Brasileiro, consiste sinteticamente na integração do PSP com o Portal Único, eliminando-se redundâncias e ineficiências, capazes de tornar a logística portuária nacional mais eficiente para entes públicos e privados.

Desse modo, a fim de formular contribuições à implementação da JUA, o Relatório contempla um levantamento dos principais stakeholders públicos e privados e das principais normas que compõem o ambiente regulatório relativo ao controle de carga e trânsito portuário no Brasil.

Esse levantamento é seguido de um diagnóstico da situação atual de implementação da JUA, considerando não apenas a integração do PSP com o Portal Único, como a modernização do PSP (chamada de iniciativa Porto Sem Papel 2.0) e contribuições que podem ser extraídas de iniciativas descentralizadas, relativas a modelos de PCS, como a Janela Única Portuária implementada no Porto de Santos.

Por fim, o Relatório consolida, nos Quadros reproduzidos a seguir, as recomendações para a implementação da JUA no Brasil, além das etapas e medidas já previstas no planejamento do próprio Governo Federal para a implantação da JUA.

Os Quadros sintetizam as recomendações, seus objetivos, os órgãos e/ou entidades envolvidos, além de sugerir graus de prioridade e expectativas para sua implementação, divididos em três categorias, respectivamente: prioridade alta, média ou baixa; e expectativa de curto, médio e longo prazo.

As recomendações foram classificadas em quatro grupos temáticos: **(i)** Governança Institucional; **(ii)** Medidas para otimização e eliminação de redundâncias; **(iii)** Melhorias de tecnologia da informação; e **(iv)** Aspectos regulatórios e mecanismos de participação do setor privado.

QUADRO 1 – Recomendações para governança institucional

GOVERNANÇA INSTITUCIONAL					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
1	Coordenar de forma centralizada a implantação e manutenção	Facilitar as comunicações dos intervenientes Maior segurança jurídica Estabilidade dos processos	SNPTA, Secex e RFB	Alta	Curto prazo
2	Prever dotação orçamentária específica e suficiente à implantação da JUA.	Assegurar o fluxo financeiro necessário para a implementação integral da JUA Assegurar a continuidade de sua operação	SNPTA, Secex e RFB	Alta	Curto prazo
3	Centralizar em um único órgão a operação da JUA, com diretrizes e regulamentação estabelecidas pelo órgão coordenador da JUA.	Garantir a expertise técnica do operador da JUA Assegurar o bom desempenho dos sistemas	SNPTA, Secex e RFB	Média	Médio prazo
4	Vedar e fiscalizar a implementação de procedimentos paralelos ou sistemas que impliquem redundâncias ao procedimento da JUA.	Evitar redundâncias de sistemas Maior eficiência Unificação dos procedimentos, dados, documentos e informações	RFB, Secex, SNPTA	Média	Médio prazo
5	Estabelecer a governança e coordenar a implementação de Sistema de Comunidade Portuária (Port Community System – PCS) em coordenação com os processos da JUA.	Facilitar a comunicação entre os diversos atores portuários Diminuir o tempo e o custo das etapas de importação e exportação e de permanência da carga no porto Mitigar conflitos de interesses Assegurar eficiência e uniformização Simplificar processos logísticos e portuários	RFB, Secex, SNPTA, Antaq, Autoridade Portuária	Média	Longo prazo
6	Promover a desestatização dos serviços de autoridade portuária.	Incrementar a eficiência no setor portuário Maior competitividade	Ministério da Portos e Aeroportos, Antaq	Média	Médio prazo
7	Revisar e aprimorar a Resolução Antaq 62/21.	Aumentar a segurança jurídica das operações portuárias	Antaq	Média	Médio prazo
8	Reforçar o diálogo entre Antaq e setor privado no que diz respeito a atividades que afetem o comércio.	Garantir atuação alinhada às necessidades concretas do setor	Antaq	Baixa	Longo prazo

Fonte: Elaboração própria (2023).

QUADRO 2 – Recomendações sobre medidas para otimização e eliminação de redundâncias

MEDIDAS PARA OTIMIZAÇÃO E ELIMINAÇÃO DE REDUNDÂNCIAS					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
1	Elaborar levantamento de informações e documentos solicitados, pelos órgãos anuentes, dos operadores portuários no âmbito da JUA.	Publicidade e transparência do diagnóstico completo e detalhado das informações e documentos enviados pelos operadores portuários Identificação objetiva de redundâncias e etapas desnecessárias	RFB, Secex, SNPTA, Ibama, Anvisa, Polícia Federal, MAPA, Marinha, Antaq	Alta	Curto prazo
2	Consolidar e implementar uma lista eficiente das informações e documentos que devem ser solicitados (uma única vez) pelos órgãos anuentes, no âmbito da JUA.	Publicidade e transparência da lista de informações e documentos para o mapeamento dos processos	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Curto prazo
3	Definir limite quantitativo de exigências de informações e documentos que devem ser submetidos à JUA.	Simplificação e unificação de procedimentos e padrões Redução do tempo e do custo	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Médio prazo
4	Uniformizar os documentos submetidos à JUA, levando em consideração os padrões internacionais.	Agilidade Simplificação do processo	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Médio prazo
5	Concluir o desenvolvimento e a implementação de todos os módulos e integrações dos órgãos intervenientes do Portal Único	Redução de tempos e custos dos processos de exportação e importação Facilitação de comércio	MDIC, Secex, RFB	Média	Médio prazo
6	Simplificar e reduzir as tarifas portuárias.	Padronização da estrutura de serviços básicos dos terminais de contêineres Eliminação da cobrança de tarifas abusivas	Antaq, Autoridade Portuária	Média	Médio prazo
7	Implementar mecanismos de auditoria periódica, constantes, dos procedimentos da JUA.	Manutenção da eficiência da circulação de informações Prevenção do surgimento de novas redundâncias	RFB, Secex, SNPTA	Baixa	Longo prazo

Fonte: Elaboração própria (2023).

QUADRO 3 – Recomendações para melhorias de tecnologia da informação

MELHORIAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
1	Implementar 100% de digitalização em todos os processos da JUA.	<p>Maior segurança das informações</p> <p>Facilitação do acesso</p> <p>Eliminação do uso de documentos em formato físico</p>	RFB, SNPTA, Antaq, Secex, Autoridade Portuária	Alta	Curto prazo
2	Unificar login de acesso e pontos de submissão de documentos.	<p>Simplificação do acesso</p> <p>Redução das etapas de entrega de documentos ou informações</p>	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Curto prazo
3	Utilizar sistemas que sejam tecnologicamente neutros.	<p>Garantia de neutralidade do ponto de vista tecnológico</p> <p>Compatibilidade com o máximo de sistemas operacionais, equipamentos ou plataformas tecnológicas possíveis</p>	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Curto prazo
4	Criar mecanismos tecnológicos que garantam a segurança da informação e a proteção dos dados e documentos.	<p>Garantia de ambiente seguro para usuários</p> <p>Gestão de risco e proteção de informações sensíveis</p> <p>Garantia de maior adesão</p>	RFB, Secex, SNPTA,	Alta	Médio prazo
5	Criar mecanismos de notificação em tempo real dos usuários da JUA, sobre atualizações dos seus processos de submissão de documentos e informações.	<p>Garantia de agilidade nos processos de controle de carga e trânsito portuário</p>	RFB, Secex, SNPTA	Média	Médio prazo
6	Implementar arranjos de back-up na JUA.	<p>Segurança da informação</p>	RFB, Secex, SNPTA,	Média	Médio prazo
7	Criar mecanismos que possibilitem o compartilhamento horizontal de informações entre os órgãos anuentes.	<p>Agilidade dos processos de anuências no controle de carga e trânsito portuários</p> <p>Gestão de risco e aumento da segurança do controle</p>	RFB, Secex, SNPTA	Média	Médio prazo
8	Criar canais/mecanismo para que os usuários da JUA possam submeter feedback e avaliações de satisfação, por meio de notas e parâmetros objetivos.	<p>Atualização e monitoramento do sistema</p> <p>Aprimoramento contínuo</p>	RFB, Secex, SNPTA	Média	Longo prazo

MELHORIAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
9	Utilizar as funcionalidades da JUA para monitorar dados sobre movimentação de cargas e de recursos financeiros nos portos.	Consolidação e publicidade de estatísticas sobre os processos logísticos portuários Modernização e desenvolvimento do setor portuário	SNPTA, Autoridade Portuária, Antaq	Baixa	Longo prazo
10	Utilizar softwares que permitam que a JUA se comunique com sistemas de janela única de outros países (softwares <i>open source</i>).	Aumento da abrangência e a atratividade dos portos brasileiros	RFB, Secex, SNPTA	Baixa	Longo prazo
11	Monitorar e divulgar estatísticas do comércio exterior brasileiro, ligadas ao transporte marítimo.	Aumento da transparência Estímulo à concorrência e mitigação de abusividades no setor de navegação Consolidação e divulgação estatísticas sobre i) valores de frete de contêineres e granéis; ii) ocorrências de rolagem de carga, omissão de embarque e outros cancelamentos de escalas nos terminais; iii) frequência de interrupções na navegabilidade no acesso aos portos; iv) valores de tabela das taxas, tarifas e outras cobranças por parte de terminais portuários, empresas de navegação e autoridades portuárias; e v) valores cobrados por outros serviços (praticagem, THC, etc)	RFB, Secex, SNPTA, Antaq	Baixa	Longo prazo

Fonte: Elaboração própria (2023).

QUADRO 4 – Recomendações sobre aspectos regulatórios e mecanismos de participação do setor privado

ASPECTOS REGULATÓRIOS E MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO DO SETOR PRIVADO					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
1	Simplificar e dar ampla publicidade às determinações regulatórias que se referem à JUA e às operações logísticas portuárias.	Garantia de transparência e de segurança jurídica dos atos regulatórios Atualização periódica dos parâmetros do sistema	SNPTA, Secex e RFB	Média	Curto prazo
2	Criar órgão consultivo, que permita a participação institucional de agentes do setor privado afetados pela JUA e dos órgãos públicos anuentes em deliberações sobre atualizações ou alteração de parâmetros regulatórios da JUA.	Aumento da transparência e da efetividade dos parâmetros Participação institucional dos operadores privados e dos órgãos públicos	RFB, Secex, SNPTA	Baixa	Longo prazo
3	Estabelecer ouvidoria para que os operadores portuários possam apresentar reclamações e/ou manifestações sobre o funcionamento da JUA.	Maior segurança jurídica, mitigação de erros e dúvidas Prevenção e correção de falhas	RFB, Secex, SNPTA	Baixa	Longo prazo

Fonte: Elaboração própria (2023).



1 INTRODUÇÃO

O fluxo de informações e operações portuárias de importação, exportação e transporte de bens e serviços tem crescido de forma relevante no cenário internacional. Apenas em 2020, os mais de 2.000 portos espalhados pelo mundo mobilizaram 10.6 bilhões de toneladas em volume de comércio marítimo, e 815,6 milhões TEUs¹ de contêineres foram transportados.²

No Brasil, até julho de 2022 o setor portuário nacional já havia movimentado mais de 400 milhões de toneladas de carga, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).³

Em razão do grande volume de movimentação de cargas e embarcações nos portos brasileiros, é fundamental que as operações portuárias sejam realizadas de forma eficiente, a fim de assegurar, entre outros objetivos, a competitividade e o desenvolvimento da Indústria.

Para atender a essa finalidade, agentes públicos e privados devem manter olhar constante sobre as necessidades de aprimoramento dos mecanismos de controle e dos processos de fiscalização da logística portuária. A organização e a sistematização dos fluxos de cargas, informações, embarcações e pessoas são essenciais não apenas para garantir a segurança, o controle e o monitoramento dos portos brasileiros, mas sobretudo para viabilizar as operações de comércio exterior visando ao desenvolvimento nacional.

Nos últimos anos, o Brasil tem buscado aprimorar esses procedimentos por meio da implementação da Janela Única Aquaviária (JUA). Trata-se de iniciativa que tem como objetivo harmonizar procedimentos e dados do modal aquaviário para que os operadores logísticos possam atender às exigências regulatórias de entes públicos nos diversos processos de logística aquaviária de comércio exterior e cabotagem.

Em síntese, a JUA consiste na integração de dois sistemas que são hoje utilizados como canais de troca de informações entre agentes públicos e privados no âmbito das operações portuárias: **(i)** o Portal Único de Comércio Exterior Siscomex (Portal Único); e **(ii)** o Porto Sem Papel (PSP), sendo que esse último também deverá passar por uma modernização, que tem sido chamada de Porto Sem Papel 2.0 (PSP 2.0).

1 Twenty Foot Equivalent Unit: medida padrão de capacidade de contêiner.

2 UNCTAD - CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO. **Maritime transport indicators**. Disponível em: <https://hbs.unctad.org/maritime-transport-indicators/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

3 ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Estatístico Aquaviário 2.1.4**. Disponível em: <https://www.abtra.org.br/infraestrutura/anuario-estatistico-aquaviario-2021-antaq/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Neste contexto, a implantação da JUA tem como objetivo aprimorar o fluxo logístico das operações de comércio exterior realizadas no modal aquaviário brasileiro, por meio da racionalização de processos, da eliminação de redundâncias e procedimentos desnecessários e da digitalização do fluxo informacional, a fim de reduzir a burocracia das operações portuárias.

A intenção de implantação de um modelo de “janela única” no Brasil não é uma medida isolada no contexto mundial. Ao redor do mundo, diversos modelos de janelas únicas têm sido testados e implementados por países desenvolvidos e em desenvolvimento, em âmbito regional e nacional, sempre com o objetivo de incrementar a eficiência portuária.

Assim, este Relatório tem como objetivo reunir e analisar as boas práticas e padrões internacionais existentes, realizando um diagnóstico dos sistemas atualmente utilizados nos portos brasileiros, a fim de fornecer contribuições para a implementação da JUA de modo coerente com o desenvolvimento da Indústria.



38%

38%

38%

38%

2 BOAS PRÁTICAS INTERNACIONAIS EM CONTROLE E LIBERAÇÃO DE CARGA E TRÂNSITO AQUAVIÁRIO

2.1 CONCEITOS, DIRETRIZES E PADRÕES INTERNACIONAIS

2.1.1 CONCEITUAÇÃO: PORT COMMUNITY SYSTEM, JANELA ÚNICA E JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

Existem diversos conceitos relacionados a sistemas de operacionalização do fluxo de informações das operações comerciais e do transporte portuário. Para os fins deste Estudo, é importante destacar três conceitos principais: o conceito de “port community system” (PCS), o conceito de “janela única” e o conceito de “janela única aquaviária”.

Todos os três são conceitos teóricos, que podem ser aplicados de forma particular, a depender dos interesses, recursos, condições e peculiaridades de cada porto, país ou região.

O conceito de PCS é utilizado para definir uma plataforma eletrônica neutra e aberta, de integração dos operadores que atuam no âmbito interno de um determinado porto, estabelecendo conexões comuns para comunicação da “comunidade” portuária.

Nesse sentido, o PCS possibilita a troca segura de informações entre stakeholders públicos e privados envolvidos nos processos necessários para o gerenciamento de cargas nos portos. Além disso, o PCS visa otimizar, gerenciar e automatizar processos e interligar cadeias logísticas e de transporte, fornecendo serviços para a comunidade portuária e para os demais modais de transporte que se conectam com o modal portuário (como os modais ferroviário e rodoviário) ⁴⁻⁵⁻⁶. Trata-se, portanto, de uma plataforma focada nas diversas operações que ocorrem no âmbito interno dos portos.

Assim, o PCS não se confunde com o conceito de “janela única”, que normalmente é empregado a partir de um ponto de vista mais amplo, considerando a logística nacional de comércio exterior.

4 WORLD BANK. **Accelerating digitalization**: critical actions to strengthen the resilience of the maritime supply chain. dez. 2020. (Mobility and transport connectivity series).

5 EPCSA - EUROPEAN PORT COMMUNITY SYSTEMS ASSOCIATION. **White paper**: the role of port community systems in the development of the single window. 15 jun. 2011. Acesso em: 29 nov. 2022.

6 NICULESCU, Mihai-Cosmin; MINEA, Marius. Developing a single window integrated platform for multimodal transport management and logistics. **Transportation Research Procedia**, v. 14, p. 1453-1462, 2016.

Um sistema de “janela única” tem como principal objetivo facilitar trocas comerciais, com enfoque no comércio exterior, independentemente do modal utilizado. Em outras palavras, uma janela única funciona como um canal de contato único entre operadores comerciais e as autoridades competentes para submissão e troca eletrônica de informações padronizadas relacionadas, principalmente, ao transporte, fiscalização e desembaraço aduaneiro de cargas, considerando exigências regulatórias, procedimentos e tecnologias de comunicação por meio eletrônico. Essa plataforma pode ser utilizada, por exemplo, para facilitar procedimentos alfandegários, obtenção de licenças, anuências e permissões emitidas por entidades estatais, além de procedimentos operacionais e logísticos para transporte, movimentação de carga e controle de fronteiras,⁷ seja por meio de transporte terrestre, seja por meio aéreo ou aquaviário.

Além disso, uma “janela única” permite que informações e dados enviados e recebidos por um operador possam ser compartilhados com autoridades, sem que, para isso, os operadores tenham que utilizar outros sistemas não integrados ou submeter diversas vezes os mesmos documentos e informações,⁸ eliminando redundâncias e processos desnecessários.

Em síntese, a “janela única” constitui um mecanismo de gestão informacional para facilitação de operações de comércio e transporte.

Por sua vez, uma “janela única aquaviária” nada mais é que uma especificação extraída do conceito (mais amplo) de “janela única”, com enfoque nas operações de comércio e transporte em vias aquáticas, sobretudo em terminais portuários. Trata-se, assim, de uma plataforma eletrônica unificada para submissão de informações e documentos padronizados, por agentes públicos e privados, necessários à realização de operações portuárias de comércio e transporte.

O **Quadro 5** abaixo sintetiza os três conceitos ora analisados:

7 “The term national single window is increasingly used to denote coordinated national electronic information exchanges with a focus on legislation, procedures, and information and communications technology (ICT). Such systems focus on paperless trading – for customs clearance, for license and permit approval by government agencies, and (in a few cases) for transport and logistics activities associated with cargo import, export, transit, transshipment, and border management.”

8 REMAC, Milan. **European Maritime Single Window**. Milan: European Parliamentary Research Service, 2018.

QUADRO 5 – Síntese de conceitos

Port Community System	Plataforma eletrônica que conecta múltiplos sistemas e permite a troca segura de informações, por um único ponto de entrada, entre stakeholders públicos e privados da comunidade portuária em nível local (um único porto) e dos demais modos de transporte envolvidos na cadeia logística portuária.
Janela Única	Sistema eletrônico nacional em que é feita a submissão e troca, por um único ponto de entrada, entre stakeholders públicos e privados, de informações relacionadas a carga e comércio, tendo em vista a logística nacional de transporte e comércio exterior.
Janela Única Aquaviária	Janela Única Nacional específica para operações de comércio e transporte em vias aquáticas.

Fonte: Elaboração própria (2022)


2.1.2 DIRETRIZES INTERNACIONAIS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE UM MODELO DE JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

Em decorrência do impacto econômico e da relevância que a implementação de uma janela única aquaviária pode ter para o desenvolvimento das operações de comércio, transporte e logística, organismos internacionais têm buscado sistematizar diretrizes e padrões para apoiar governos e organizações a implementar iniciativas de janela única.

Essa sistematização é relevante, na medida em que contribui para o mapeamento de aspectos importantes para o envolvimento do Poder Público na implementação da janela única, além de contribuições advindas do setor privado.



O **Quadro 6** a seguir destaca as principais organizações internacionais cujas recomendações e diretrizes são relevantes para o tema:

QUADRO 6 – Diretrizes e recomendações de organizações internacionais

Organização Internacional	Diretrizes e Recomendações
 <p>Organização Mundial do Comércio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Protocolo de Alteração do Acordo de Marraquexe que estabeleceu a Organização Mundial do Comércio⁹ • Acordo de Facilitação de Comércio (AFC/OMC)¹⁰

9 OMC - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **Protocol amending the Marrakesh Agreement establishing the World Trade Organization**. Genebra, 27 nov. 2014. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/770278/MS_1.2019_Prot_Marrakesh_WTO_Agreement.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

10 OMC - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. In: **Conferência Ministerial da OMC**, Bali, 2013. Disponível em: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa-nov14_e.htm#art10. Acesso em: 29 nov. 2022.

Organização Internacional	Diretrizes e Recomendações
 <p>Centro de Facilitação para o Comércio e Negócios Eletrônicos das Nações Unidas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recomendação nº 33 sobre a implantação de janela única • Recomendação nº 34 sobre a simplificação de dados e padronização para o comércio exterior • Recomendação nº 35 sobre o estabelecimento de ambiente regulatório para uma janela única internacional • Recomendação nº 36 para a interoperabilidade de uma janela única • Recomendação nº 37 para portais de submissão única¹¹
 <p>Organização Marítima Internacional</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diretrizes para a Implementação de uma Janela Única Aquaviária (FAL.5/Circ.42/Rev.1)¹²

Fonte: Elaboração própria (2022)

O Protocolo de Alteração do Acordo de Marraquexe (Protocolo de Alteração) estabelece, em seu art. 10, § 5º, diretrizes para o estabelecimento de janela única pelos Estados-membros da Organização Mundial do Comércio.¹³

Já o AFC/OMC, cuja entrada em vigor se deu em fevereiro de 2017, em seu art. 10.4, trata das formalidades relacionadas à importação, exportação e trânsito, contemplando ainda, especificamente, diretrizes sobre a implementação de uma janela única pelos Estados-membros da OMC. De acordo com o referido dispositivo, a implementação da janela única tem como propósito viabilizar a apresentação de documentos e informações, exigidos para operações de comércio exterior, por meio de um só ponto de entrada e de forma que essas informações não tenham que ser novamente enviadas, em um segundo momento, para outras autoridades. Além disso, o dispositivo prevê que a implementação da janela única deve ser realizada com suporte de tecnologia da informação, visando à eficiência e digitalização dos procedimentos.

Por sua vez, o Centro de Facilitação para o Comércio e Negócios Eletrônicos das Nações Unidas (UN/Cefact), constituído no âmbito da Comissão Econômica para a Europa das Nações Unidas (Unece), foi o primeiro organismo internacional a sistematizar o conceito

11 UNECE - COMISSÃO ECONÔMICA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EUROPA. **Code List Recommendations**. Disponível em: <https://unece.org/trade/uncefact/cl-recommendations>. Acesso em: 29 nov. 2022.

12 OMI - ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Guidelines for setting up a Maritime Single Window**. FAL.5/Circ.42/Rev.1. jul. 2021. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandatory%20documents/FAL.5-Circ.42.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

13 "5. Janela Única 5.1 Os Membros devem se esforçar para estabelecer e manter uma janela única, que permita aos agentes de comércio a submissão de documentação e/ou informação de importação, exportação, ou trânsito de mercadorias através de um único ponto de entrada para todas as agências e autoridades participantes. Após a análise da documentação e/ou informação, as autoridades ou agências participantes devem ser notificadas dos resultados por meio da janela única, em tempo hábil. 5.2 Nos casos em que a documentação e/ou informação já tenham sido recebidas através da janela única, a mesma documentação ou informação não deve ser requisitada pelas autoridades ou agências participantes, exceto se em circunstâncias urgentes ou outras limitações que devem ser tornadas públicas. 5.3. Os Membros devem notificar o Comitê sobre os detalhes de operação da janela única. 5.4. Os Membros devem, na medida do que for possível e praticável, empregar tecnologia da informação disponível para dar sustentação à janela única."

de janela única por meio da Recomendação nº 33,¹⁴⁻¹⁵ publicada em 2005. Desde então, o UN/Cefact publicou uma série de Recomendações que se relacionam e complementam o funcionamento da janela única, como as Recomendações nº 34 a 37.

Outra Recomendação do UN/Cefact que merece destaque é a nº 35, que estabelece um checklist de informações que podem ser avaliadas para a definição de um ambiente regulatório adequado à implantação e operação da janela única. O **Quadro 7** abaixo sintetiza os itens do checklist:

QUADRO 7 – Checklist regulatório da Recomendação nº 35 UN/Cefact

#	Itens a serem checados na governança e legislação para implementação da janela única
1	Existência de ambiente regulatório (legal framework) para implementação da janela única.
2	Existência de estrutura organizacional adequada para a implementação e operação da janela única.
3	Existência de procedimentos adequados de identificação, autenticação e autorização para implementação e operação da janela única.
4	Definição do(s) ente(s) competente(s) para exigir os dados a serem submetidos à janela única.
5	Definição de como e quando os dados submetidos à janela única poderão ser compartilhados, sob quais circunstâncias e com quais entes públicos e privados.
6	Existência de mecanismos adequados para a proteção de dados.
7	Existência de medidas para garantir a precisão e integridade dos dados.
8	Existência de regulamentação para responsabilização dos agentes pertinentes na operação da janela única.
9	Existência de mecanismos para resolução de disputas.
10	Existência de procedimentos para arquivamento eletrônico e auditoria.
11	Existência de regulamentação de aspectos relacionados à propriedade intelectual e proteção de dados.
12	Existência da regulamentação de situações de litígios concorrenciais.

Fonte: Elaboração própria (2022)

Por outro lado, como o Protocolo de Alteração e as Recomendações do UN/Cefact abrangem diretrizes que podem ser utilizadas para modelos de janela única em diversos modais, é relevante destacar especialmente as Diretrizes para Implementação de Janela Única Aquaviária (FAL.5/Circ.42/Rev.1) (Diretrizes FAL.5/Circ.42), publicadas em 2021 pela Organização Marítima Internacional (IMO).¹⁶

14 UNECE - COMISSÃO ECONÔMICA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EUROPA. **Recommendation n. 33:** recommendation and guidelines on establishing a single window. Geneva, 2020. Disponível em: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/ECE-TRADE-352_Rev.1E_Rec33_2020Edition.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

15 A Recomendação nº 33 define a janela única como um mecanismo para facilitação do comércio exterior, que permite aos agentes envolvidos em operações de transporte e comércio apresentar informações padronizadas e documentos em uma plataforma única para atender a exigências regulatórias, relacionadas a atividades de importação, exportação e transporte, de modo que dados individuais sejam apresentados apenas uma vez e por meio eletrônico.

16 De acordo com as Diretrizes FAL.5/Circ.42, a janela única aquaviária pode ser definida como um ambiente de serviço único que contempla os procedimentos administrativos e portuários, como declarações de entrada e saída de portos, notificações e relatórios de segurança e outras informações pertinentes, entre agentes privados e autoridades públicas em todo o país.

As Diretrizes FAL.5/Circ.42 estabelecem como os principais objetivos de uma janela única aquaviária: **(i)** a implementação de meios eletrônicos simplificados para a liberação de embarcações; **(ii)** a padronização de atividades logísticas, interface e informações em todo transporte aquaviário do país; e **(iii)** o desenvolvimento, a eficientização e o fortalecimento da competitividade da logística aquaviária dos países-membros da IMO.¹⁷

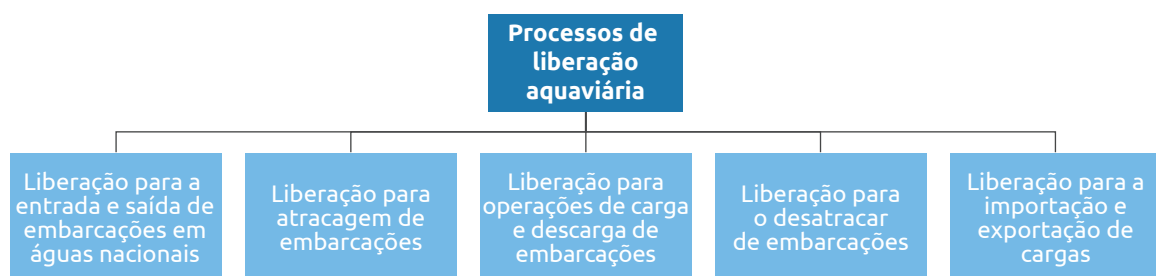
As Diretrizes FAL.5/Circ.42 estabelecem que procedimentos para liberação de cargas portuárias devem ser considerados em conjunto com procedimentos de liberação de embarcações para viabilizar a operacionalização eficiente de operações portuárias, com impacto direto nas operações de comércio exterior.

Isso porque as operações de comércio exterior determinam as operações de serviços de transporte em geral (aéreo, terrestre e aquaviário) que, por sua vez, são refletidas nas operações de transporte aquaviário e operações de atracagem, carga e descarga de embarcações que serão objeto dos fluxos informacionais da janela única aquaviária.

Nessa linha, o termo “liberação” de carga e embarcações é tratado de forma ampla pelas Diretrizes FAL.5/Circ.42 e engloba todo o processo para obtenção das autorizações necessárias para permitir a conclusão de operações específicas no setor aquaviário.

Assim, as Diretrizes FAL.5/Circ.42 buscam detalhar os processos relevantes de liberação que devem ser minimamente considerados na operacionalização da janela única aquaviária, conforme listados no esquema indicado na **Figura 1** a seguir:

FIGURA 1 – Processos de liberação aquaviária (Diretrizes FAL.5/Circ.42)



Fonte: Elaboração própria (2022)

¹⁷ Em outras palavras, a janela única aquaviária visa alcançar os mesmos objetivos almejados pela implementação de uma janela única, porém, especificamente para os processos de liberação de carga e transporte no setor portuário.

As Diretrizes FAL.5/Circ.42 indicam, ainda, as principais características a serem consideradas na implementação de uma janela única aquaviária:

- a) observância à Convenção para Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, quanto às informações solicitadas por autoridades públicas;
- b) utilização de processos e padrões unificados para envio de informações;
- c) centralização de informações;
- d) observância às Recomendações do UN/Cefact;
- e) vedação à adoção de sistemas paralelos de informação; e
- f) emprego adequado de tecnologia da informação.

Por fim, diretrizes e recomendações que, embora não tenham como objeto especificamente a implementação de um modelo de janela única aquaviária, tratam de temas correlatos, e podem ser consultadas como instrumentos subsidiários:

QUADRO 8 – Diretrizes e recomendações subsidiárias

Entidade	DIRETRIZES E RECOMENDAÇÕES
 <p>Parlamento Europeu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diretriz 2010/65/EU: trata das formalidades administrativas para navios chegando ou saindo de portos dos Estados-membros; define os requisitos técnicos para implementação de uma Janela Única; • Diretriz 2002/59/EC: estabelece um sistema comunitário de informação e monitoramento do tráfego de embarcações; • Resolução de 5 de maio de 2010: objetivos e recomendações estratégicas para a política de transporte marítimo europeu; • Resolução de 15 de dezembro de 2011: guia para uma Área Única de Transporte Europeu – Em busca de um sistema de transporte competitivo e com recursos eficientes; • Resolução de 2 de julho de 2013 sobre Crescimento Azul: melhorando o crescimento sustentável nos setores de marinha, transporte marítimo e de turismo. Destaca a importância de troca de informações e melhores práticas entre os diferentes níveis de autoridades públicas através da criação de uma plataforma europeia específica.
 <p>Organização Marítima Internacional</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Convenção da Organização Marítima Internacional sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (1965, FAL Convention): estabelece formalidades administrativas para saída e entrada de navios com o objetivo de impedir atrasos desnecessários no tráfego marítimo, auxiliar na cooperação entre governos e garantir a maior praticidade na uniformidade das formalidades e demais procedimentos.
 <p>Organização Mundial do Comércio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Acordo de Facilitação do Comércio (WTO TFA Agreement 2018): apresenta o processo simplificado e harmonizado das diversas regulações, requerimentos e processos de controles governamentais que se aplicam na saída e chegada de embarcações.¹⁸

Fonte: Elaboração própria (2022)

18 WORLD BANK. **Accelerating digitalization: critical actions to strengthen the resilience of the maritime supply chain**. dez. 2020. (Mobility and transport connectivity series).

2.2 EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS CONCRETAS DE IMPLEMENTAÇÃO DE MODELOS DE JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

Vários países aplicaram na prática as recomendações e diretrizes internacionais apontadas no tópico anterior. O Anexo A das Diretrizes FAL.5/Circ.42 contém exemplos de modelos de janela única aquaviária (e mesmo modelos mais amplos de janela única que englobam outros modais de transportes) já implementados internacionalmente.



De acordo com as Diretrizes FAL.5/Circ.42, esses exemplos oferecem experiências concretas e informações relevantes que os países responsáveis consideraram na implementação de suas janelas únicas aquaviárias e que podem ser utilizadas no auxílio para outros países implementarem seus respectivos modelos.


O **Quadro 9** a seguir sintetiza as informações das janelas únicas aquaviárias citadas no Anexo A das Diretrizes FAL.5/Circ.42:


QUADRO 9 – Experiências internacionais de países que implementaram modelos de janela única aquaviária (Diretrizes FAL.5/Circ.42)

País	Sistema	Início da operação	Objetivo, conforme apresentado por país	Stakeholders envolvidos
 Finlândia	Portnet	2000	<ul style="list-style-type: none"> Cumprir as exigências regulatórias da União Europeia quanto à implementação de uma janela única aquaviária. 	<ul style="list-style-type: none"> Agência de Transporte Finlandesa Alfândega Finlandesa Guarda Costeira Finlandesa Portos Finlandeses Provedores de informações portuários
 Alemanha	NSW Deutschland	2015	<ul style="list-style-type: none"> Reduzir ônus administrativos para submissão de informações por embarcações, em conformidade com as Diretivas da União Europeia e da FAL, para embarcações que utilizam os portos da Alemanha e de outros países-membros da União Europeia. 	<ul style="list-style-type: none"> Ministério Federal do Transporte Estado Federal e autoridades locais Provedores de informações dos portos

País	Sistema	Início da operação	Objetivo, conforme apresentado por país	Stakeholders envolvidos
 <p>Japão</p>	<p>Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System - NACCS</p>	<p>1999 (operação do Port EDI) 2003 (início da integração do Port EDI e do NACCS) 2008 (integração do Port EDI e do NACCS)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Processamento online de procedimentos de autoridades marítimas/portuárias, alfandegárias e outras autoridades administrativas relevantes, de serviços do setor privado para chegada e partida de embarcações e aeronave e/ou de importação e exportação de cargas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Marítimos: empresas de navegação, embarcações, operadores de pátios de contêineres, operadores de depósitos, despachantes alfandegários, depósitos de embarcações, companhias de seguros, importadores e exportadores, operadores de vanpool e NVOCC. • Aéreos: companhias aéreas, agentes de cargas aéreas, operadores de depósitos, fornecedores de voos, despachantes alfandegários, depósitos de aeronaves, companhias de seguros, importadores e exportadores. • Entes públicos relacionados ao setor portuário: Ministério das Finanças; Centros de Serviço de Monitoramento de Tráfego; Agência de Gestão Portuária; Ministério da Saúde, Trabalho e Bem-Estar; Ministério da Justiça; Centro de Controle de Tráfego Portuário; autoridade portuária; Secretaria Distrital de Transporte; Estações de Guarda Costeira. • Entes públicos relacionados a procedimentos alfandegários: Ministério das Finanças, Ministério da Saúde, Trabalho e Bem-Estar, Ministério da Agricultura, Flora e Pesca, Ministério da Economia, Comércio e Indústria.

País	Sistema	Início da operação	Objetivo, conforme apresentado por país	Stakeholders envolvidos
 Ilhas Marshall	Maritime single window	Ainda não operacional (em fase de modelagem e planeamento)	<ul style="list-style-type: none"> O Porto de Majuro na República das Ilhas Marshall não opera procedimentos complexos e lida, proporcionalmente, com baixo fluxo comercial anual. O país entende que as normas e procedimentos desenvolvidos pela IMO para a implantação de uma janela única aquaviária são flexíveis e podem considerar a variação de níveis baixos de fluxo comercial em Estados em situação de desenvolvimento localizados em pequenas ilhas, como é o caso da República das Ilhas Marshall. Caso a IMO entenda que não há flexibilidade para implementação de uma janela única aquaviária a ser futuramente negociada e implantada, a República das Ilhas Marshall propõe que uma solução de software de baixo custo e menos complexa possa ser criada em parceria com outros Estados em situação semelhante. 	<ul style="list-style-type: none"> Embarcações visitantes, agentes de transporte local e agências governamentais (Autoridade Portuária, Imigração, Autoridade Alfandegária, de Quarentena e EPA).
 Coreia do Sul	Port-MIS	1995	<ul style="list-style-type: none"> Trata-se de um sistema de informação de processamento online de tarefas administrativas relacionadas à movimentação de embarcações e à entrada e saída de cargas em portos, que conecta os portos nacionais em uma única rede para viabilizar o peticionamento administrativo de civis não visitantes, a qualquer momento e em qualquer local, como peticionamento via EDI, internet e dispositivos móveis. 	<ul style="list-style-type: none"> Companhias de navegação, companhias de operação de terminais, embarcações e despachantes, Ministério de Assuntos Marítimos e Pesca, Secretarias Regionais de Assuntos Marítimos e Secretarias de Pesca, Ministério da Justiça, Autoridades Portuárias, Autoridades Alfandegárias, Estação de Quarentena, Companhia de Gestão Marítima e Ambiental.

País	Sistema	Início da operação	Objetivo, conforme apresentado por país	Stakeholders envolvidos
 Espanha	DUEPORT	1994 (operação do primeiro sistema de janela única alfandegária) 2000 (operação do primeiro sistema de janela única de administração marítima) 2015 (entrada em operação do DUEPORT)	<ul style="list-style-type: none"> Simplificar e harmonizar os procedimentos administrativos aplicáveis ao transporte marítimo por meio da geração e transmissão de dados eletrônicos. Declarantes podem submeter eletronicamente as exigências administrativas relacionadas à chegada, permanência e saída de portos espanhóis. Permitir que todas as informações sejam submetidas uma única vez para que sejam disponibilizadas para todas as autoridades espanholas competentes, outras autoridades competentes de Estados-membros da União Europeia para a Agência de Segurança Marítima da Europa. 	<ul style="list-style-type: none"> Companhias de navegação e agentes marítimos, sistemas da comunidade portuária, provedores de soluções de tecnologia da informação, Agência Estatal de Administração Tributária e Aduaneira; Direção Geral da Marinha Mercante e Capitânias Marítimas, Autoridade de Busca e Resgate (Sasemar), Polícia Nacional, Subdireção Geral de Saúde Exterior; Guarda Civil, Marinha espanhola, Ministério da Defesa, SafeSeaNET (EMSA), Autoridades Portuárias, Portos do Estado.
 Suécia	Reportal	2015	<ul style="list-style-type: none"> Cumprir a Diretiva 2010/65 da União Europeia e integrar todas as formalidades de submissão de informações. Viabilizar a solicitação de pilotos e lidar com taxas de passagem. Viabilizar o envio de informações portuárias para os portos. Simplificar a submissão e envio de informações de navegação não apenas pela unificação dos sistemas existentes, mas também pela remoção de redundâncias e/ou informações desatualizadas nos processos de submissão. 	<ul style="list-style-type: none"> Administração Marítima Sueca, Guarda Costeira, Autoridade Aduaneira, Agência de Transporte Sueca, Portos suecos, proprietários de embarcações e respectivos agentes.

País	Sistema	Início da operação	Objetivo, conforme apresentado por país	Stakeholders envolvidos
 Ucrânia	Maritime single window – MSW	Em implementação (atualmente, está em funcionamento um <i>Port Community System</i> , chamado ISPS)	<ul style="list-style-type: none"> A MSW é um sistema de informação e telecomunicação, na forma de um complexo de software e hardware e subsistemas de informação, que oferece um ambiente para a coleta, distribuição e troca de informações sobre embarcações e uma estrutura de dados, regras e gestão de direitos de entrada bem-organizada e definida de forma padronizada, em conformidade com as exigências da legislação nacional e internacional. A MSW ainda oferece interação customizada a nível de sistema-sistema para organização transparente de acesso mútuo de usuários em conformidade com as normas aplicáveis, esquemas tecnológicos e direitos de acesso e exigências de gestão de documentos eletrônicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Autoridades: Autoridade de Portos Marítimos Ucrânicos, Serviço Fiscal da Ucrânia, Controle de Fronteiras da Ucrânia, Serviço Sanitário da Ucrânia, Serviço Fito sanitário da Ucrânia e Autoridade de Transporte Ferroviário da Ucrânia. Partes: agentes marítimos, agentes de linhas de contêineres, despachantes, operadores de terminais, companhias de transporte e prestadores de serviços.

Fonte: Elaboração própria (2022)

Partindo dos exemplos indicados acima, passa-se a um aprofundamento da análise dos respectivos modelos de janela única aquaviária dos países cujos sistemas já estão concretamente implementados em nível nacional, quais sejam: Finlândia, Japão, Coreia do Sul, Espanha e Suécia.¹⁹

2.2.1 MODELO DE JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA: FINLÂNDIA

No caso da Finlândia, o sistema utilizado é o Portnet, que é operado pela Traficom (Agência Finlandesa de Transporte e Comunicações), e constitui um sistema de informações de tráfego de portos, por meio do qual representantes das embarcações devem submeter declarações de chegada e saída às autoridades finlandesas. As declarações podem ser submetidas através de declarações online ou como mensagens de declaração.²⁰

A criação do Portnet foi motivada pelo fato de que diversos formulários diferentes, mas com conteúdo similar, tinham que ser preenchidos e entregues às autoridades toda vez que uma embarcação chegava ou saía dos portos finlandeses. Atualmente, o sistema

¹⁹ Nesse sentido, ficará de fora dessa análise os modelos das Ilhas Marshall e Ucrânia, por não estarem concretamente implementados. A Alemanha também ficará de fora porque, no atual estágio de implementação, o modelo alemão está bastante voltado para uma integração regional no âmbito da União Europeia, o que escapa aos limites do projeto da JUA brasileira.

²⁰ Informações retiradas do site da Alfândega Finlandesa (Tulli Customs). Disponível em: <<https://tulli.fi/en/about-e-services/services/port-traffic-declaration-service-portnet->>

cobre o tráfego marítimo no país inteiro e constitui parte significativa da infraestrutura do tráfego de informação marítima.²¹

A utilização do Portnet busca oferecer as seguintes vantagens:²²

- a) modelo operacional progressivo entre os setores público e privado que intensifica a cooperação de diferentes agentes e estimula condições operacionais para o comércio exterior;
- b) a Administração Marítima retira informações estatísticas básicas do Portnet diretamente para o seu próprio sistema de informações, de modo que a entrada de dados e procedimentos estatísticos são feitos de maneira rápida e a qualidade dos dados é melhorada, assim como a segurança marítima, limitando os riscos relativos ao transporte marítimo;
- c) a Autoridade Alfandegária opera com procedimento de atividade uniforme e documentos de negócios eletrônicos, o que torna o trabalho administrativo mais rápido e mais eficiente. As declarações eletrônicas tornam as funções administrativas menos dependentes da presença de agentes em um determinado local ou horário específico, o que libera recursos que podem ser utilizados para outros propósitos, promovendo eficiência administrativa;²³ e
- d) uma melhora na eficiência das atividades dos portos, principalmente na diminuição do volume de documentos manuais, o que leva à diminuição de erros e economiza tempo de maneira substancial (esses fatores também beneficiam empresas de navegação e corretoras). Além disso, o Portnet permite o aumento do volume de negócios, tendo em vista que o processamento de dados de faturamento e estatística se torna mais rápido, o que acaba por desenvolver operações de negócios no setor portuário. Antes do Portnet, aproximadamente nove formulários diferentes tinham que ser preenchidos nos portos.

Em resumo, o Portnet tem potencial de gerar impactos econômicos (diminuição de custos, de tempo, etc.), ecológicos, já que diminui o uso de papel, e social, ao aumentar a produtividade dos trabalhadores envolvidos e fazer o uso eficiente dos recursos humanos.²⁴ Contudo, os benefícios do Portnet dependem muito do nível da utilização do próprio

21 O sistema Portnet tem cerca de 1.000 usuários todos os dias e cerca de 1.500 IDs de usuário são compartilhados. Todas as escalas de navios finlandeses estrangeiros (aproximadamente 40.000 por ano) são registradas no Portnet e são usadas pelas alfândegas, autoridades marítimas e outras partes interessadas. Disponível em: <<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/portnet>>

22 HAUTALA, R; *et. al.* **PortNet impact evaluation (PortNetin vaikuttavuuden arviointi)**. 2003. Disponível em: http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/fits/julkaisut/hanke8/portnet_english.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

23 HAUTALA, R; *et. al.* **PortNet impact evaluation (PortNetin vaikuttavuuden arviointi)**. 2003. Disponível em: http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/fits/julkaisut/hanke8/portnet_english.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

24 TIJAN, Edvard. *et. al.* **Maritime national single window: a prerequisite for sustainable seaport business**. *Sustainability*, v. 11, n. 17, 2019.

sistema, que se retroalimenta, e do número de navios nos portos finlandeses. Com um alto nível de utilização, os benefícios passam a ser mais claramente percebidos.²⁵

2.2.2 MODELO DE JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA: JAPÃO

No caso do Japão, o sistema NACCS realiza o processamento online de procedimentos regulatórios da alfândega e outras autoridades administrativas relevantes, assim como setores de serviços privados para a chegada e partida de navios e aviões e/ou importação e exportação de produtos.

Em seus moldes atuais, o NACCS corresponde à integração de dois sistemas previamente existentes de forma independente e segregada: **(i)** o Air-NACCS, que processava a importação e exportação aérea, tendo sido colocado em operação como forma de uma parceria público-privada em 1978, para processar a crescente carga aérea para importação no aeroporto Narita; e **(ii)** o Sea-NACCS, que processava os fluxos informacionais de importação e exportação marítima, e foi posto em operação em 1991.²⁶

O Sea-NACCS e o Air-NACCS foram revisados em 2008 e 2010, respectivamente, e foram formalmente integrados em um sistema único, que ficou conhecido simplesmente como NACCS.²⁷⁻²⁸

Nesse mesmo contexto, o Port *EDI*, administrado pelo Ministério da Terra, Infraestrutura, Transporte e Turismo, o *Crew Landing Permission Support System*, administrado pelo Ministério da Justiça, e o JETRAS, administrado pelo Ministério da Economia, Comércio e Indústria, foram incorporados ao sistema NACCS. Posteriormente, o Portal Comum, FAINS, administrado pelo Ministério da Saúde, Trabalho e Bem-Estar, PQ-NETWORK e ANIPAS, administrados pelo Ministério da Agricultura, Silvicultura e Pesca, também foram integrados.

Os usuários do setor privado ainda têm a opção de realizar uma submissão/declaração manual, por não ser obrigatória por lei a utilização do NACCS e de serviços de janela única para procedimentos de comércio e logística.

Atualmente, o NACCS é operado e dirigido pelo Centro NACCS, com base na Lei para Empresas Relacionadas à Importação e Exportação por Meios Eletrônicos de Processamento.²⁹

25 LEVIÄKANGAS, Pekka; HAUTALA, Raine. **Impact Evaluation of Maritime I.T.S – Case PortNet**. Disponível em: <https://cris.vtt.fi/en/publications/impact-evaluation-of-maritime-its-case-portnet>. Acesso em: 29 nov. 2022.

26 SAWAFUJI, Takuya. **Sumário nº 6**. abr. 2011. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/brief6.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

27 Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) of the United Nations and United Nations Network of Experts for Paperless Trade and Transport in Asia and the Pacific (UNNExT). **Single Window for Trade Facilitation: Regional Best Practices of Single Windows**. 2018. p. 22-26.

28 Desde que foi lançado, o sistema NACCS foi periodicamente atualizado a cada oito anos, aproximadamente. Isso resultou em uma melhora da sua qualidade e performance. A sexta geração do NACCS foi implementada em outubro de 2017.

29 SAWAFUJI, Takuya. **Sumário nº 6**. abr. 2011. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/brief6.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Para a operação e a manutenção do sistema, o Centro NACCS recebe as seguintes taxas de serviços dos usuários:³⁰ **(i)** Declarações de importação e exportação; **(ii)** Entrada no porto; **(iii)** Manifesto (por nota fiscal de posto); e **(iv)** Instruções de envio.

A utilização do NACCS oferece as seguintes vantagens:

- a) integra sistemas administrativos relevantes para serviços de fronteira, alcançando uma maior efetividade de custo ao operar tais instalações e melhorando a conveniência dos usuários;³¹
- b) aproximadamente 98% das declarações de importação e exportação são processadas eletronicamente, o que fornece ajuste cambial estrangeiro automático, cálculo de obrigações e transferência eletrônica de fundos em declarações de importação. Tudo isso reduz de maneira significativa o tempo total para liberação alfandegária e outros procedimentos relacionados;³²
- c) viabiliza a metodologia de serviço *One Stop Service* (serviço de parada única), o que possibilita que procedimentos de controle de alimentos, quarentena de flora e fauna, juntamente com procedimentos alfandegários, sejam realizados através de um único terminal do cliente da NACCS. Isso acabou por tornar a submissão de documentos de permissão de comida, plantas e animais para escritórios alfandegários desnecessária;³³
- d) acelera os procedimentos de comércio, permitindo aos usuários implementar todos os procedimentos necessários dos Ministérios relevantes através de uma única entrada e transmissão de dados, contribuindo amplamente para a redução do tempo de liberação de carga (os usuários podem utilizar todos os sistemas conectados através de uma única ID e senha fornecidos pelo Portal Comum);³⁴ e
- e) integrou e harmonizou os formulários, termos e dados, o que liberou os usuários de ter que fornecer os mesmos dados repetidamente, permitindo o reuso dos dados que já se encontram no sistema.³⁵

30 Economic and Social Commission for Asia and the Pacific of the United Nations (UNESCAP) and United Nations Network of Experts for Paperless Trade and Transport in Asia and the Pacific (UNNEXt). Single Window for Trade Facilitation: Regional Best Practices of Single Windows. 2018. p. 22-26.

31 SAWAFUJI, Takuya. **Sumário nº 6**. abr. 2011. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/brief6.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

32 Tais como: Liberação de navios; Permissão de pouso; Procedimentos alfandegários; Controle de comércio; Quarentena de animal; Quarentena de planta; Quarentena de alimento;

33 SAWAFUJI, Takuya. **Sumário nº 6**. abr. 2011. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/brief6.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

34 SAWAFUJI, Takuya. **Sumário nº 6**. abr. 2011. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/brief6.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

35 SAWAFUJI, Takuya. **Sumário nº 6**. abr. 2011. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/brief6.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

2.2.3 MODELO DE JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA: COREIA DO SUL

Na Coreia do Sul foi implementado o sistema Port-Mis, cujo serviço foi iniciado pela Korean Logistics Network Corp. (KL-Net), estatal especializada em computadorizar a logística marítima e fomentar a competitividade entre os portos nacionais.

O sistema Port-Mis é voltado aos portos de exportação e importação para tratar de todos os trabalhos operacionais portuários como a comunicação de entrada de navio no porto, o uso de instalações portuárias, os dados do sistema central de controle, a entrada e saída de cargas, cobrança fiscal, notificação de saída de navio, entre outras operações portuárias. O grande objetivo do sistema é fazer com que os portos operem no modelo *Just In Time*, aumentando a eficiência de carga e descarga no modal marítimo.

Desta forma, o sistema lida com quatro grandes frentes: **(i)** Controle de Navios; **(ii)** Controle de Cargas; **(iii)** Faturamento; e **(iv)** Estatísticas. Tais núcleos estão integrados no sistema de forma contínua, de maneira que o processo conta com 22 documentos a serem submetidos.

A arquitetura do sistema envolve todos os stakeholders do processo portuário no país, utilizando como usuários internos o Ministério de Terra, Transportes e Assuntos Marítimos (MLTM), as autoridades portuárias, e os órgãos de controle de meio ambiente. Por outro lado, entre os agentes externos envolvidos no sistema estão as agências de navegação, as companhias de operação dos terminais; o exportador/importador; a companhia de navegação; e as companhias de exame de carga.

A utilização do Port-Mis oferece as seguintes vantagens:

- a) diminuição do processo burocrático a partir da submissão única do Port-Mis: os deslocamentos até as repartições públicas diminuíram em 95%; os documentos em papel reduziram em 97%;³⁶
- b) as operações portuárias passaram a ser feitas *Just In Time* e os usuários do sistema conseguem acessar em tempo real as informações sobre a embarcação;³⁷ e
- c) simplificação da documentação: o processo portuário passou de 75 para 22 documentos ao todo e o sistema eliminou a submissão de 2.5 milhões de documentos em papel.³⁸

36 KMI - KOREA MARITIME INSTITUTE. **Logistics Information System in the Republic of Korea – Port -MIS**. 2015. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/06%20-%20PortMIS.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

37 KL-NET - KOREA LOGISTICS NETWORK CORP. **Introduction of Port Management Information System in Korea**. Disponível em: <http://www2.nkust.edu.tw/~hgyang/KLN.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

38 KMI - KOREA MARITIME INSTITUTE. **Página principal**. 2022. Disponível em: <https://www.kmi.re.kr/eng/main/main.do?rbsidx=1>. Acesso em: 29 nov. 2022.

2.2.4 MODELO DE JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA: ESPANHA

Na Espanha, foi implementada a plataforma Dueport que atualmente tem sua operação e gestão feita pela estatal Puertos Del Estado, empresa responsável por executar a política portuária do governo.

Denominada “ventanilla única”, a plataforma visa permitir a todos os atores da comunidade portuária preencher uma única vez e enviar eletronicamente os documentos e formalidades requeridas sobre suas estacas, atracações e operações.

A janela única aquaviária espanhola atua em diversas frentes como um agregador de informações para todas as autoridades portuárias marítimas, um intermediário entre as diferentes autoridades e a alfândega, provê uma interface de usuários e de mensagens para a indústria submeter todas as informações sobre embarcações, além de estar adaptado ao sistema europeu SafeSea Net, que integra as janelas aquaviárias da União Europeia.

O principal objetivo do sistema é conectar usuários da comunidade com as autoridades portuárias no modelo de submissão única. No Dueport, o usuário se conectará, mesmo que diretamente, através do PCS, com todas as autoridades de alfândega, marítima, de controle de fronteira, de saúde, guarda civil, busca e salvamento e de defesa nacional.

O sistema lida com todas as declarações atinentes a estas autoridades portuárias, o que abrange: **(i)** identificação e particularidades do navio; **(ii)** escalas e facilidades portuárias; **(iii)** entrada e saída da embarcação; **(iv)** descrição de carga; **(v)** objetivos das operações; **(vi)** informações de segurança (ISPS); **(vii)** lista de passageiros e / ou equipe; **(viii)** recepção e tratamento de resíduos; **(ix)** declarações de substâncias perigosas ou poluentes; **(x)** declaração marítima de saúde (MDH); **(xi)** declaração sumária de armazenamento temporário e **(xii)** manifestação de carga.

Em resumo, o sistema foi implantado para lidar com todos os requerimentos logísticos portuários através do sistema de informação por internet, assim como todos os tipos de operações portuárias.

A utilização do Dueport oferece as seguintes vantagens:

- a) integração do Dueport com outros sistemas governamentais que permite a desburocratização de operações portuárias e viabiliza a eficiência da submissão única, visto que a adoção de sistemas paralelos é um dos principais causadores de ineficiência no setor portuário,³⁹⁻⁴⁰

39 OMI - ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Guidelines for setting up a Maritime Single Window**. FAL.5/Circ.42/Rev.1. jul. 2021. Disponível em: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandatory%20documents/FAL.5-Circ.42.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

40 SILVA, Rafael Mozart. *et. al.* A aplicação da tecnologia Vessel Traffic Management Information System (VTMIS): um estudo comparativo entre brasil e espanha. **Revista Espacios**, v. 36, n. 22, 2015. Disponível em: <https://www.revistaespacios.com/a15v36n22/15362201.html>. Acesso em: 29 nov. 2022.

- b) permite a harmonização da documentação pela plataforma, a partir da utilização dos parâmetros considerados modelos pela Organização Mundial do Comércio e pelas Nações Unidas, o EDIFACT, que permite a integridade das mensagens.

2.2.5 MODELO DE JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA: SUÉCIA

Por fim, a Suécia possui uma janela única aquaviária conhecida como Reportal, que é um portal para submissão única de informações que serão reaproveitadas em diversos momentos.

O sistema é gerenciado pela agência governamental Administração Marítima da Suécia, que é uma estatal responsável pelo setor de transporte marítimo.

A proposta do Reportal é a redução de submissão de informações redundantes que inclui processos regulatórios alfandegários e controle de fronteiras na atividade marítima.⁴¹

A abordagem digital do sistema se traduz em uma janela aquaviária que facilita e torna mais eficiente as atividades administrativas para navios visitarem os portos suecos. O conceito se constrói a partir da absorção de informações de diversas fontes e, concomitantemente, o provimento dessas informações aos atores públicos e privados do setor.⁴²

A partir da submissão de informações referentes à chegada da embarcação, regularidade tributária, inspeções da carga, controle de fronteira, declarações sanitárias e de saúde, e status gerais da embarcação, estas são lidas a partir de uma plataforma integrada e distribuídas às autoridades. Tais informações são levadas aos servidores específicos de cada entidade. O caminho inverso é utilizado para a resposta das autoridades para as embarcações.

O compartilhamento horizontal de informações de diferentes fontes (como a guarda costeira, polícia, defesa nacional, alfândega, entre outros) é o que simplifica a entrada nos portos.

A utilização do Reportal oferece as seguintes vantagens:⁴³

- a) parâmetros de notificações e interfaces para compartilhamento de informações baseado nas diretrizes da IMO/FAL e da União Europeia, qual seja, um sistema *dual* em que os stakeholders que submetem informações recebem em um mesmo ponto de acesso todos os *reportes* necessários dos outros stakeholders do portal;

41 OMI - ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Guidelines for setting up a Maritime Single Window**. FAL.5/Circ.42/Rev.1. jul. 2021. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandatory%20documents/FAL.5-Circ.42.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

42 ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA SUECA. **Maritime Single Window: Lessons Learnt**. 17 maio 2021. Acesso em: <https://www.onthemosway.eu/wp-content/uploads/2016/05/Presentation-MOSForumClean.compressed.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

43 LIND, Mikael; REZ, Mikael. Do maritime authorities have a role in digitalization of shipping?. In: **TransInfo**. Disponível em: <https://trans.info/en/do-maritime-authorities-have-a-role-in-digitalization-of-shipping-231825>. Acesso em: 29 nov. 2022.

- b) interface adaptada para agências específicas, através do desenvolvimento concomitante de um PCS – um software de integração de dados centralizados dos portos com os softwares de exportadores/importadores;
- c) arquitetura horizontal (independente) para compartilhamento de informações entre as diferentes comunidades que acessam o portal. O direcionamento do portal ao sistema específico de cada autoridade estatal é o que possibilita a efetividade da integração do sistema; e
- d) interface para stakeholders externos que facilita a carga administrativa para reporte dos navios necessários para a escala das embarcações nos portos.

2.3 SÍNTESE DAS MELHORES PRÁTICAS E DIRETRIZES INTERNACIONAIS

A partir da exposição das experiências internacionais acerca da implementação e utilização de sistemas de janela única, identificam-se as seguintes práticas e diretrizes que podem ser consideradas como boas práticas para a implementação e operação de um modelo de janela única aquaviária para modernização e eficiência das operações portuárias:

- a) regulamentação, por meio de atos normativos estatais, para criação do modelo de janela única aquaviária, estabelecendo a organização administrativa e competência dos entes públicos envolvidos e a estrutura administrativa responsável pela implementação, coordenação e posterior operação da janela única aquaviária;
- b) definição de procedimentos rotineiros de avaliação dos processos da janela única aquaviária, com a indicação de responsáveis pela manutenção da atualidade do sistema e da lista de dados e informações exigidos dos anuentes, de modo a manter a aderência do sistema aos padrões regulatórios e às necessidades reais dos anuentes;
- c) padronização das informações e dados utilizados nos fluxos de informações necessários à operação da logística portuária;
- d) unificação dos sistemas utilizados no modal aquaviário com a integralização dos sistemas de liberação de embarcações (trânsito portuário), liberação de cargas (importação/exportação) e serviços de fronteira;
- e) encerramento de sistemas paralelos nas operações portuárias com a implementação de submissão única de informações para acesso de todos os intervenientes e canal único de conectividade entre os usuários e as autoridades/anuentes portuários;
- f) redução do número de formulários e/ou campos de informações a serem preenchidos pelos agentes e pelas autoridades públicas, com a eliminação de redundâncias nos processos de submissão e conferência de informações;

- g) compartilhamento horizontal de informações entre os órgãos anuentes;
- h) utilização dos sistemas eletrônicos de logística para controle estatístico e de faturamento por parte da autoridade portuária com vistas a manter os procedimentos portuários atualizados e adaptados às necessidades reais dos agentes envolvidos;
- i) utilização de sistemas que permitam ajuste cambial automático, cálculo de obrigações e transferência eletrônica dos recursos financeiros envolvidos nas declarações de importação e exportação;
- j) utilização de sistemas que permitam o fornecimento e a troca de informações em tempo real; e
- k) simplificação e otimização da interface dos sistemas eletrônicos utilizados na operação da janela única aquaviária, como forma de facilitar a troca de informações.



3 RELEVÂNCIA DA MODERNIZAÇÃO DOS PROCESSOS PORTUÁRIOS PARA A INDÚSTRIA

O comércio e o transporte nacionais e internacionais por meio do modal marítimo abrangem diversos custos para os agentes envolvidos. Esses custos podem ser classificados em custos diretos, tais como as taxas aduaneiras, e custos indiretos, que decorrem da ineficiência dos procedimentos portuários.⁴⁴

A este respeito, a burocracia enfrentada pelos agentes de comércio nos processos de exportação e importação, no Brasil, costuma ser frequentemente apontada como um dos principais entraves para o desenvolvimento de operações comerciais,⁴⁵ incrementando os referidos custos indiretos na realização do comércio exterior.

Neste particular, procedimentos portuários ineficientes implicam custos adicionais para os transportadores e exportadores/importadores, desestimulando a inclusão ou prejudicando a consolidação do Brasil em rotas de comércio internacional. Por sua vez, esse cenário impacta diretamente a Indústria do país, que perde sua atratividade comercial, em razão dos custos indiretos que comprometem sua competitividade.

No tocante ao setor portuário, os custos adicionais incorridos pelos operadores logísticos podem impactar, ilustrativamente, na diminuição do número de mercadorias, embarcações e pessoas circulando pelos portos em um período determinado. Em outras palavras, o volume comercial diminui, desacelerando a economia do setor portuário.

Outro fator relevante é que os operadores logísticos, ao planejarem suas operações, incluem, na contabilização do custo necessário, o tempo que a embarcação perde ancorada, atracada no porto para embarque/desembarque ou à espera de liberação. Esse tempo gasto tem efeitos econômicos para o dono da embarcação e para toda a cadeia logística,

44 CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Impactos da facilitação do comércio sobre a indústria de transformação no Brasil**. Brasília: CNI, 2015. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/53/21/5321bb3d-ae2c-410e-a725-372cc899171e/3_estudo_de_impacto_da_facilitacao_do_comercio_cni.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

45 CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Principais problemas da empresa exportadora**. Brasília: 2014. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/6f/e4/6fe41f07-aac7-4c78-9910-14f638f8037c/entravesasexportacoesbrasileiras_2014.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022; CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Exportações ganham importância para indústria brasileira. Sondagem Especial: comércio exterior, ano 16, ed. 64, n. 6, dez. 2015**. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/8b/79/8b792c7d-6ec8-48aa-afff-f79f46ded340/sondespecial_comercioexternor_dezembro2015.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022; CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Pesquisa: os problemas da empresa exportadora brasileira**. Brasília: 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/assuntos-internacionais/publicacoes/desafios-a-competitividade-das-exportacoes-brasileiras-2022/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

demandando o dispêndio de recursos financeiros para manter a embarcação estacionada (combustível, gastos de pessoal, além do custo de oportunidade).

Além disso, quanto mais burocrático o procedimento e quanto maior o número de etapas e processos que devem ser seguidos pelos interessados para a realização da operação comercial pelo modal portuário, maior a possibilidade de os operadores e os próprios órgãos anuentes incorrerem em erros ou falhas de procedimento, que prejudicam ainda mais a eficiência da operação e aumentam os custos indiretos.

Ou seja, a ineficiência dos procedimentos aduaneiros e logísticos portuários resulta em um menor fluxo de mercadorias e gastos maiores para os operadores, o que, por sua vez, diminui a atratividade do país para o comércio e para a indústria.

Todos esses fatores são relevantes tanto do ponto de vista nacional quanto internacional. Considerando que o crescimento sustentável da Indústria não pode levar em consideração apenas e tão somente o consumo interno, deve-se sempre ter em mente que quanto maior a abertura de um país para o comércio internacional, maior será a sua competitividade comercial e o estímulo para o seu crescimento industrial.

Nesse sentido, inclusive, o Senado Federal aprovou em março de 2016 o Acordo de Facilitação de Comércio da OMC, conhecido como Acordo de Bali. O Acordo busca justamente desburocratizar o comércio exterior, o que envolve a eliminação de obstáculos administrativos.

Apesar de ser uma iniciativa importante e trazer medidas relevantes para os procedimentos comerciais, o Acordo de Bali é apenas um ponto de partida. É necessário que o país invista em outras medidas, projetos e sistemas que contribuam para a diminuição dos custos de transação nos portos brasileiros e que tragam benefícios para a indústria nacional.

Desse modo, apesar de já terem sido implementadas ações iniciais de modernização procedimental no PSP (por exemplo no que se refere à estadia de uma embarcação em um porto brasileiro, e aos procedimentos de atracação, operação e desatracação), ainda é preciso que seja expedida uma anuência⁴⁶ por cada agente fiscalizador (ou “anunte”) envolvido no processo,⁴⁷ sem que exista, ainda, a completa integração do Portal Único de Comércio Exterior.

46 Autorizações para uma Embarcação realizar: Atracação, Arribada, Reatracação, Desatracação e Operações no cais ou fundeio. Disponível em: <https://concentrador.portosempapel.gov.br/PSP-CDP/public/pages/consultasPublicas/glossario.xhtml>.

47 SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Departamento de Sistema de Informações Portuárias. **Projeto Porto Sem Papel**. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/251/1/Projeto%20Porto%20Sem%20Papel.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

É justamente nesse contexto que se inserem os projetos de modernização dos processos portuários como forma de aumentar a competitividade da indústria nacional e estimular novas operações comerciais.

A implantação de sistemas logísticos mais modernos e tecnológicos possibilita a diminuição nos custos incorridos e no tempo gasto com todo o processo, o que, por sua vez, aumenta a atratividade e a competitividade do comércio e das indústrias brasileiras no cenário internacional.

As vantagens dessa modernização já foram verificadas em outros países.⁴⁸ No próprio Brasil, as mudanças nos procedimentos de logística que ocorreram ao longo dos anos com a evolução dos aparatos tecnológicos trouxeram avanços logísticos.⁴⁹

Porém, conforme será mais bem detalhado, ainda existe espaço e necessidade de melhorias na eficiência dos processos portuários, considerando todos os seus efeitos no desenvolvimento industrial e comercial do país.

48 Cf. item 2 do Relatório.

49 Cf. será exposto no item 4 do Relatório.



4 INICIATIVAS DE CONTROLE E LIBERAÇÃO DE CARGA E TRÂNSITO NO BRASIL

4.1 ANTECEDENTES DO CONTROLE DE CARGA E TRÂNSITO NO BRASIL

Previamente à instalação do Siscomex e do PSP, para que as embarcações fossem liberadas pelos agentes fiscalizadores (Anvisa, Marinha, Receita Federal, etc.), era necessário preencher mais de 100 formulários físicos, muitas vezes repetindo as mesmas informações.⁵⁰

Como não havia digitalização dos procedimentos e atos praticados, as anuências só podiam ser concedidas pelos agentes fiscalizadores depois que a embarcação já estava no porto e depois que todos os documentos tivessem sido entregues e aprovados.⁵¹

Dessa forma, armadores e outros operadores logísticos dependiam dos serviços de prepostos ou de uma agência de navegação marítima, que, por sua vez, deveriam seguir os procedimentos e fazer uso dos sistemas de cada um dos anuentes.

Além disso, como as informações tinham que ser validadas e trocadas entre os anuentes e não havia um sistema eletrônico integrado, essa comunicação não era feita de forma padronizada, sendo extremamente ineficiente.⁵²

Em face do desenvolvimento tecnológico e da demanda dos setores da Indústria e do comércio, esse panorama motivou a implantação de iniciativas com vistas a aprimorar o fluxo de informações, sobretudo a partir da digitalização dos processos, como foi o caso da iniciativa do PSP.

50 SERPRO - SERVIÇO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS. **História de sucesso:** secretaria de portos. Disponível em: <https://www.serpro.gov.br/clientes/secretaria-de-portos>. Acesso em: 29 nov. 2022.

51 PORTO SEM PAPEL. **Portos do Brasil.** 2022. Disponível em: <https://concentrador.portosempapel.gov.br/portal/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

52 PORTO SEM PAPEL. **Portos do Brasil.** 2022. Disponível em: <https://concentrador.portosempapel.gov.br/portal/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

4.2 A INICIATIVA DO PORTO SEM PAPEL

Segundo a Norma da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras – NORMAM 08/DPC:

o PSP é um sistema de informação de gestão portuária, desenvolvido para promover a desburocratização dos procedimentos de estadia dos navios nos portos brasileiros, de forma a otimizar os processos de importação e exportação, a partir de um Portal de Informações Portuárias, integrando num único banco de dados as informações de interesse dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos brasileiros.

Com operação iniciada em 2011, o PSP foi desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) e é gerenciado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), que já implantou o projeto nos 35 portos públicos brasileiros. O PSP funciona como um sistema de utilização obrigatória aos Portos Públicos do Brasil, regulamentado por meio de Portarias emitidas pela Secretaria de Portos.⁵³

De acordo com a apostila Estadia Convencional, formulada pela Agência de Navegação, o PSP utiliza módulos, com objetivo de permitir concessões de anuências e certificados pelas entidades anuentes; desembaraço dos processos de atracação, operações portuárias (embarque e desembarque); liberação das embarcações para desatracação; concentração de dados portuários; Cadastro Nacional Portuário; e informações gerenciais estatísticas portuárias.

Os módulos se diferenciam de acordo com o tipo de atividade que cada entidade anuente⁵⁴ desempenha no sistema. Atualmente, o sistema contém os seguintes módulos:

QUADRO 10 – Módulos do PSP

Cadastro Nacional Portuário	Permite o cadastro e a manutenção das informações cadastrais dos portos, das embarcações, dos anuentes e dos acessos logísticos.
Concentrador de Dados Portuários	Agrega informações de controle de estadia de uma embarcação nos portos das agências marítimas por meio do preenchimento do Documento Único Virtual, formando uma base de dados para consulta por parte dos órgãos anuentes.

53 As Portarias também estão consolidadas no Portal do sistema em: <<https://concentrador.portosempapel.gov.br/PSP-DP/public/pages/normas/portarias/portarias.xhtml>>

54 Segundo informações do Ministério da Infraestrutura, apesar de existirem 26 possíveis intervenientes nas estadias de embarcações, que se alteram de acordo com o tipo de mercadoria, existem seis principais entidades que participam em 100% das ocorrências registradas no PSP, quais sejam: autoridade portuária; ANVISA; Polícia Federal; Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Marinha do Brasil e Secretaria da Receita Federal do Brasil. Disponível em <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/conteudo-inteligencia-logistica/porto-sem-papel-PSP>>

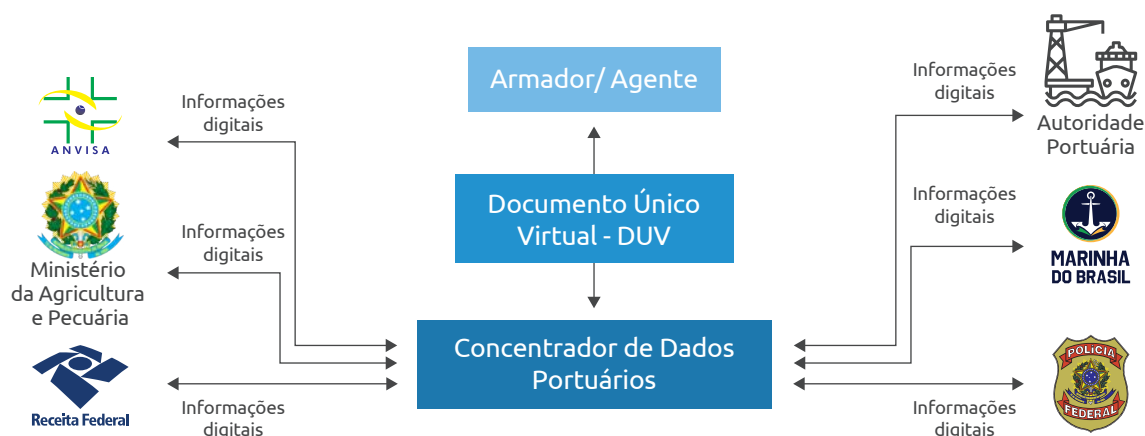
Informações Gerenciais	Mantém todos os relatórios dos sistemas do Concentrador de Dados Portuários e do Portolog.
Cargas	Permite o gerenciamento de cargas, com o cadastro e a manutenção dos manifestos de cargas, conhecimento de embarque e agência autorizada.
Cadeia Logística Portuária Inteligente	Possibilita o agendamento e sequenciamento de acesso de caminhões para sincronizar as datas de chegada dos navios e das cargas aos terminais, bem como programar e credenciar veículos para uso racional e pleno da capacidade de acesso aos portos.

Fonte: Elaboração própria (2022)

Com o PSP, mais de 100 formulários, que somavam 2.000 campos para serem preenchidos, necessários para a liberação dos entes fiscalizadores, foram substituídos pelo Documento Único Virtual (DUV), que possui 935 campos para preenchimento.⁵⁵ O desenvolvimento do DUV resultou de acordos de cooperação estabelecidos entre a Secretaria de Portos e os anuentes para que fosse feito um levantamento das informações e documentos que eram solicitados, com o objetivo de uniformizá-los.⁵⁶ Isso fez com que os dias gastos com documentação para exportação fossem diminuídos pela metade.⁵⁷

Com a utilização do DUV e do PSP, a logística do fluxo de dados ficou estabelecida, de maneira simplificada, da seguinte forma:⁵⁸

FIGURA 2 – Logística de dados operacionalizados por meio do DUV



Fonte: Elaboração própria (2022)

55 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Segunda etapa de modernização visual do sistema Porto Sem Papel**. 2019. Disponível em: <https://codomar.gov.br/ultimas-noticias/8329-segunda-etapa-de-moderniza%C3%A7%C3%A3o-visual-do-sistema-porto-sem-papel-%C3%A9-conclu%C3%ADa.html>. Acesso em: 29 nov. 2022.

56 SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Departamento de Sistema de Informações Portuárias. **Projeto Porto Sem Papel**. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/251/1/Projeto%20Porto%20Sem%20Papel.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

57 SERPRO - SERVIÇO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS. **História de sucesso: secretaria de portos**. Disponível em: <https://www.serpro.gov.br/clientes/secretaria-de-portos>. Acesso em: 29 nov. 2022.

58 SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Departamento de Sistema de Informações Portuárias. **Projeto Porto Sem Papel**. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/251/1/Projeto%20Porto%20Sem%20Papel.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Com o uso do sistema, na maioria dos casos, as embarcações chegam aos portos com todas as anuências já concedidas por meio do PSP.⁵⁹ O *status* das anuências pode, inclusive, ser acompanhado por um sistema semafórico do PSP denominado “Sinaleiro”.⁶⁰

4.2.1 SÍNTESE DOS PROCEDIMENTOS DO PORTO SEM PAPEL

Para que uma embarcação possa atracar em um porto brasileiro, realizando uma estadia convencional,⁶¹ é necessário que seja realizado um cadastro inicial no PSP no módulo Cadastro Nacional Portuário.⁶²

A partir do cadastro inicial, o usuário deve criar o Documento Único Virtual (DUV), no qual todas as informações cadastrais e de controle de estadia são agregadas.⁶³ Em seguida, devem ser preenchidas as informações de Aviso de Atracação, que são enviadas para a Autoridade Portuária, que deve aceitar o Aviso. Após, são preenchidas outras informações de estadia no DUV e o usuário deve confirmar a solicitação de atracação da embarcação.

Uma vez que a solicitação é confirmada, as informações do DUV são encaminhadas para os órgãos anuentes para que eles possam conceder as respectivas autorizações ou solicitar novas informações. O status dessas anuências pode ser acompanhado no Sinaleiro. A partir do momento que todas as anuências são concedidas, a autoridade portuária realiza uma análise final e programa a sua logística para que a embarcação possa atracar no porto.

Quando todas as anuências de operação forem fornecidas pelos Órgãos Anuentes, o Sinaleiro mostrará o sinal verde de todos os anuentes e o DUV passará para a situação “Operando”, sendo que o usuário poderá iniciar a etapa de gestão de sua atracação (podendo solicitar a reatracação, a desatracação ou reprogramar a atracação realizada).

O processo será finalizado quando a Administração Portuária realizar a programação e a efetivação da desatracação da embarcação no Concentrador de Dados Portuários, quando então o DUV ficará com a situação “Finalizado”.⁶⁴

59 “Em Santos, maior porto da América Latina, 92% dos navios que movimentam contêineres já estão autorizados, via sistema, a atracar mesmo antes de sua chegada ao porto. No Rio de Janeiro e em Vitória, os percentuais são de 82% e 86%, respectivamente.” Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/conteudo-inteligencia-logistica/porto-sem-papel-ppsp>>

60 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Porto sem Papel – PSP**. Atual. 13 ago. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/conteudo-inteligencia-logistica/porto-sem-papel-ppsp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

61 “A estadia convencional é aquela em que a embarcação deseja executar uma operação de carga, descarga, carga/descarga, embarque/desembarque de passageiros numa área portuária.” Superintendência de Portos e Hidrovias – Governo do Estado do Rio Grande do Sul, op. cit.

62 As etapas descritas do procedimento Porto Sem Papel foram retiradas do manual para “Estadia Convencional” do Governo Federal e de Superintendência de Portos e Hidrovias – GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Infraestrutura e Logística. **Tutorial Sistema Porto Sem Papel**. Disponível em: http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/pdf/Tutorial_PSP_SPH%20Agente%20de%20Navega%C3%A7%C3%A3o.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

63 Os dados do DUV podem ser reaproveitados para futuras estadias.

64 Este é o procedimento básico para a solicitação de atracação de cargas no Porto Sem Papel, ressalta-se que existem procedimentos especiais, de acordo com a finalidade da embarcação, como para “estadias off-shore”, “estadia arribada em cais”, “estadia arribada em fundeio”, “estadia uso do canal”, “estadia de solicitação de certificados” e “estadia barcaça não propulsada”.

4.3 O PORTAL ÚNICO SISCOMEX

O Siscomex foi instituído pelo Decreto Federal 660/1992 (posteriormente alterado pelo Decreto Federal 8.229/2014). Trata-se de uma iniciativa de gestão administrativa que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único e computadorizado.

Por meio do Decreto Federal 8.229/2014, foi determinado o desenvolvimento do Portal Único Siscomex, que é o único ponto acessível na rede mundial de computadores mediante o qual os operadores e intervenientes do comércio exterior podem encaminhar os documentos e dados exigidos pelas autoridades competentes para importação, exportação ou trânsito de bens.

O Portal Único Siscomex é coordenado pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB).

A ferramenta é destinada aos declarantes de mercadorias, quais sejam: os importadores, os exportadores, os adquirentes de mercadorias importadas por sua conta e ordem, os encomendantes de mercadorias importadas e as pessoas jurídicas sediadas na Zona Franca de Manaus (ZFM) que promovem a internação de mercadorias para o restante do território nacional.⁶⁵

O Portal Único Siscomex é dividido em diversos módulos com funcionalidades diferentes, a exemplo temos os seguintes módulos: Exportação, Importação, Conferência Aduaneira, Controle de Carga e Trânsito (CCT)⁶⁶ e Licença, Permissões, Certificados e Outros Documentos de Exportação (LPCO).

No Portal Único Siscomex, as informações enviadas pelos usuários são distribuídas eletronicamente aos respectivos órgãos e entidades da Administração Pública que, após a análise dos dados recebidos, notificam os operadores privados do resultado através do Portal. Estes dados, uma vez recebidos pelo Portal, serão compartilhados com todos os órgãos que o utilizam, de modo a minimizar a prestação de informações repetidas.⁶⁷

No fluxo de exportações, o mecanismo para redução de informações se dá a partir da Declaração Única de Exportação (DU-E), que consolida o Registro de Exportação e da Declaração de Exportação, com reaproveitamento de diversas informações da Nota Fiscal eletrônica (classificação e descrição das mercadorias, quantidades, dentre outras).

65 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.984, de 27 de outubro de 2020**. 29 out. 2020. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=113361>. Acesso em: 29 nov. 2022.

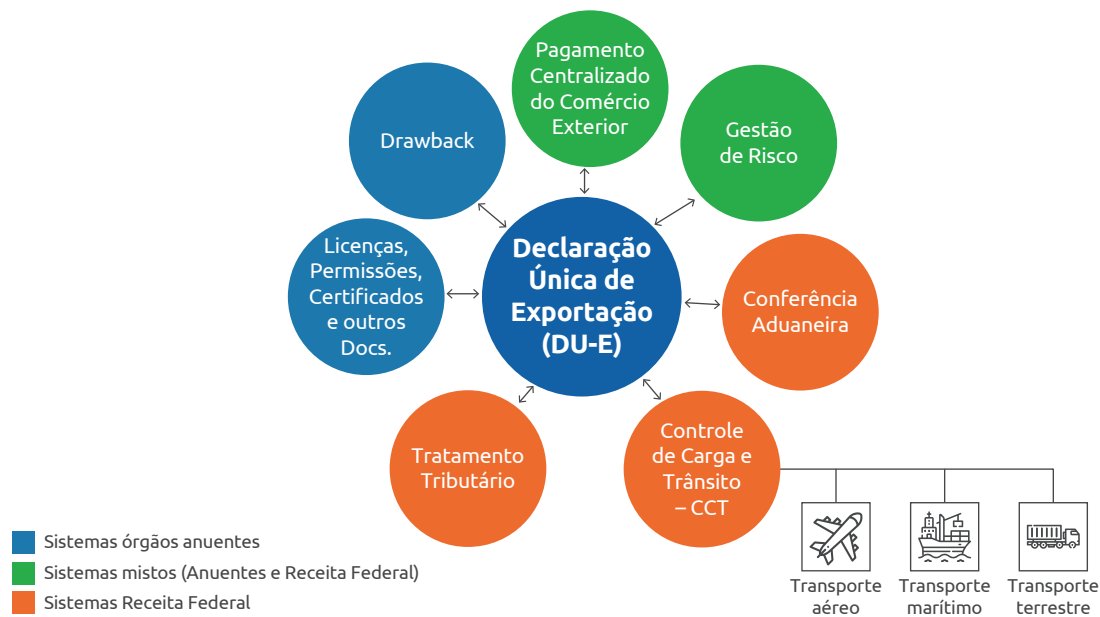
66 Devido a sua importância, esse módulo será mais bem detalhado no item 4.5.

67 Maiores detalhes sobre o processo de documentação do Siscomex podem ser consultados em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2019/10/Anexo-II-Elaborar_DU-E.pdf>

A DU-E contém informações aduaneiras, administrativas, comerciais, financeiras, tributárias, fiscais e logísticas. Essas informações irão caracterizar a operação de exportação da carga e definir o enquadramento da operação.⁶⁸

As funções do Portal Único, quanto ao fluxo de exportação podem ser esquematizadas da seguinte forma:

FIGURA 3 – Funções do Portal Único Siscomex - Fluxo de Exportação



Fonte: Elaboração própria (2022)

O fluxo de importações, por sua vez, é operacionalizado por meio da Declaração Única de Importação (DUIMP), que o próprio importador deve preencher no Portal Único Siscomex. A DUIMP contém diversas informações a serem indicadas, conforme Anexo III da Instrução Normativa SRF 680/2006,⁶⁹ de natureza aduaneira, administrativa, comercial financeira, tributária e fiscal que sejam pertinentes para o controle de importação.⁷⁰

A fim de facilitar a compreensão do fluxo de informações de importação, detalhado mais adiante, as respectivas funções do Portal Único podem ser sintetizadas da seguinte forma:

68 IN RFB 1702/2017: Art. 7º A DU-E é um documento eletrônico que: I - contém informações de natureza aduaneira, administrativa, comercial, financeira, tributária, fiscal e logística que caracterizam a operação de exportação dos bens por ela amparados e definem o enquadramento dessa operação; e II - servirá de base para o despacho aduaneiro de exportação. Parágrafo único. As informações constantes da DU-E servirão de base para o controle aduaneiro e administrativo das operações de exportação.

69 IN SRF 680/2006: Art. 4º-A. A Declaração Única de Importação (DUIMP) será formulada pelo importador no Portal Único de Comércio Exterior e consistirá nas informações constantes do Anexo III desta Instrução Normativa. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15618&visao=compilado>

70 API DO PORTAL ÚNICO DO COMÉRCIO EXTERIOR. **API do Portal Único Siscomex (PUCOMEX)**. Disponível em: <https://docs.portalunico.siscomex.gov.br/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

FIGURA 4 – Funções do Portal Único Siscomex - Fluxo de Importação

Fonte: Elaboração própria (2022)

4.3.1 PROCEDIMENTOS DO PORTAL ÚNICO SISCOMEX

4.3.1.1 Exportação

Quanto aos procedimentos do Portal Único Siscomex no que se refere ao processo de exportação, o controle da localização da carga e de sua movimentação entre as entidades intervenientes durante todo o procedimento aduaneiro ocorre no módulo de Controle de Carga e Trânsito (CCT).⁷¹

A primeira providência que deve ser tomada é o preenchimento da DU-E. A DU-E deve ser preenchida com as informações necessárias ao controle da exportação, conforme determina a Instrução Normativa RFB 1.702/2017, e a sua base será a Nota Fiscal eletrônica amparando a operação de exportação.⁷²

Nos casos em que a legislação dispensa a Nota Fiscal, ou quando a exportação ocorrer com base em Nota Fiscal em papel, todos os dados da DU-E deverão ser fornecidos pelo declarante.⁷³

71 Instrução Normativa RFB 1702/2017: Art. 29. A custódia e a movimentação, inclusive em trânsito aduaneiro, de cargas para exportação por meio de DU-E serão controladas por meio do módulo Controle de Carga e Trânsito (CCT) de exportação do Portal Siscomex.

72 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da DU-E**. 24 abr. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/elaboracao-da-due/elaborando-a-du-e>. Acesso em: 29 nov. 2022.

73 Instrução Normativa RFB 1702/2017: Art. 10. A DU-E terá como base a nota fiscal que amparar a operação de exportação, exceto nas hipóteses em que a legislação de regência dispensar a emissão desse documento. § 1º Na formulação da DU-E, serão utilizados os dados básicos da NF-e que a instruir, referentes à identificação do seu emitente e destinatário e dos bens por ela amparados, por meio de integração entre o Portal Siscomex e o Sistema Público de Escrituração Digital (Sped). § 2º Nas hipóteses de exportação com base em nota fiscal em papel ou sem nota fiscal, todos os dados necessários à elaboração da DU-E deverão ser fornecidos pelo declarante.

Com a DU-E preenchida, o CCT terá registradas as seguintes informações:⁷⁴

- a) o interveniente que está com a carga;
- b) a unidade da Receita Federal com jurisdição sobre o local em que a carga está;
- c) as transferências de custódia da carga entre os diversos intervenientes na operação de exportação;
- d) o trânsito aduaneiro das cargas já desembaraçadas; e
- e) o embarque da carga para o exterior ou seu deslocamento de fronteira.

O funcionamento do módulo CCT se dá por meio das seguintes funcionalidades: **(i)** recepção de carga; **(ii)** entrega de carga; **(iii)** consolidação de carga; **(iv)** unitização de carga; e **(v)** manifestação de embarque. Essas funcionalidades são definidas da seguinte forma:⁷⁵

QUADRO 11 – Síntese do funcionamento do módulo CCT no Portal Único Siscomex

Recepção de carga	Informação prestada pelo interveniente relativa às cargas que ele recebeu para despacho aduaneiro ou que estão em trânsito aduaneiro de exportação.
Entrega de carga	Informação prestada pelo interveniente relativa às cargas que ele entregou para outro interveniente para trânsito aduaneiro, embarque ao exterior ou transposição de fronteira.
Consolidação de carga	Informação prestada pelo interveniente relativa ao agrupamento de cargas que ele realizou de diferentes operações de exportação que tenham o mesmo destino no exterior, tanto final, quanto para redistribuição.
Unitização de carga	Informação prestada pelo interveniente relativa ao acondicionamento que ele realizou dos volumes soltos de uma carga para exportação em uma ou mais unidades de carga.
Manifestação de embarque	Informação prestada pelo transportador relativa às cargas que ele transportou ou vai transportar para o exterior, ou que estão em trânsito aduaneiro para o território brasileiro.

Fonte: Elaboração própria (2022)

A primeira funcionalidade do CCT, recepção de carga, se trata de informações prestadas pelo interveniente referente às cargas que ele recebe em um local determinado. Em linhas gerais, esse procedimento tem como objetivo informar que a carga chegou a determinado destino. A carga que está sendo processada por meio da DU-E deve ter sua

74 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

75 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

recepção registrada no CCT para ser submetida a despacho aduaneiro⁷⁶ ou ser recebida em trânsito aduaneiro, se já tiver sido desembaraçada.⁷⁷⁻⁷⁸

Quando a carga estiver em trânsito aduaneiro, ocorre a transferência da sua custódia do transportador para o interveniente que estiver realizando a sua recepção. O registro dessa recepção só ocorrerá quando os dois intervenientes envolvidos realizarem o registro no módulo CCT. Dessa forma, quando um interveniente (depositário) recebe uma carga que estava sob responsabilidade de outro (exportador), o estoque no CCT é atualizado com a baixa da carga no estoque de um interveniente e a alta no outro.⁷⁹⁻⁸⁰

Em síntese, as informações prestadas no módulo de recepção de carga são:⁸¹

- a) o documento que está amparando a recepção (Nota Fiscal ou DU-E);
- b) se a carga está em contêiner. Se for o caso, devem ser informados o número do contêiner, a tara, o peso de cada contêiner e, se houver, os lacres que estiverem aplicados;
- c) o local da recepção, que em regra se trata de um recinto aduaneiro;
- d) a chave de acesso da Nota Fiscal ou o número da DU-E;
- e) o transportador que conduziu a carga até o local da recepção;
- f) o condutor do veículo que levou a carga até o local da recepção; e
- g) se for o caso, o interveniente deve indicar alguma avaria verificada e/ou divergências na quantidade e no conteúdo da carga.

Depois da recepção da carga, passa-se à funcionalidade de entrega da carga. O registro nessa funcionalidade deve ser feito para: **(i)** embarque da carga ao exterior, deslocamento de fronteira ou trânsito aduaneiro (depois do desembaraço aduaneiro, com exceção das

76 Decreto 6.759/09: Art. 580. Despacho de exportação é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo exportador em relação à mercadoria, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas a seu desembaraço aduaneiro e a sua saída para o exterior.

77 "O desembaraço aduaneiro na exportação é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira e autorizado o embarque de carga aérea ou marítima, ou ainda a transposição de fronteira, no caso de transporte rodoviário ou ferroviário (art. 591 do Decreto 6.759/09)." Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/desembaracar-du-e>>

78 Instrução Normativa RFB 1702/2017: Art. 32. A carga cuja exportação seja processada por meio de DU-E deverá ter sua recepção registrada no módulo CCT para ser: I - submetida a despacho aduaneiro; ou II - recebida em trânsito aduaneiro, se já houver sido desembaraçada.

79 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

80 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Recepcionar carga**: depositário: Introdução. 11 mar. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/recepcao-de-carga-por-nfe/introducao>. Acesso em: 29 nov. 2022.

81 RECEITA FEDERAL. **Registro da recepção da carga para despacho (passo a passo)**. 21 maio 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico>. Acesso em: 29 nov. 2022.

hipóteses legais); ou **(ii)** retorno, devolução ou venda da carga para o mercado brasileiro (antes do despacho aduaneiro de exportação).⁸²

No primeiro caso, ao realizar a entrega da carga, é feita a transferência da sua custódia do interveniente que registrar a entrega para o interveniente para quem foi feita a entrega.⁸³ Esse é o caso mais comum, quando a carga ingressa em recinto aduaneiro para ser exportada, sendo que ela sai do recinto já desembaraçada para embarque ou transposição de fronteira ou ainda para que seja iniciado o trânsito aduaneiro.⁸⁴

No segundo caso, a entrega é realizada com base na nota fiscal que estiver amparando a sua movimentação.⁸⁵

Independentemente do motivo da entrega, ela só pode ser realizada pelo interveniente que estiver sob a posse da carga no CCT, ou seja, a carga deve estar no seu estoque. Em geral, a entrega é feita pelo interveniente que recebeu a carga no CCT para um operador portuário ou transportador.⁸⁶

Por meio dessa funcionalidade, o sistema consegue identificar com quem está a carga, o que diminui o risco de uma carga deixar o recinto aduaneiro sem que o trânsito aduaneiro tenha sido autorizado ou sem que a carga esteja desembaraçada. Além disso, ficam registrados no sistema a data e o horário em que foi dada a autorização para que o transportador deixasse o recinto aduaneiro com a carga.⁸⁷

Por sua vez, a entrega da carga se inicia com a manifestação, pelo transportador que irá receber a carga, do documento de transporte que está sendo entregue. Nesse módulo, as informações prestadas são, basicamente, as seguintes:⁸⁸

- a) o recinto aduaneiro da carga, que em regra já é automaticamente preenchido;
- b) se foi feita pesagem da carga;

82 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

83 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

84 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Entregar carga em trânsito aduaneiro**: Introdução. 05 nov. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/transito-aduaneiro-na-exportacao/entregar-carga/introducao>. Acesso em: 29 nov. 2022.

85 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

86 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

87 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

88 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Entregar carga em trânsito aduaneiro**: Introdução. 05 nov. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/transito-aduaneiro-na-exportacao/entregar-carga/introducao>. Acesso em: 29 nov. 2022.

- c) o número do documento de transporte que está sendo entregue. O interveniente deve informar se os dados do documento gerados estão corretos, caso não estejam, a entrega será impedida e deverá ser realizado contato com a RFB para informar sobre as discrepâncias verificadas.

Com relação à funcionalidade de consolidação de carga, os intervenientes devem fazer o seu uso para registro no CCT de todas as consolidações de cargas exportadas por meio da DU-E. Nessa funcionalidade, o interveniente agrupa cargas diferentes, mas que possuem o mesmo destino, em uma única DU-E. A funcionalidade também pode ser utilizada por transportadores internacionais, para que possa ser emitido um único conhecimento de carga para mais de uma DU-E.⁸⁹

Para que as cargas possam ser consolidadas, elas devem estar estocadas no CCT no mesmo local. Além disso, o local de embarque para o exterior que estiver informado em cada uma das DU-E deve ser o mesmo e todas as cargas já devem ter sido recepcionadas no CCT e apresentadas para despacho. Caso seja necessário, antes de ser feita a consolidação, as cargas são transportadas para um mesmo local.

Quando se inicia o processo de consolidação de cargas, é gerada a Referência Única de Carga-Master (MRUC), que é um identificador único e sem repetição utilizado como base para o controle da armazenagem e movimentação de cargas consolidadas para exportação. Se trata, basicamente, de um código composto por até 35 caracteres (letras e números) por meio do qual é possível consultar a situação da carga consolidada para exportação sem depender de senha de acesso ao Portal Único Siscomex.⁹⁰ Esse código pode ser criado pelo próprio consolidador ou o sistema gera um automaticamente.

Ao realizar a consolidação, o interveniente deve registrar no CCT **(i)** o número de cada DU-E sendo consolidada; **(ii)** o número e a data da emissão do conhecimento de carga; **(iii)** os dados do seu consignatário; e **(iv)** o valor do frete cobrado.⁹¹

Depois que essas informações são registradas, deve ser informado como as cargas ficaram acondicionadas. É por meio dessa informação que o sistema terá controle sobre as movimentações da carga consolidada e saberá o momento que ela foi exportada. Se a forma de acondicionamento ainda não foi definida (contêiner, soltas ou a granel), essa informação deve ser prestada depois da consolidação.⁹²

89 Conforme portal da Receita Federal. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/copy_of_outras-funcionalidades-do-modulo-cct/consolidacao-da-carga>

90 Conforme portal da Receita Federal. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/copy_of_outras-funcionalidades-do-modulo-cct/consolidacao-da-carga>

91 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

92 Conforme portal da Receita Federal: Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/copy_of_outras-funcionalidades-do-modulo-cct/passo-a-passo-para-da-consolidacao-de-carga>

Já a unitização de carga é feita, basicamente, quando várias cargas soltas, que estão sendo exportadas por meio de DU-E, são reunidas em unidades de carga do tipo contêiner. Podem ser unitizadas as cargas para exportação referentes a mais de uma operação de exportação, podendo ser, inclusive, provenientes de diferentes declarantes ou exportadores.⁹³

A unitização no CCT é feita apenas para cargas exportadas por meio de DU-E. Além disso, as cargas já devem ter sido recepcionadas no CCT e apresentadas para despacho. As informações fornecidas nessa funcionalidade são: **(i)** localização da carga que será unitizada; **(ii)** número, tara e, se houver, lacres dos contêineres utilizados; **(iii)** número da DU-E ou MRUC.⁹⁴

Com relação à funcionalidade de manifestação de embarque, ela é obrigatória, e exclusiva, para todas as cargas com despacho de exportação processado por meio de DU-E, devendo ser feita pelo transportador.⁹⁵

O transportador cumpre com a manifestação de embarque quando apresenta documentos de embarque eletrônicos relativos às cargas que ele está transportando.⁹⁶ Em outras palavras, o transportador manifesta um documento de transporte⁹⁷ que servirá como base para que as cargas que estão manifestadas no documento sejam entregues ou recepcionadas pelo transportador.⁹⁸

Na prática, o que ocorre é que a entrega ou recepção feita com base na manifestação representa a entrada ou saída física da carga manifestada de um determinado local, que normalmente é o recinto aduaneiro.

Nessa funcionalidade, devem ser prestadas as seguintes informações:⁹⁹

- a) tipo de documento de transporte que se deseja manifestar;
- b) dados gerais do transporte, como o destino, o local de saída, se o transportador é o exportador, etc.;

93 Conforme portal da Receita Federal: Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/copy_of_outras-funcionalidades-do-modulo-cct/passo-a-passo-para-da-consolidacao-de-carga>

94 Conforme portal da Receita Federal: Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/copy_of_outras-funcionalidades-do-modulo-cct/passo-a-passo-para-da-consolidacao-de-carga>

95 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

96 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

97 Pode se tratar de MIC/DTA (Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro), TIF/DTA (Conhecimento-Carta de Porte Internacional TIF/Declaração de Trânsito Aduaneiro DTA), DTAI (Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional, utilizada nas operações de trânsito aduaneiro internacional entre o Brasil e a Venezuela) e DAT (Documento de Acompanhamento de Trânsito).

98 Conforme portal da Receita Federal. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/copy_of_outras-funcionalidades-do-modulo-cct/documentos-de-transporte-manifestacao-no-portal-siscomex-mic-dta-tif-dta-e-dtai-1/documentos-de-transporte-manifestacao-no-portal-siscomex>

99 Conforme portal da Receita Federal. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/copy_of_outras-funcionalidades-do-modulo-cct/documentos-de-transporte-manifestacao-no-portal-siscomex-mic-dta-tif-dta-e-dtai-1/manifestacao-apos-o-desembaraco>

- c) dados do veículo transportador;
- d) informações acerca do transportador (pessoa jurídica ou física);
- e) dados da rota de trânsito; e
- f) informações sobre as mercadorias que estão sendo transportadas.

Assim, no registro de manifestação, ficarão vinculados no CCT: as cargas manifestadas, o veículo, as unidades de transporte utilizadas e o documento de transporte manifestado.¹⁰⁰

Os vínculos estabelecidos irão permitir a transferência de custódia da carga, que deve ser feita por meio do registro de recepção ou entrega de carga, o seu trânsito pelo território aduaneiro, o embarque para o exterior ou a transposição de fronteira, que pode ser da carga total, fracionada ou em conjunto com outras cargas.¹⁰¹

Por fim, o controle de carga é finalizado com o evento denominado Carga Completamente Exportada (CCE), que é uma condição para a averbação da DU-E. Ele ocorre quando:

- a) toda a carga da DU-E foi entregue no Portal Único Siscomex ao interveniente responsável;
- b) a carga está registrada no estoque pós-ACD (após a apresentação para despacho, quando o estoque passa a ser controlado por DU-E); e
- c) toda a carga da DU-E deve ter passado pela manifestação de embarque.

Depois que esses eventos ocorrerem, independentemente da ordem, o CCE é automaticamente gerado.

4.3.1.2 Importação

No caso do processo de importação, a DUIMP veio como uma forma de substituir a Declaração de Importação (DI) ou Declaração Simplificada de Importação (DSI) e a Licença de Importação (LI). O início da implantação da DUIMP ocorreu em 2018 e, até então, o novo procedimento operado exclusivamente pela DUIMP ainda não se tornou obrigatório.

A rigor, tem havido atrasos na implementação integral da DUIMP em relação ao cronograma originalmente divulgado pelo Governo Federal,¹⁰² sobretudo no que se refere à integração da DUIMP com os módulos de CCT. Por esse motivo, atualmente, o fluxo de importação pode se dar tanto pelo fluxo antigo, por meio da DI e da LI, que não foi formalmente descontinuado, quanto pelo fluxo da DUIMP nos casos aplicáveis.

¹⁰⁰ RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

¹⁰¹ RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

¹⁰² No portal do Siscomex, é possível se verificar o cronograma de implementação e as etapas restantes no que se refere à utilização da DUIMP no processo de importação. Link de acesso: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/conheca-o-programa/cronograma-de-implementacao>

O fluxo de importação antigo, operado por meio da DI e da LI, pode ser sintetizado em três etapas:

QUADRO 12 – Etapas do fluxo de importações no Siscomex antes da introdução da DUIMP

Etapa	Competência
Licenciamento	Órgãos anuentes
Logística da carga	Importador/transportador
Controle aduaneiro	RFB

Fonte: Elaboração própria (2022)

A etapa de licenciamento não era obrigatória para todas as operações, havendo a possibilidade de importador embarcar a carga diretamente.¹⁰³

Caso necessário, o licenciamento poderia ser feito no âmbito do Siscomex, por meio do pedido de LI que seria analisado pelos órgãos anuentes. Todavia, muitos dos anuentes exigiam a realização de um licenciamento preliminar ou concomitante ao do Siscomex, o que, por sua vez, gerava empecilhos e morosidade ao processo,¹⁰⁴ evidenciando a necessidade de se priorizar a implantação integral do fluxo pela DUIMP, que pode tornar o procedimento mais eficiente.

Tendo a LI sido concedida, o importador passava a ter a autorização para importar a sua carga, com isso, a etapa de controle aduaneiro era iniciada. A partir disso, a DI era registrada, com a LI se tornando uma adição a ela, havendo uma migração de informações entre os dois documentos, e a RFB passava a exercer o controle aduaneiro sobre a carga. A partir desse controle, os tributos devidos eram calculados para que o importador realizasse o seu pagamento de maneira individualizada.¹⁰⁵

Por fim, depois que a RFB concluísse a análise, a DI fosse desembaraçada, todos os tributos tivessem sido recolhidos, inclusive o ICMS de competência dos estados envolvidos, o importador poderia retirar a sua carga no porto.¹⁰⁶

Já o novo processo de importação, ainda a ser integralmente implantado, tem como conceito a utilização de um único documento, a DUIMP. Neste contexto, o procedimento é iniciado pelo importador, por meio do preenchimento e registro da DUIMP no Portal Único, antes mesmo da chegada da mercadoria ao Brasil, o que agiliza todo o procedimento.

103 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação**. Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

104 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação**. Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

105 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação**. Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

106 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação**. Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Até o momento, as operações que podem ser registradas por meio da DUIMP são as que possuem as seguintes condições:¹⁰⁷

- a) importação direta ou por conta e ordem;
- b) importador ou adquirente com habilitação diferente de limitada;
- c) via marítima;
- d) importação para consumo;
- e) recolhimento integral; e
- f) sem solicitação de trânsito aduaneiro.

A DUIMP permite que tanto os operadores privados quanto os órgãos anuentes possam ter, por meio de um único documento, uma visão clara e geral de todo o processo de importação, visando reduzir a burocracia e agilizar o procedimento.

Além disso, esse procedimento concede maior flexibilidade ao importador quanto ao momento em que ele presta as informações necessárias à operação. Para iniciar o processo não é necessário ter todas as informações e documentos em mãos no início do procedimento, já que é permitido que o importador disponibilize determinadas informações ao longo do processo.¹⁰⁸

Além disso, com a DUIMP e o processamento eletrônico dos dados, a fiscalização sobre a carga pode se dar de maneira adiantada, de forma que ela já ingresse no Brasil com o nível de conferência aduaneira predefinido. Isso, por sua vez, faz com que o recinto aduaneiro seja apenas um local de passagem, ao invés de ser utilizado como armazenamento de mercadorias, tendo em vista que só para casos específicos é necessária a inspeção física da mercadoria.¹⁰⁹

Outra vantagem deste novo procedimento, em tese, é que os controles aduaneiros e não aduaneiros sobre as cargas importadas podem ser feitos de maneira paralela, o que significa que a atuação da RFB pode ocorrer antes ou concomitantemente à atuação dos demais órgãos anuentes¹¹⁰.

Dentre as diversas informações a serem preenchidas na DUIMP, tem-se a identificação da carga e do tipo de importação (direta, por conta e ordem de terceiros ou por encomenda). A partir dos dados da DUIMP, o sistema calcula o valor total dos tributos a serem pagos

107 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receita-federal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

108 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação**. Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

109 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação**. Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

110 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação**. Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

pelo importador. Por sua vez, o pagamento desses tributos é feito no módulo Pagamento Centralizado do Comércio Exterior (PCCE) do Portal Único.

Para dar início ao processo, o importador deve acessar o Portal Único para preencher a DUIMP com as informações elencadas no Anexo III da IN SRF 680/2006, que são divididas entre as seguintes abas:¹¹¹

- a) identificação;
- b) carga;
- c) documentos;
- d) item;
- e) mercadoria;
- f) tributos;
- g) tratamento administrativo; e
- h) resumo.

Depois que a identificação da carga é preenchida, as informações subsequentes referentes à carga são preenchidas automaticamente, havendo a migração das informações prestadas anteriormente no CCT.¹¹²

Na aba de documentos são anexados os documentos instrutivos pertinentes ao despacho e, se houver, eventuais processos administrativos vinculados. Por sua vez, na aba item, os produtos são incluídos na DUIMP por meio do Catálogo de Produtos vinculado ao importador.¹¹³

O Catálogo de Produtos é um outro módulo do Portal Único que possui relação direta com a DUIMP, em que o importador preenche as características do produto e ele fica vinculado ao CNPJ da empresa (que pode ser posteriormente utilizado por suas filiais). Nesse módulo, as informações prestadas são armazenadas e ligadas a um número de referência. Esse número é utilizado no preenchimento da DUIMP, que será preenchida automaticamente com as informações que foram previamente prestadas.¹¹⁴

Esse fluxo pode se dar de maneira inversa, preenchendo-se a DUIMP primeiro para que as suas informações sejam transferidas para o Catálogo de Produtos. As informações do

111 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

112 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

113 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

114 Portal Único Siscomex. Catálogo de produtos – operador estrangeiro – CLASSIF. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/arquivos-e-imagens/2021/10/CAT_V7.pdf>

Catálogo ficarão armazenadas, podendo ser aproveitadas a cada operação nova que o importador pretenda realizar.¹¹⁵

Na aba de “mercadorias” são preenchidas as informações sobre o produto, cuja maioria é migrada dos dados do Catálogo de Produtos. As que não vierem do Catálogo devem ser preenchidas pelo importador.¹¹⁶

Dentro dessa aba, também devem ser preenchidos os dados do exportador estrangeiro. Na grande maioria das vezes, basta que o importador selecione um exportador cadastrado no Catálogo de Operador Estrangeiro. Se não for o caso, é possível incluir um novo operador no Catálogo.¹¹⁷

Depois, passa-se às Licenças, Permissões, Certificados e Outros (LPCO), em que o operador pode consultar e associar ao seu produto eventuais licenças vigentes. A LPCO fica associada à DUIMP, sendo vinculada à mesma depois que ela é registrada.¹¹⁸

Ainda dentro da aba de “mercadoria”, têm-se as informações complementares à descrição da mercadoria, os documentos vinculados de outras operações que tenham relação com a DUIMP que está sendo gerada e a condição de venda da mercadoria com o cálculo do seu valor aduaneiro.¹¹⁹

Por sua vez, a aba “tributos” traz as informações sobre a tributação do item que está sendo importado e os valores de cada tributo aplicável.¹²⁰

A aba de tratamento administrativo é uma aba de consulta, onde o usuário tem acesso aos tratamentos administrativos que são exigidos para a sua operação de importação. A DUIMP que está sendo elaborada deve passar por um diagnóstico para que o sistema informe se há a necessidade de que seja feito algum tratamento administrativo para os itens da DUIMP.¹²¹

115 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação**. Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

116 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

117 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

118 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

119 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

120 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

121 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Por fim, na aba resumo são apresentadas as informações de apoio para que seja feito o pagamento dos tributos, que é feito de maneira centralizada, com o importador informando os dados para pagamento no módulo PCCE.¹²²

Uma grande vantagem da DUIMP é que, a qualquer momento durante o seu processo de elaboração, o usuário possui a opção de solicitar que o sistema realize um diagnóstico. Nesse diagnóstico, o sistema pode apontar a existência de erros e discrepâncias na DUIMP do usuário, para que ele possa realizar as devidas correções.¹²³

Por fim, depois que a DUIMP estiver completa, o importador deve realizar o seu registro no Portal Único. Caso necessária, a retificação da DUIMP só pode ser feita pelo importador, tanto ao longo da conferência aduaneira quanto após o desembaraço. Todavia, o cancelamento da DUIMP só pode ser solicitado e autorizado pela própria fiscalização aduaneira (RFB).¹²⁴

O registro da DUIMP dá início ao despacho aduaneiro de importação, que somente será efetivado se as seguintes condições estiverem presentes:¹²⁵

- a) regularidade cadastral do importador;
- b) a carga deve estar vinculada à DUIMP;
- c) não houver nenhuma irregularidade impeditiva de registro; e
- d) os pagamentos dos débitos tributários, contribuições e direitos devidos, inclusive da Taxa de Utilização do Siscomex, devem ter sido confirmados.

Depois que a DUIMP é registrada, ela é submetida a análise fiscal, sendo selecionada para um canal de conferência aduaneira, que pode ser:¹²⁶

- a) verde: o sistema registra o desembaraço automático da mercadoria, sendo dispensado o exame documental e a verificação da mercadoria;

122 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

123 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

124 RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

125 Portaria COANA 77/2018: Art. 5º O registro da DUIMP caracteriza o início do despacho aduaneiro de importação, e somente será efetivado: I - se verificada a regularidade cadastral do importador; II - se já tiver havido a vinculação da carga à DUIMP; III - se não for constatada qualquer irregularidade impeditiva de registro; e IV - após a confirmação do pagamento dos débitos relativos aos tributos, contribuições e direitos devidos, inclusive da Taxa de Utilização do Siscomex. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=95195>>

126 Portaria COANA 77/2018: Art. 8º Após o registro, a DUIMP será submetida à análise fiscal e selecionada para um dos seguintes canais de conferência aduaneira: I - verde, pelo qual o sistema registrará o desembaraço automático da mercadoria, dispensados o exame documental e a verificação da mercadoria; II - amarelo, pelo qual será realizado o exame documental, e, não sendo constatada irregularidade, efetuado o desembaraço aduaneiro, dispensada a verificação da mercadoria; III - vermelho, pelo qual a mercadoria somente será desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação da mercadoria; e IV - cinza, pelo qual será realizado o exame documental, a verificação da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificar elementos indiciários de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria, conforme estabelecido em norma específica. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=95195>>



- b) amarelo: é realizado o exame documental, e, não sendo constatada irregularidade, efetuado o desembaraço aduaneiro, a verificação da mercadoria é dispensada;
- c) vermelho: a mercadoria somente é desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação da mercadoria; e
- d) cinza: é realizado o exame documental, a verificação da mercadoria e a apuração de elementos indiciários de fraude.

Depois de selecionado o canal, a conferência aduaneira é realizada no módulo de Conferência Aduaneira do Portal Único. Depois que a embarcação chega ao porto, a carga que foi despachada por meio da DUIMP deve ser recepcionada pelo depositário no módulo CCT.¹²⁷

4.4 A PARTICIPAÇÃO DOS ÓRGÃOS INTERVENIENTES NOS CONTROLES DE CARGA E TRÂNSITO









O controle de carga e trânsito portuário envolve diversos stakeholders públicos e privados. O **Quadro 13** abaixo apresenta aqueles considerados mais relevantes:¹²⁸

QUADRO 13 – Stakeholders do controle de cargas e trânsito portuário





Stakeholder	Descrição da atividade
 Ministério da Fazenda	<ul style="list-style-type: none"> • O Ministério da Fazenda faz parte da Comissão para administrar o Siscomex.
 Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços	<ul style="list-style-type: none"> • Realiza a gestão do Siscomex. • Define políticas e diretrizes, orienta, do ponto de vista normativo, e supervisiona atividades de governança e gestão de recursos de tecnologia da informação e comunicação do sistema.

127 RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Portaria COANA 77, de 26 de setembro de 2018**. 27 set. 2018. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=95195>. Acesso em: 29 nov. 2022.

128 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA; UFSC - UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA; LABTRANS - LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **Port Sector Investor's Manual**. jun. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/arquivos-planejamento-portuario/manual-do-investidor-do-setor-portuario-completo-em-ingles-junho-2019.pdf/@download/file/Manual%20do%20Investidor%20do%20Setor%20Portu%C3%A1rio%20-%20Completo%20em%20Ingl%C3%AAs%20-%20Junho%202019.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Stakeholder	Descrição da atividade
 <p>Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços/ SECEX</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Integra a Comissão Gestora do Siscomex.
 <p>Ministério da Fazenda/RFB</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Integra a Comissão Gestora do Siscomex. • É a responsável por conceder autorização para trânsito aduaneiro dentro do módulo CCT do Siscomex. • Atua no PSP como autoridade aduaneira, concedendo a respectiva anuência para a embarcação.
 <p>Instituto Brasileiro do Meio Ambiente dos Recursos Naturais Renováveis</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realiza o controle e fiscalização ambiental nos processos de exportação e importação.
 <p>Autoridade Portuária</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Atua no PSP como gestora portuária. • Depois que todas as anuências são concedidas para a embarcação no PSP, a autoridade portuária realiza uma análise final e autoriza a atracação, operação ou desatracação.
 <p>Agência Nacional de Vigilância Sanitária</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Atua no PSP realizando o controle sanitário de fronteiras e concedendo a respectiva anuência para a embarcação.
 <p>Polícia Federal</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Atua no PSP como polícia marítima, concedendo a respectiva anuência para a embarcação.
 <p>Ministério da Agricultura e Pecuária</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Atua no PSP através do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), concedendo a respectiva anuência para a embarcação. • Realiza o controle sanitário, fitossanitário, zoossanitário, de identidade e qualidade de importações no Siscomex.
 <p>Marinha do Brasil</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Atua no PSP como autoridade marítima, concedendo a respectiva anuência para a embarcação. • Por meio da Diretoria de Portos e Costas realiza a normatização do tráfego aquaviário e fiscalização da Marinha Mercante. • Por meio da Capitania dos Portos realiza a segurança da navegação e do tráfego marítimo. Contribui para a orientação, coordenação e o controle das atividades inerentes à Marinha Mercante.

Stakeholder	Descrição da atividade
 Despachantes Aduaneiros	<ul style="list-style-type: none"> Podem praticar, como representante de uma empresa, atos relacionados ao despacho aduaneiro de bens ou de mercadorias na importação ou exportação. Sua principal função é a formulação da declaração aduaneira. Para que um despachante possa atuar no procedimento de importação ou exportação, ele deve ser credenciado no Siscomex.
 Ministério de Portos e Aeroportos	<ul style="list-style-type: none"> Responsável por criar políticas e diretrizes para o desenvolvimento do setor marítimo e portuário. Também é responsável pela execução e avaliação de medidas, programas e projetos da infraestrutura marítima e portuária.
 Ministério de Portos e Aeroportos/Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários	<ul style="list-style-type: none"> Participa da criação e implementação do plano estratégico do Ministério no que se refere aos transportes aquaviários e portuários. Entre outras responsabilidades, elabora projetos para exploração da infraestrutura e serviços no setor portuário e marítimo. Administra o PSP.
 Agência Nacional de Transportes Aquaviários	<ul style="list-style-type: none"> É a agência reguladora do setor. Responsável por implementar as políticas do Ministério de acordo com os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação. Também é responsável por regular, inspecionar e controlar a prestação de serviços de transportes aquaviários e a exploração da infraestrutura portuária.
 Empresa de Planejamento e Logística S.A.	<ul style="list-style-type: none"> Presta serviços nas áreas de projetos, estudos e pesquisa destinados a subsidiar o planejamento logístico e de transporte do país.
 Ministério de Portos e Aeroportos/Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - Conaportos	<ul style="list-style-type: none"> Propõe, coordena e avalia medidas de eficiência relacionadas às atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicas nos portos e instalações portuárias.
 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes	<ul style="list-style-type: none"> Responsável pela implantação das políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conit.
 Serviço Federal de Processamento de Dados	<ul style="list-style-type: none"> Participou do desenvolvimento tecnológico dos sistemas do PSP e do Siscomex.

Stakeholder	Descrição da atividade
 Exportador	<ul style="list-style-type: none"> • Quem promove a saída de mercadoria do território aduaneiro.
 Operador Portuário	<ul style="list-style-type: none"> • Responsável, perante a Receita Federal, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro no período em que elas estejam sob sua responsabilidade ou quando o operador exerce o controle ou uso exclusivo da área do porto onde a carga está depositada ou está transitando.
 Agente de Navegação	<ul style="list-style-type: none"> • Representante legal do armador.
 Transportador	<ul style="list-style-type: none"> • Pessoa jurídica que presta o serviço de transporte e emite conhecimento de carga.

Fonte: Elaboração própria (2023).

4.5 PANORAMA REGULATÓRIO

Abaixo, no **Quadro 14**, uma síntese das principais normas que envolvem as iniciativas do controle e liberação de carga e trânsito nos portos brasileiros:

QUADRO 14 – Normas relacionadas ao controle e liberação de carga e trânsito no setor portuário

Norma	Descritivo
Lei 12.815/2015	Trata da exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e dispõe sobre as atividades exercidas pelos operadores portuários.
Decreto 9.326/2018	Promulga o Acordo de Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio.
Decreto 80.672/1977	Promulga a Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional.
Decreto 10.848/2021	Promulga Emendas à Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional.
Decreto 660/1992	Institui o Sistema Integrado de Comércio Exterior – Siscomex.
Decreto 6.759/2009	Regulamenta a administração das atividades aduaneiras e a fiscalização, controle e tributação das operações de comércio exterior.
Decreto 10.332/2020	Institui a Estratégia de Governo Digital referente ao período de 2020 a 2022 no âmbito da Administração Pública Federal.
Resolução Secex 378/2022	Cria o serviço digital de informações sobre comércio exterior brasileiro dentro do Portal Único Siscomex.

Norma	Descritivo
Portaria ME 402/2020	Institui a Comissão Gestora do Siscomex e dispõe sobre a gestão das soluções de TI que integram o Siscomex.
Portaria Secex 23/2011	Consolida as normas e procedimentos referentes às operações de comércio exterior.
Portaria Conjunta RFB/Secex 349/2017	Institui a Declaração Única de Exportação – DU-E.
Portaria Secex 52/2017	Dispõe sobre o tratamento administrativo das exportações realizadas por meio do Portal Único Siscomex.
Portaria COANA 77/2018	Estabelece os procedimentos para execução do projeto-piloto do Novo Processo de Importação e o despacho aduaneiro por meio de Declaração Única de Importação – DUIMP.
Instrução Normativa RFB 800/2007	Dispõe sobre o controle aduaneiro da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados processado dentro do módulo Siscomex Carga.
Instrução Normativa RFB 1.702/2017	Disciplina o despacho aduaneiro de exportação processado por meio de DU-E
Instrução Normativa SRF 680/2006	Disciplina o despacho aduaneiro de importação.
Instrução Normativa RFB 1.984/2020	Dispõe sobre a habilitação de declarantes de mercadorias para atuarem no comércio exterior e de pessoas físicas responsáveis pela prática de atos nos sistemas de comércio exterior em seu nome, bem como sobre o credenciamento de seus representantes para a prática de atividades relacionadas ao despacho aduaneiro de mercadorias e dos demais usuários dos sistemas de comércio exterior que atuam em seu nome.
Ato Declaratório Executivo COANA 12/2018	Estabelece prazos, condições e procedimentos a serem observados pelos intervenientes na prestação de informações no módulo de Controle de Carga e Trânsito (CCT) do Portal Único Siscomex sobre as operações que executarem com cargas de exportação.

Fonte: Elaboração própria (2023).

Todas essas normas devem ser observadas pelos entes públicos e operadores privados de comércio e trânsito nos procedimentos de troca de informações da atividade portuária, realizados utilizando-se os sistemas expostos anteriormente (PSP e Portal Único Siscomex).



LOGISTICS ROUTE

NETWORK · REAL-TIME



Multi-modal
Multi-user



5 NOVA INICIATIVA: JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

5.1 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

Atualmente, a logística do setor portuário brasileiro é operacionalizada especialmente por meio do PSP e do Portal Único Siscomex, já descritos anteriormente, e que estão sendo paulatinamente integrados por meio da iniciativa da JUA, que teve o seu início anunciado em janeiro de 2021 pelo então Ministério da Infraestrutura, Receita Federal, Secretaria de Comércio Exterior, Secretaria de Governo Digital e Serpro.¹²⁹

Para além da iniciativa principal da JUA, em processo coordenado pelo Governo Federal, verificam-se ainda outras iniciativas paralelas para a melhoria da logística portuária que também merecem destaque: **(i)** uma iniciativa para a instalação de sistema de PCS em determinados portos organizados, com o intuito de criar uma plataforma de comunicação integrada no âmbito interno do porto organizado, decorrente do Programa de Facilitação de Comércio Brasil-Reino Unido (Brazil Trade Facilitation – BTF);¹³⁰⁻¹³¹ e **(ii)** a adoção de iniciativas isoladas, com a participação de entes privados, para a criação de plataformas de comunicação integrada, como, por exemplo, a Janela Única Portuária, idealizada pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegários – ABTRA, atualmente utilizada no Porto de Santos.

5.1.1 SITUAÇÃO ATUAL DA JUA NO BRASIL

No contexto de desenvolvimento e modernização das atividades da Administração Pública foi instituída a Estratégia de Governo Digital (EGD), por meio do Decreto Federal 10.322/2020.

O Anexo 1 do decreto define, como um dos objetivos da EGD, o estabelecimento do “Governo como plataforma para novos negócios”, tendo destaque a formalização de

129 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 25ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conoportos/CTIS) 2021**. 17 mar. 2021. Videoconferência Online.

130 Conforme portal do Ministério da Infraestrutura, loc. cit.

131 ABTP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. **Port Community System**: plataforma que integra sistemas para facilitar o transporte marítimo será implantada no Porto de Itajaí. 15 dez. 2020. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/site/noticias-do-setor-detalhes.php?cod=78203&q=Port+Community+System%3A+plataforma+que+integra+istemas+para+facilitar+o+transporte+mar%C3%ADtimo+ser%C3%A1+implantada+no+Porto+de+Itaja%C3%AD&bsc=>. Acesso em: 29 nov. 2022.

parcerias com instituições representativas da indústria de tecnologia da informação, comunicação e identificação digital.¹³²

Para atingir os objetivos da EGD, os órgãos e entidades da União devem elaborar Planos de Transformação Digital, prevendo ações de transformação digital de serviços, unificação de canais digitais e interoperabilidade de sistemas.

Nesse contexto, o Plano de Transformação Digital apresentou o projeto da JUA, que está inserida no eixo de “unificação de canais digitais”.

Assim, a JUA foi pensada para simplificar e desburocratizar o fornecimento de informações e procedimentos de comunicação entre entes públicos e operadores privados de comércio no setor portuário.

O seu objetivo é simplificar os procedimentos de cumprimento de obrigações por parte dos intervenientes portuários, trazendo mais agilidade e eficiência nos processos de logística, o que acaba por reduzir custos e promove o crescimento do comércio exterior brasileiro, aumentando a atratividade dos portos brasileiros nas rotas comerciais.

Nesse contexto é que foi pensada a integração do PSP com o Portal Único Siscomex, os sistemas de logística e gestão de informações portuárias que já existem no Brasil. A integração desses sistemas visa possibilitar que os operadores logísticos atendam de forma unificada às exigências constantes de ambos os sistemas,¹³³ sendo um avanço importante para o setor portuário.

No caso do PSP, como é um sistema mais antigo, estando há 11 anos em operação, dentro do projeto da JUA, foi idealizada a sua mudança para o PSP 2.0. Essa transformação objetiva a modernização do sistema que trará melhorias para os usuários, tornando o processo mais eficiente. Sendo assim, o objetivo é que o formato PSP 2.0 seja integrado à JUA.

Nesse sentido, o PSP 2.0 foi qualificado no programa Startup.gov.br, tendo sido previstas entregas efetivas em até 18 meses, de modo que a projeção final para a conclusão do projeto seria em março de 2022.

De acordo com o Governo Federal, as principais mudanças estão relacionadas à agregação das interfaces do sistema. O projeto do PSP 2.0 foi dividido em um primeiro momento em 13 entregas efetivas,¹³⁴ divididas trimestralmente:

132 “Objetivo 15 - Governo como plataforma para novos negócios. Iniciativa 15.1. Disponibilizar, no mínimo, vinte novos serviços interoperáveis que interessem às empresas e às organizações, até 2022.”

133 A base legal para a execução do projeto é a Lei 12.815 de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta da União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

134 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 27ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 26 jun. 2021. Videoconferência Online.

QUADRO 15 – Entregas do PSP 2.0

Entrega 1	Implantação de módulo de avaliação do Porto Sem Papel pelos Agentes de Navegação
Entrega 2	Unificação do login dos sistemas Porto Sem Papel e Portal Único Siscomex
Entrega 3	Integração do Pagamento da Tarifa de Utilização de Faróis – (TUF Marinha) pelo Porto Sem Papel
Entrega 4	Implementação de serviços de estadia para Sistram (Marinha)
Entrega 5	Integração com Pagamento da Funapol (Polícia Federal) pelo Porto Sem Papel
Entrega 6	Emissão do Termo de Controle Sanitário de Viajante – TCSV 100% digital
Entrega 7	Compartilhamento de informações do DUV's – Parceiros da Estadia
Entrega 8	Diagnóstico e harmonização dos cadastros redundantes entre os sistemas utilizados no setor portuário
Entrega 9	Integração com e-DBV (Declaração Eletrônica de Bens do Viajante)
Entrega 10	Agendamento de vistoria da embarcação realizada pela Marinha
Entrega 11	Desenvolvimento de painel de indicadores do PSP
Entrega 12	Criação de Painel de Bordo do Usuário do PSP
Entrega 13	Análise e melhorias futuras do processo de negócios

Fonte: Elaboração própria (2022)

De acordo com o Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS),¹³⁵ até setembro de 2021 já haviam sido efetivamente implantadas as entregas 1, 2 e 4 destacadas no esquema acima e a primeira etapa da entrega 3, que consiste na integração do PSP ao sistema da Marinha para pagamento da TUF. A segunda etapa da entrega 3, que é viabilizar que o pagamento ocorra por meio do PAGTESOURO, segundo reunião do CTIS de maio de 2022, está programada para dezembro de 2022.¹³⁶

Além disso, o *layout* do PSP foi alterado para se adequar ao portal Gov.br e, atualmente, o sistema está implementado em todos os portos públicos, tendo uma nota de satisfação dos usuários acima de 4,5 (em uma escala de 0 a 5).¹³⁷

Por sua vez, o projeto da JUA também foi dividido em entregas (ou fases), que podem ser sintetizadas da seguinte forma:¹³⁸⁻¹³⁹

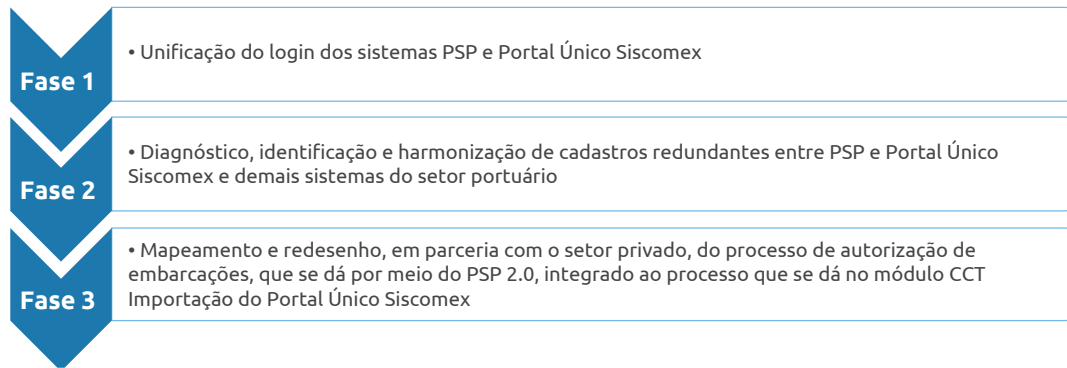
135 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 28ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 09 ago. 2021. Videoconferência Online.

136 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 32ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 24 maio 2021. Videoconferência Online.

137 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 32ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 24 maio 2021. Videoconferência Online.

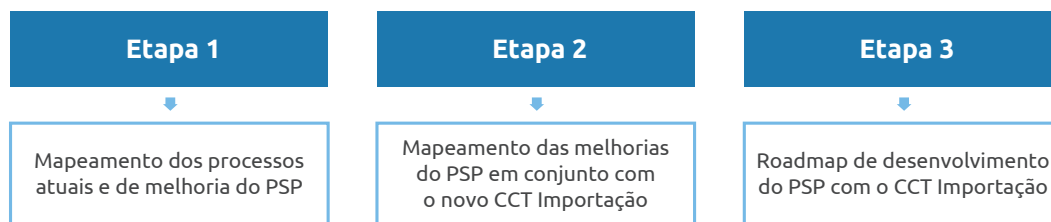
138 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 25ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 17 mar. 2021. Videoconferência Online.

139 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 28ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 09 ago. 2021. Videoconferência Online.

FIGURA 5 – Fases de implementação da JUA

Fonte: Elaboração própria (2022)

A fase 3 foi subdividida, ainda, em três etapas:

FIGURA 6 – Etapas da Fase 3 (implementação da JUA)

Fonte: Elaboração própria (2022)

Como a JUA e o PSP 2.0 estão sendo desenvolvidos de maneira integrada, as fases da JUA que correspondem à modernização do PSP estão inseridas nas entregas do PSP 2.0. Nesse sentido, inclusive, que a primeira fase da JUA, unificação do login dos sistemas PSP e Portal Único Siscomex, corresponde à segunda entrega do PSP 2.0, que foi implementada em julho de 2021.

Assim, o acesso ao PSP foi integrado ao do Portal Único Siscomex e todos os usuários entram no PSP por meio da tela de login do Portal Único Siscomex, conforme imagem abaixo:

FIGURA 7 – Tela de Login do Portal Único Siscomex

Fonte: Portal Único Siscomex¹⁴⁰

Também existe o projeto de unificação do login do PSP e do Portal Único Siscomex via Gov.br, mas esse projeto está atualmente suspenso.

No que diz respeito à segunda entrega da JUA, no diagnóstico feito sobre as redundâncias dos sistemas, foram identificadas 27 oportunidades de harmonização de cadastros. Essas oportunidades já foram organizadas em um grau de prioridade que considerou benefício *versus* grau de complexidade e, até maio de 2022, já tinham sido implementadas 12 harmonizações.¹⁴¹

Para que a terceira fase possa ser iniciada, será preciso realizar uma mobilização dos servidores da Receita Federal para que eles possam cooperar com a elaboração do *roadmap*. Contudo, no momento essa fase está suspensa, tendo em vista que essa mobilização ainda não foi feita.¹⁴²

De qualquer forma, estima-se que a JUA esteja totalmente implantada até 2023, o que, estima-se, irá trazer uma economia anual de R\$ 10 bilhões para os operadores logísticos e de comércio exterior.¹⁴³

140 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Portal único Siscomex**. 2022. Disponível em: <https://portalunico.siscomex.gov.br/portal/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

141 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 32ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 24 maio 2021. Videoconferência Online.

142 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 32ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 24 maio 2021. Videoconferência Online.

143 SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Ministérios da Economia e da Infraestrutura anunciam implantação do projeto Janela Única Aquaviária**. 22 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/informacoes/demais-noticias-de-comercio-exterior/infraestrutura/ministerios-da-economia-e-da-infraestrutura-anunciam-implantacao-do-projeto-janela-unica-aquaviaria>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Mesmo que todas as fases da JUA não tenham sido totalmente implementadas, os avanços até o momento são extremamente significativos, na medida em que demonstram o esforço que tem sido feito no sentido de se entender os problemas vivenciados por todos os agentes do modal aquaviário e buscar soluções e novas tecnologias.

Dessa forma, tem sido criada uma cultura de modernização dos sistemas de logística portuária e de melhoria e eficiência na comunicação entre os agentes públicos e privados envolvidos nos procedimentos portuários.

5.1.2 SITUAÇÃO ATUAL DA INSTALAÇÃO DO PCS EM PORTOS ORGANIZADOS BRASILEIROS E OUTRAS INICIATIVAS ISOLADAS

No Brasil, o PCS foi idealizado como uma plataforma eletrônica onde são integradas informações sobre atores¹⁴⁴ privados e públicos envolvidos no comércio marítimo.¹⁴⁵ Em outras palavras, o sistema recebe e fornece dados para todos os atores que utilizam o PCS¹⁴⁶ no âmbito interno do porto organizado, com a finalidade de aumentar a eficiência das operações de logística.

O PCS foi introduzido no Brasil como resultado do Programa de Facilitação de Comércio Brasil-Reino Unido (*Brazil Trade Facilitation* - BTF).¹⁴⁷⁻¹⁴⁸ Inicialmente, o sistema foi pensado para ser integrado com o módulo CCT do Siscomex, de forma que os manifestos de cargas seriam registrados no PCS.¹⁴⁹ Também foi pensada uma integração com o PSP para facilitar o envio e análise de dados pelos intervenientes públicos e privados.¹⁵⁰

144 "São considerados atores qualquer instituição que faça parte da comunidade portuária e exerça alguma atividade relacionada ao processo de entrada e saída de navios no porto, como por exemplo: agências marítimas; agências de carga; terminais portuários e outras instalações portuárias; armador; navio; autoridade portuária; praticagem; Ministério da Infraestrutura; Ministério da Agricultura; Ministério da Saúde; ANVISA; Marinha; Exército; Polícia Federal; Antaq; Receita Federal; empresas de amarração; empresas de reboque; e empresas fornecedoras de serviços e consumo de bordo." UK GOVERNMENT. **Especificações de padrões abertos de interoperabilidade para Port Community Systems**. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs/arquivos/padroes-abertos-de-interoperabilidade-pcs_brasil_final.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

145 Conforme portal do Ministério da Infraestrutura. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs>

146 UK GOVERNMENT. **Especificações de padrões abertos de interoperabilidade para Port Community Systems**. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs/arquivos/padroes-abertos-de-interoperabilidade-pcs_brasil_final.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

147 Conforme portal do Ministério da Infraestrutura, loc. cit.

148 ABTP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. **Port Community System**: plataforma que integra sistemas para facilitar o transporte marítimo será implantada no Porto de Itajaí. 15 dez. 2020. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/site/noticias-do-setor-detalhes.php?cod=78203&q=Port+Community+System%3A+plataforma+que+integra+sistemas+para+facilitar+o+transporte+mar%C3%ADtimo+ser%C3%A1+implantada+no+Porto+de+Itaja%C3%AD&bsc=>. Acesso em: 29 nov. 2022.

149 MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 25ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 17 mar. 2021. Videoconferência Online.

150 UK GOVERNMENT. **Especificações de padrões abertos de interoperabilidade para Port Community Systems**. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs/arquivos/padroes-abertos-de-interoperabilidade-pcs_brasil_final.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

A ideia é que o PCS seja um sistema central que evite uma desconexão entre as informações referentes ao processo de entrada e saída das embarcações, movimentação das cargas e controle de acesso ao porto.¹⁵¹

Em um primeiro momento, os portos de Suape, Santos, Rio de Janeiro e Itajaí haviam sido selecionados para implementação do projeto. Diversas reuniões foram realizadas para que fosse feito o mapeamento dos processos que seriam contemplados pelo PCS.¹⁵² Esses processos foram sintetizados pelo grupo de trabalho do BTF da seguinte forma:¹⁵³

- a) importações: operação de descarga do navio, processos de liberação de carga de importação, operação de embarque em transportes terrestres;
- b) exportações: operação de desembarque de transportes terrestres, processo de liberação de carga de exportação, embarque em navio;
- c) chegada e saída de embarcações: compartilhamento de informações prévias à chegada ou saída do porto, manobras no canal de acesso, atracação da embarcação; e
- d) seleção para vistoria e conferência de lacre: compartilhamento de informações prévias à chegada ao porto, operação de descarga de navios, liberação de carga de importação e embarque em transportes terrestres.

Neste particular, o PCS seria instalado de forma específica para cada comunidade portuária, sendo que a coordenação da gestão e do desenvolvimento do sistema seria feita por um Comitê de Governança composto por agentes de cada porto organizado.¹⁵⁴

Contudo, depois de um ano de mapeamento dos processos dos portos, em 2021 o projeto foi suspenso devido a um corte de verbas do governo britânico. Após o corte, não houve avanços na implementação do projeto nos portos de Santos, Itajaí e Rio de Janeiro.

No Porto de Suape, todavia, foi feita uma parceria com o Centro de Estudos e Sistemas Avançados do Recife (Cesar) e foi desenvolvido o Sistema Operacional dos Terminais (TOS), que integra todos os processos das operações portuárias. O TOS possui os módulos marítimo, operacional, financeiro, armazenagem e estatístico. A ideia é que esse sistema evolua para o PCS.¹⁵⁵

151 SUAPE. **PCS**. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/inovacao/pcs>. Acesso em: 29 nov. 2022.

152 PROCOMEX - ALIANÇA PRÓ-MODERNIZAÇÃO LOGÍSTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Projeto Portos**. 2022. Disponível em: <http://www.procomex.org.br/projetos-em-andamento/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

153 PALLADIUM; HPC; TERRAFIRME. **Apresentação do Business Case para implantação de PCS no Porto de Santos**: apresentação para a comunidade portuária. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs/arquivos/apresentacao-hpc-parte-2-1.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

154 ABTP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. **Port Community System**: plataforma que integra sistemas para facilitar o transporte marítimo será implantada no Porto de Itajaí. 15 dez. 2020. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/site/noticias-do-setor-detalhes.php?cod=78203&q=Port+Community+System%3A+plataforma+que+integra+systemas+para+facilitar+o+transporte+mar%C3%ADtimo+ser%C3%A1+implantada+no+Porto+de+Itaja%C3%AD&bsc=>. Acesso em: 29 nov. 2022.

155 CESAR. **Suape e Cesar lançam ferramenta tecnológica para otimizar e ampliar produtividade no porto**. 17 mar. 2022. Disponível em: <https://www.cesar.org.br/pt/w/pcs-suape>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Com o desenvolvimento do projeto do PCS no Porto de Suape, já foi possível reduzir o número de atividades simplificadas de 806 para 465, o que trouxe uma eficiência maior e abriu portas para novas soluções que visam facilitar o fluxo de informações portuárias.¹⁵⁶

Para além do PCS, existem plataformas de comunicação integrada de iniciativa privada, a exemplo, a Janela Única Portuária (JUP), que foi criada em 2015 e é utilizada no Porto de Santos. Por meio da JUP, é possível se fazer o controle de todas as etapas percorridas pelas cargas dentro dos portos.

A JUP possibilita que ocorra a troca segura de dados entre os seus usuários, utilizando, de maneira exclusiva, certificado digital. Assim, é feita uma transferência de informações entre os sistemas de controle operacional dos terminais e recintos alfandegários com os sistemas adotados pelos órgãos anuentes que fiscalizam o comércio exterior.¹⁵⁷

Por meio da JUP, é possível ter acesso aos dados operacionais acerca das embarcações que estão previstas para atracar no porto, os contêineres e cargas que estão em operação, a posição das cargas no pátio do porto e as imagens escaneadas das embarcações.

Em resumo, é possível acompanhar todo o movimento de cargas, pessoas e veículos no porto, desde o momento em que a carga está prevista para chegar ao porto, até o momento em que ela deixa o local alfandegário para chegar ao seu destinatário.

A JUP integra, em um modelo de janela única, todos os doze sistemas tecnológicos criados e mantidos pela ABTRA no Porto de Santos, o que facilita o acesso a todas as funcionalidades pelos intervenientes públicos e privados e torna os processos do porto mais eficientes.

Um exemplo de sistema integrado na JUP é o denominado Declaração Eletrônica de Transferência de Cargas (DTe), que é um sistema de controle aduaneiro que controla a movimentação das cargas. Nele são registradas as atualizações das cargas a cada etapa do processo aduaneiro.

O sistema é conectado com a Autoridade Portuária de Santos, o que permite obter dados sobre a previsão de chegada de embarcações, a atracação e a desatracação dos navios e o terminal onde as cargas serão desembarcadas. Esses dados também fornecem detalhes da viagem e das cargas que estão na embarcação.¹⁵⁸

Nesse sistema, também é feita a liberação eletrônica de abertura de contêineres para inspeção física pela Alfândega, o que agiliza o processo de liberação das cargas de importação.¹⁵⁹

156 SUAPE. PCS. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/inovacao/pcs>. Acesso em: 29 nov. 2022.

157 ABTRA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGÁRIOS. **Conheça a Janela Única Portuária**. Disponível em: <https://www.abtra.org.br/inovacao-e-tecnologia/conheca-a-janela-unica-portuaria/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

158 JUP - JANELA ÚNICA PORTUÁRIA; ABTRA, ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGÁRIOS. **Janela Única Portuária (JUP)**. 2022. Disponível em: <https://www.janelaunicaportuaria.org.br/portal/Views/IndexView.aspx>. Acesso em: 29 nov. 2022.

159 JUP - JANELA ÚNICA PORTUÁRIA; ABTRA, ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGÁRIOS. **Janela Única Portuária (JUP)**. 2022. Disponível em: <https://www.janelaunicaportuaria.org.br/portal/Views/IndexView.aspx>. Acesso em: 29 nov. 2022.

Além do DTe, na JUP também estão integrados os seguintes sistemas:¹⁶⁰

QUADRO 16 – Sistemas de integração da JUP

Sistema	Funcionalidade
Banco de Dados Comum de Credenciamento – BDCC	Cadastramento eletrônico de dados de identificação de pessoas físicas e jurídicas e veículos pré-autorizados pela Alfândega (Receita Federal) a entrar nas áreas aduaneiras no Porto de Santos.
Central de Operação e Vigilância – COV	Monitoramento, a distância e em tempo real, por meio de equipamentos de <i>videowall</i> , da movimentação física de cargas nas operações portuárias e nos recintos aduaneiros do porto. Também realiza o monitoramento das áreas, <i>gates</i> , imagens de escâneres, perímetros do porto e acessos às estruturas portuárias.
Pedido de Embarque Eletrônico – EPEM	Permite ao exportador ou seu despachante aduaneiro fazer o pedido antecipado de processamento de cargas que seriam embarcadas através da parametrização e da análise de risco eletrônica, pela alfândega, dos dados prévios do embarque. Atualmente está parcialmente desativado, servindo apenas como um banco de dados de operações passadas, graças à introdução da DU-E do Portal Único Siscomex.
Sistema de Informações Gerenciais do Trânsito Internacional de Produtos e Insumos Agropecuários – Sigvig	Sistema integrado ao Vigiagro do MAPA que tem como uma de suas funções impedir a entrada de pragas dispostas nas embalagens e suportes de madeira que acomodam as cargas de importação. O Sigvig fornece ao Vigiagro os dados que recebe de seus recintos aduaneiros sobre a entrada de contêineres contendo madeira em <i>pallets</i> ou embalagens e de cargas soltas embaladas com madeira.
Centro de Conferência Física Remota – Confere	Agendamento, pelos fiscais aduaneiros, e conferência física das cargas selecionadas para o canal vermelho ¹⁶¹ de conferência aduaneira. Todo o procedimento é feito remotamente e em tempo real.
Centro de Conferência Física Remota-Agro – Confere-Agro	Agendamento nos recintos aduaneiros, pela fiscalização local do Vigiagro, posicionamento das cargas de importação controladas pelo MAPA que foram classificadas no canal vermelho e inspecionar as cargas remotamente.
Banco de Dados de Cargas Perigosas – BDCP	Registra, em tempo real, a posição dos contêineres de importação e exportação contendo cargas classificadas como perigosas pela Organização Marítima Internacional.
Posicionamento Anvisa	Controle eletrônico, pela Anvisa, da parametrização e inspeção documental e física de produtos sobre os quais ela exerce controle sanitário (alimentos, cosméticos, medicamentos, produtos para saúde e saneantes).
Container Security Initiative – CSI	Fiscais da Alfândega norte-americana parametrizam as cargas com destino aos Estados Unidos e, a partir da análise de risco, definem e agendam eventuais inspeções físicas, registrando também a liberação para o embarque.
Boletim de Carga	Informa à Autoridade Portuária, em detalhes, os dados das operações de embarque e desembarque de cargas (volumes, perdas, navio e berço) das instalações portuárias associadas da ABTRA no porto.
Guia Eletrônica para Movimentação de Contêineres de Importação – E-GMCI	Registro dos dados sobre o trânsito de contêineres de importação entre os terminais portuários responsáveis pela descarga até o recinto aduaneiro depositário no porto.

Fonte: Elaboração própria (2022)

160 JUP - JANELA ÚNICA PORTUÁRIA; ABTRA, ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGÁRIOS. **Janela Única Portuária (JUP)**. 2022. Disponível em: <https://www.janelaunicaportuaria.org.br/portal/Views/IndexView.aspx>. Acesso em: 29 nov. 2022.

161 Instrução Normativa RFB 1.702/2017: Art. 58. Depois da apresentação da carga para despacho, a DU-E será submetida à análise de risco aduaneiro e selecionada para um dos seguintes canais de conferência aduaneira:
III - vermelho, pelo qual a mercadoria somente será desembaraçada depois da realização da análise documental e da verificação da mercadoria.

Pelo exposto dos sistemas PCS e JUP, verifica-se que ambos estão em linha com a cultura da JUA de modernização da logística portuária e dos procedimentos de comunicação entre os intervenientes públicos e privados.

Todavia, para garantir a máxima eficiência e coordenação entre todos esses projetos, deve-se ter em mente algumas prioridades da indústria brasileira e recomendações que surgem com essas prioridades.

5.2 PRIORIDADES DA INDÚSTRIA PARA A PLATAFORMA JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

O aprimoramento das transações de comércio exterior é fundamental para o desenvolvimento nacional e da própria Indústria brasileira. Neste contexto, o modal portuário tem papel de grande relevância no volume de cargas que são objeto de transações no comércio exterior, de modo que o seu desenvolvimento contribui com toda a atividade da indústria, seja para abastecimento de mercado interno, seja para o mercado externo.

Em junho de 2022, a Confederação Nacional da Indústria – CNI publicou uma série de documentos com Propostas da Indústria para as Eleições 2022, com o propósito de contribuir com os parlamentares eleitos nas eleições de 2022 na elaboração das políticas necessárias para a retomada do crescimento econômico do país. Dentre esses documentos, destaca-se o de nº 3 denominado “Exportações: um mundo pela frente”, que trouxe propostas para aumentar o fluxo de comércio externo brasileiro.¹⁶²

Em relação à logística do comércio exterior, uma das propostas é a implementação e conclusão do programa da Janela Única Aquaviária, para que seja consolidado um sistema único de logística, a fim de se obter maior eficiência dos processos de comércio marítimo e reduzir prazos e custos envolvidos nos processos.

Dessa forma, a implantação da janela única brasileira busca:

- a) desburocratizar os procedimentos de fiscalização e controle das operações de comércio exterior que se utilizam do modal aquaviário;
- b) reduzir custos do setor industrial, atrelados à logística portuária, a fim de tornar a Indústria nacional mais competitiva;
- c) tornar os processos logísticos relacionados ao desembaraço de cargas e às manobras de embarcações e descarregamento/carregamento mais eficientes;

¹⁶² CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. Exportações: um mundo pela frente. In: **Propostas da indústria para as eleições 2022**, v. 3, 2022. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/fd/12/fd12fbd-c2bf2-4bb4-a9c1-e3abdd563419/doc_3_-_exportacoes_web.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

- d) reduzir o tempo médio de liberação de contêineres nos portos brasileiros;
- e) tornar os processos de fiscalização e controle das operações de comércio exterior que se utilizam do modal aquaviário mais transparentes;
- f) viabilizar canais de participação efetiva da Indústria e de operadores logísticos privados na definição e regulamentação dos sistemas operacionais de logística portuária no Brasil; e
- g) integrar as bases de dados utilizadas por autoridades e entidades públicas anuentes nos processos de controle e fiscalização das operações logísticas e aduaneiras no modal portuário.



RESTRICTED AREA
NO ENTRY WITHOUT PERMISSION
NO PHOTOGRAPHY

6 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES DA INDÚSTRIA

A Janela Única Aquaviária não avança no ritmo necessário. Os agentes logísticos, no dia a dia das operações, lidam com diferentes sistemas, o que consome tempo e recursos dos exportadores e importadores brasileiros. Em particular, os 26 possíveis intervenientes nas estadias das embarcações, que se alteram de acordo com o tipo de mercadoria, e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) precisam ter suas atuações aperfeiçoadas. É necessário garantir que a competitividade do comércio exterior brasileiro seja de fato o objetivo central de sua atuação.

Para que a implementação e operação da JUA ocorra de forma coordenada com as prioridades e necessidades da indústria, contemplando o redesenho do fluxo de carga e trânsito aquaviário, a consolidação de um único sistema e o aprimoramento da gestão de risco por parte das autoridades portuárias e dos órgãos de fiscalização, surgem algumas recomendações a serem observadas nesse processo, conforme Quadros abaixo.

Os Quadros sintetizam as recomendações, seus objetivos, os órgãos e/ou entidades envolvidos, além de sugerir graus de prioridade e expectativas para sua implementação, divididos em três categorias, respectivamente: prioridade alta, média ou baixa; e expectativa de curto, médio e longo prazo.

As recomendações foram classificadas em quatro grupos temáticos: **(i)** governança institucional; **(ii)** medidas para otimização e eliminação de redundâncias; **(iii)** melhorias de tecnologia da informação; e **(iv)** aspectos regulatórios e mecanismos de participação do setor privado.

QUADRO 17 – Recomendações para governança institucional

GOVERNANÇA INSTITUCIONAL					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
1	Coordenar de forma centralizada a implantação e manutenção	Facilitar as comunicações dos intervenientes Maior segurança jurídica Estabilidade dos processos	SNPTA, Secex e RFB	Alta	Curto prazo
2	Prever dotação orçamentária específica e suficiente à implantação da JUA.	Assegurar o fluxo financeiro necessário para a implementação integral da JUA Assegurar a continuidade de sua operação	SNPTA, Secex e RFB	Alta	Curto prazo
3	Centralizar em um único órgão a operação da JUA, com diretrizes e regulamentação estabelecidas pelo órgão coordenador da JUA.	Garantir a expertise técnica do operador da JUA Assegurar o bom desempenho dos sistemas	SNPTA, Secex e RFB	Média	Médio prazo
4	Vedar e fiscalizar a implementação de procedimentos paralelos ou sistemas que impliquem redundâncias ao procedimento da JUA.	Evitar redundâncias de sistemas Maior eficiência Unificação dos procedimentos, dados, documentos e informações	RFB, Secex, SNPTA	Média	Médio prazo
5	Estabelecer a governança e coordenar a implementação de Sistema de Comunidade Portuária (Port Community System – PCS) em coordenação com os processos da JUA.	Facilitar a comunicação entre os diversos atores portuários Diminuir o tempo e o custo das etapas de importação e exportação e de permanência da carga no porto Mitigar conflitos de interesses Assegurar eficiência e uniformização Simplificar processos logísticos e portuários	RFB, Secex, SNPTA, Antaq, Autoridade Portuária	Média	Longo prazo
6	Promover a desestatização dos serviços de autoridade portuária.	Incrementar a eficiência no setor portuário Maior competitividade	Ministério de Portos e Aeroportos, Antaq	Média	Médio prazo
7	Revisar e aprimorar a Resolução Antaq 62/21.	Aumentar a segurança jurídica das operações portuárias	Antaq	Média	Médio prazo
8	Reforçar o diálogo entre Antaq e setor privado no que diz respeito a atividades que afetem o comércio.	Garantir atuação alinhada às necessidades concretas do setor	Antaq	Baixa	Longo prazo

Fonte: Elaboração própria (2023).

QUADRO 18 – Recomendações sobre medidas para otimização e eliminação de redundâncias

MEDIDAS PARA OTIMIZAÇÃO E ELIMINAÇÃO DE REDUNDÂNCIAS					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
1	Elaborar levantamento de informações e documentos solicitados, pelos órgãos anuentes, dos operadores portuários no âmbito da JUA.	Publicidade e transparência do diagnóstico completo e detalhado das informações e documentos enviados pelos operadores portuários Identificação objetiva de redundâncias e etapas desnecessárias	RFB, Secex, SNPTA, Ibama, Anvisa, Polícia Federal, MAPA, Marinha, Antaq	Alta	Curto prazo
2	Consolidar e implementar uma lista eficiente das informações e documentos que devem ser solicitados (uma única vez) pelos órgãos anuentes, no âmbito da JUA.	Publicidade e transparência da lista de informações e documentos para o mapeamento dos processos	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Curto prazo
3	Definir limite quantitativo de exigências de informações e documentos que devem ser submetidos à JUA.	Simplificação e unificação de procedimentos e padrões Redução do tempo e do custo	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Médio prazo
4	Uniformizar os documentos submetidos à JUA, levando em consideração os padrões internacionais.	Agilidade Simplificação do processo	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Médio prazo
5	Concluir o desenvolvimento e a implementação de todos os módulos e integrações dos órgãos intervenientes do Portal Único	Redução de tempos e custos dos processos de exportação e importação Facilitação de comércio	Secex, RFB	Média	Médio prazo
6	Simplificar e reduzir as tarifas portuárias.	Padronização da estrutura de serviços básicos do terminais de contêineres Eliminação da cobrança de tarifas abusivas	Antaq, Autoridade Portuária	Média	Médio prazo
7	Implementar mecanismos de auditoria periódica, constantes, dos procedimentos da JUA.	Manutenção da eficiência da circulação de informações Prevenção do surgimento de novas redundâncias	RFB, Secex, SNPTA	Baixa	Longo prazo

Fonte: Elaboração própria (2023).

QUADRO 19 – Recomendações para melhorias de tecnologia da informação

MELHORIAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
1	Implementar 100% de digitalização em todos os processos da JUA.	Maior segurança das informações Facilitação do acesso Eliminação do uso de documentos em formato físico	RFB, SNPTA, Antaq, Secex, Autoridade Portuária	Alta	Curto prazo
2	Unificar login de acesso e pontos de submissão de documentos.	Simplificação do acesso Redução das etapas de entrega de documentos ou informações	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Curto prazo
3	Utilizar sistemas que sejam tecnologicamente neutros.	Garantia de neutralidade do ponto de vista tecnológico Compatibilidade com o máximo de sistemas operacionais, equipamentos ou plataformas tecnológicas possíveis	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Curto prazo
4	Criar mecanismos tecnológicos que garantam a segurança da informação e a proteção dos dados e documentos.	Garantia de ambiente seguro para usuários Gestão de risco e proteção de informações sensíveis Garantia de maior adesão	RFB, Secex, SNPTA	Alta	Médio prazo
5	Criar mecanismos de notificação em tempo real dos usuários da JUA, sobre atualizações dos seus processos de submissão de documentos e informações.	Garantia de agilidade nos processos de controle de carga e trânsito portuário	RFB, Secex, SNPTA	Média	Médio prazo
6	Implementar arranjos de back-up na JUA.	Segurança da informação	RFB, Secex, SNPTA,	Média	Médio prazo
7	Criar mecanismos que possibilitem o compartilhamento horizontal de informações entre os órgãos anuentes.	Agilidade dos processos de anuências no controle de carga e trânsito portuários Gestão de risco e aumento da segurança do controle	RFB, Secex, SNPTA	Média	Médio prazo
8	Criar canais/mecanismo para que os usuários da JUA possam submeter feedback e avaliações de satisfação, por meio de notas e parâmetros objetivos.	Atualização e monitoramento do sistema Aprimoramento contínuo	RFB, Secex, SNPTA	Média	Longo prazo
9	Utilizar as funcionalidades da JUA para monitorar dados sobre movimentação de cargas e de recursos financeiros nos portos.	Consolidação e publicidade de estatísticas sobre os processos logísticos portuários Modernização e desenvolvimento do setor portuário	SNPTA, Autoridade Portuária, Antaq	Baixa	Longo prazo

MELHORIAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
10	Utilizar softwares que permitam que a JUA se comunique com sistemas de janela única de outros países (softwares <i>open source</i>).	Aumento da abrangência e a atratividade dos portos brasileiros	RFB, Secex, SNPTA	Baixa	Longo prazo
11	Monitorar e divulgar estatísticas do comércio exterior brasileiro, ligadas ao transporte marítimo.	Aumento da transparência Estímulo à concorrência e mitigação de abusividades no setor de navegação Consolidação e divulgação estatísticas sobre i) valores de frete de contêineres e granéis; ii) ocorrências de rolagem de carga, omissão de embarque e outros cancelamentos de escalas nos terminais; iii) frequência de interrupções na navegabilidade no acesso aos portos; iv) valores de tabela das taxas, tarifas e outras cobranças por parte de terminais portuários, empresas de navegação e autoridades portuárias; e v) valores cobrados por outros serviços (praticagem, THC, etc)	RFB, Secex, SNPTA, Antaq	Baixa	Longo prazo

Fonte: Elaboração própria (2023).

QUADRO 20 – Recomendações sobre aspectos regulatórios e mecanismos de participação do setor privado

ASPECTOS REGULATÓRIOS E MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO DO SETOR PRIVADO					
#	Recomendações	Objetivos	Órgão(s) envolvido(s)	Prioridade	Expectativa de implementação
1	Simplificar e dar ampla publicidade às determinações regulatórias que se referem à JUA e às operações logísticas portuárias.	Garantia de transparência e de segurança jurídica dos atos regulatórios Atualização periódica dos parâmetros do sistema	SNPTA, Secex, RFB	Média	Curto prazo
2	Criar órgão consultivo, que permita a participação institucional de agentes do setor privado afetados pela JUA e dos órgãos públicos anuentes em deliberações sobre atualizações ou alteração de parâmetros regulatórios da JUA.	Aumento da transparência e da efetividade dos parâmetros Participação institucional dos operadores privados e dos órgãos públicos	RFB, Secex, SNPTA	Baixa	Longo prazo
3	Estabelecer ouvidoria para que os operadores portuários possam apresentar reclamações e/ou manifestações sobre o funcionamento da JUA.	Maior segurança jurídica, mitigação de erros e dúvidas Prevenção e correção de falhas	RFB, Secex, SNPTA	Baixa	Longo prazo

Fonte: Elaboração própria (2023).



REFERÊNCIAS

ABTP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS. **Port Community System:** plataforma que integra sistemas para facilitar o transporte marítimo será implantada no Porto de Itajaí. 15 dez. 2020. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/site/noticias-do-setor-detalhes.php?cod=78203&q=Port+Community+System%3A+plataforma+que+integra+sistemas+para+facilitar+o+transporte+mar%C3%ADtimo+ser%C3%A1+implantada+no+Porto+de+Itaja%C3%AD&bsc=>. Acesso em: 29 nov. 2022.

ABTRA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGÁRIOS. **Conheça a Janela Única Portuária.** Disponível em: <https://www.abtra.org.br/inovacao-e-tecnologia/conheca-a-janela-unica-portuaria/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Estatístico Aquaviário 2.1.4.** Disponível em: <https://www.abtra.org.br/infraestrutura/anuario-estatistico-aquaviario-2021-antag/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

API DO PORTAL ÚNICO DO COMÉRCIO EXTERIOR. **API do Portal Único Siscomex (PUCO-MEX).** Disponível em: <https://docs.portalunico.siscomex.gov.br/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

CESAR. **Suape e Cesar lançam ferramenta tecnológica para otimizar e ampliar produtividade no porto.** 17 mar. 2022. Disponível em: <https://www.cesar.org.br/pt/w/pes-suape>. Acesso em: 29 nov. 2022.

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Impactos da facilitação do comércio sobre a indústria de transformação no Brasil.** Brasília: CNI, 2015. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/53/21/5321bb3d-ae2c-410e-a725-372cc899171e/3_estudo_de_impacto_da_facilitacao_do_comercio_cni.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Pesquisa:** os problemas da empresa exportadora brasileira. Brasília: 2008. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/89/0c/890cc0fc-2e11-4739-9cca-b28f1bf7a0e2/problemasdaempresaexportadora_2008.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Principais problemas da empresa exportadora.** Brasília: 2014. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/6f/e4/6fe41f07-aac7-4c78-9910-14f638f8037c/entravesasexportacoesbrasilas_2014.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. Exportações: um mundo pela frente. *In: Propostas da indústria para as eleições 2022*, v. 3, 2022. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/fd/12/fd12fbdc-2bf2-4bb4-a9c1-e3abdd563419/doc_3_-_exportacoes_web.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. Exportações ganham importância para indústria brasileira. **Sondagem Especial:** comércio exterior, ano 16, ed. 64, n. 6, dez. 2015. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/8b/79/8b-792c7d-6ec8-48aa-afff-f79f46ded340/sondespecial_comercioexterior_dezembro2015.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

EPCSA - EUROPEAN PORT COMMUNITY SYSTEMS ASSOCIATION. **White paper:** the role of port community systems in the development of the single window. 15 jun. 2011. Acesso em: 29 nov. 2022.

ESCAP - COMISSÃO ECONÔMICA E SOCIAL PARA A ÁSIA E O PACÍFICO; UNNEXT - UNITED NATIONS NETWORK OF EXPERTS FOR PAPERLESS TRADE AND TRANSPORT IN ASIA AND THE PACIFIC. **Single window for trade facilitation:** regional best practices of single windows. 2018. p. 22-26.

FGV - FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **Verbetes temáticos:** Secretaria de Comércio Exterior Secex. Disponível em: <https://www18.fgv.br//cpdoc/acervo/dicionarios/verbetes-tematico/secretaria-de-comercio-exterior-secex>. Acesso em: 29 nov. 2022.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Infraestrutura e Logística. **Tutorial Sistema Porto Sem Papel.** Disponível em: http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/pdf/Tutorial_PSP_SPH%20Agente%20de%20Navega%C3%A7%C3%A3o.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

HAUTALA, R; *et. al.* **PortNet impact evaluation (PortNetin vaikuttavuuden arviointi).** 2003. Disponível em: http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/fits/julkaisut/hanke8/portnet_english.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

JUP - JANELA ÚNICA PORTUÁRIA; ABTRA, ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGÁRIOS. **Janela Única Portuária (JUP).** 2022. Disponível em: <https://www.janelaunicaportuaria.org.br/portal/Views/IndexView.aspx>. Acesso em: 29 nov. 2022.

KL-NET - KOREA LOGISTICS NETWORK CORP. **Introduction of Port Management Information System in Korea.** Disponível em: <http://www2.nkust.edu.tw/~hgyang/KLN.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

KMI - KOREA MARITIME INSTITUTE. **Logistics Information System in the Republic of Korea – Port -MIS**. 2015. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/06%20-%20PortMIS.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

KMI - KOREA MARITIME INSTITUTE. **Página principal**. 2022. Disponível em: <https://www.kmi.re.kr/eng/main/main.do?rbsIdx=1>. Acesso em: 29 nov. 2022.

LEVIÄKANGAS, Pekka; HAUTALA, Raine. **Impact Evaluation of Maritime I.T.S – Case PortNet**. Disponível em: <https://cris.vtt.fi/en/publications/impact-evaluation-of-maritime-its-case-portnet>. Acesso em: 29 nov. 2022.

LIND, Mikael; REZ, Mikael. Do maritime authorities have a role in digitalization of shipping? *In: TransInfo*. Disponível em: <https://trans.info/en/do-maritime-authorities-have-a-role-in-digitalization-of-shipping-231825>. Acesso em: 29 nov. 2022.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Portaria ME 402, de 3 de dezembro de 2020**. 07 dez. 2020. Disponível: <https://in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-me-n-402-de-3-de-dezembro-de-2020-292426105>. Acesso em: 29 nov. 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 25ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 17 mar. 2021. Videoconferência Online.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 27ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 26 jun. 2021. Videoconferência Online.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 28ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 09 ago. 2021. Videoconferência Online.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. **Ata da 32ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (Conaportos/CTIS) 2021**. 24 maio 2021. Videoconferência Online.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Comissão Nacional das Autoridades nos Portos – Conaportos**. 04 jul. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conselhos/conaportos>. Acesso em: 29 nov. 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Conit**. 08 jan. 2015. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conteudo/conit>. Acesso em: 29 nov. 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Port Community System (PCS)**. 15 ago. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs. Acesso em: 29 nov. 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Porto sem Papel – PSP**. 13 ago. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/conteudo-inteligencia-logistica/porto-sem-papel-ppsp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Segunda etapa de modernização visual do sistema Porto Sem Papel**. 2019. Disponível em: <https://codomar.gov.br/ultimas-noticias/8329-segunda-etapa-de-moderniza%C3%A7%C3%A3o-visual-do-sistema-porto-sem-papel-%C3%A9-conclu%C3%ADa.html>. Acesso em: 29 nov. 2022.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Governo Digital. **Secretaria de Governo Digital (SGD)**. 30 jun. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/governodigital/pt-br/sisp/secretaria-de-governo-digital-sgd>. Acesso em: 29 nov. 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA; UFSC - UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA; LABTRANS - LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **Port Sector Investor's Manual**. jun. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/arquivos-planejamento-portuario/manual-do-investidor-do-setor-portuario-completo-em-ingles-junho-2019.pdf/@download/file/Manual%20do%20Investidor%20do%20Setor%20Portu%C3%A1rio%20-%20Completo%20em%20Ingl%C3%AAs%20-%20Junho%202019.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

NICULESCU, Mihai-Cosmin; MINEA, Marius. Developing a single window integrated platform for multimodal transport management and logistics. **Transportation Research Procedia**, v. 14, p. 1453-1462, 2016.

OMC - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. *In*: **Conferência Ministerial da OMC**, Bali, 2013. Disponível em: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa-nov14_e.htm#art10. Acesso em: 29 nov. 2022.

OMC - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **Protocol amending the Marrakesh Agreement establishing the World Trade Organization**. Genebra, 27 nov. 2014. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/770278/MS_1.2019_Prot_Marrakesh_WTO_Agreement.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

OMI - ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Guidelines for setting up a Maritime Single Window**. FAL.5/Circ.42/Rev.1. jul. 2021. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandatory%20documents/FAL.5-Circ.42.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA SUECA. **Maritime Single Window: Lessons Learnt**. 17 maio 2021. Acesso em: <https://www.onthemosway.eu/wp-content/uploads/2016/05/Presentation-MOSForumClean.compressed.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

PALLADIUM, HPC; UK Government. **Apresentação do Business Case para implantação de PCS no Porto de Santos**: apresentação para a comunidade portuária. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs/arquivos/apresentacao-hpc-parte-2-1.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

PORTO SEM PAPEL. **Glossário Portuário**. Disponível em: <https://concentrador.portosempapel.gov.br/PSP-CDP/public/pages/consultasPublicas/glossario.xhtml>. Acesso em: 29 nov. 2022.

PORTO SEM PAPEL. **Portarias**. Disponível em: <https://concentrador.portosempapel.gov.br/PSP-DP/public/pages/normas/portarias/portarias.xhtml>. Acesso em: 29 nov. 2022.

PORTO SEM PAPEL. **Portos do Brasil**. 2022. Disponível em: <https://concentrador.portosempapel.gov.br/portal/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

PALLADIUM; HPC; TERRAFIRME. **Apresentação do Business Case para implantação de PCS no Porto de Santos**: apresentação para a comunidade portuária. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs/arquivos/apresentacao-hpc-parte-2-1.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

PROCOMEX - ALIANÇA PRÓ-MODERNIZAÇÃO LOGÍSTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Projeto Portos**. 2022. Disponível em: <http://www.procomex.org.br/projetos-em-andamento/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL. **Elaboração da Duimp**. 17 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/duimp/elaboracao-da-duimp>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Entregar carga em trânsito aduaneiro**: Introdução. 05 nov. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/transito-aduaneiro-na-exportacao/entregar-carga/introducao>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 800, de 27 de dezembro de 2007**. 28 dez. 2007. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15753>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 608, de 02 de outubro de 2006**. 05 out 2006. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15540&visao=anotado>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.702, de 21 de março de 2017**. 23 mar. 2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa RFB 1.984, de 27 de outubro de 2020**. 29 out. 2020. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=113361>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL. **Elaboração da DU-E**. 24 abr. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/elaboracao-da-due/elaborando-a-du-e>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL. **Manual Aduaneiro de Importação**. 04 nov. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL. **Manual de Exportação via DU-E**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Portaria COANA 77, de 26 de setembro de 2018**. 27 set. 2018. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=95195>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Recepcionar carga**: depositário: Introdução. 11 mar. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico/recepcao-de-carga-por-nfe/introducao>. Acesso em: 29 nov. 2022.

RECEITA FEDERAL. **Registro da recepção da carga para despacho (passo a passo)**. 21 maio 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-portal-unico>. Acesso em: 29 nov. 2022.

REMAC, Milan. **European Maritime Single Window**. Milan: European Parliamentary Research Service, 2018.

SAWAFUJI, Takuya. **Sumário nº 6**. abr. 2011. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/brief6.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Departamento de Sistema de Informações Portuárias. **Projeto Porto Sem Papel**. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/251/1/Projeto%20Porto%20Sem%20Papel.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SERPRO - SERVIÇO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS. **História de sucesso:** secretaria de portos. Disponível em: <https://www.serpro.gov.br/clientes/secretaria-de-portos>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SILVA, Rafael Mozart. *et. al.* A aplicação da tecnologia Vessel Traffic Management Information System (VTMIS): um estudo comparativo entre brasil e espanha. **Revista Espacios**, v. 36, n. 22, 2015. Disponível em: <https://www.revistaespacios.com/a15v36n22/15362201.html>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Anexo II – Elaborar DU-E.** Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/Manual-de-Preenchimento-DU-E-v19.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Catálogo de produtos:** operador estrangeiro. Disponível em: https://www.gov.br/siscomex/pt-br/arquivos-e-imagens/2021/10/CAT_V7.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Cronograma de implementação.** 24 mar. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/conheca-o-programa/cronograma-de-implementacao>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Ministérios da Economia e da Infraestrutura anunciam implantação do projeto Janela Única Aquaviária.** 22 fev. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/informacoes/demais-noticias-de-comercio-exterior/infraestrutura/ministerios-da-economia-e-da-infraestrutura-anunciam-implantacao-do-projeto-janela-unica-aquaviaria>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Portal único Siscomex.** 2022. Disponível em: <https://portalunico.siscomex.gov.br/portal/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SISCOMEX - SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Proposta de Novo Processo de Importação.** Brasília, set. 2017. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-NPI.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SUAPE. **PCS.** Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/inovacao/pcs>. Acesso em: 29 nov. 2022.

TIJAN, Edvard. *et al.* **Maritime national single window:** a prerequisite for sustainable seaport business. *Sustainability*, v. 11, n. 17, 2019.

TRAFICOM. **Portnet.** 2021. Disponível em: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/portnet>. Acesso em: 29 nov. 2022.

TULLI. **Port Traffic Declaration Service (Portnet)**. 2022. Disponível em: <https://tulli.fi/en/about-e-services/services/port-traffic-declaration-service-portnet->. Acesso em: 29 nov. 2022.

UK GOVERNMENT. **Especificações de padrões abertos de interoperabilidade para Port Community Systems**. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/port-community-system-pcs/arquivos/padroes-abertos-de-interoperabilidade-pcs_brasil_final.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

UNCTAD - CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO. **Maritime transport indicators**. Disponível em: <https://hbs.unctad.org/maritime-transport-indicators/>. Acesso em: 29 nov. 2022.

UNECE - COMISSÃO ECONÔMICA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EUROPA. **Code List Recommendations**. Disponível em: <https://unece.org/trade/uncefact/cl-recommendations>. Acesso em: 29 nov. 2022.

UNECE - COMISSÃO ECONÔMICA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EUROPA. **Recommendation n. 33: recommendation and guidelines on establishing a single window**. Geneva, 2020. Disponível em: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/ECE-TRADE-352_Rev.1E_Rec33_2020Edition.pdf. Acesso em: 29 nov. 2022.

WORLD BANK. **Accelerating digitalization: critical actions to strengthen the resilience of the maritime supply chain**. dez. 2020. (Mobility and transport connectivity series).

CNI

Robson Braga de Andrade
Presidente

DIRETORIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E ECONOMIA – DDIE

Lytha Battiston Spindola
Diretora de Desenvolvimento Industrial e Economia

Superintendência de Desenvolvimento Industrial

Renato da Fonseca
Superintendente de Desenvolvimento Industrial

Gerência de Comércio e Integração Internacional

Constanza Negri Biasutti
Gerente de Comércio e Integração Internacional

Ronnie Sá Pimentel

Maria Clara Rezende Avelino
Equipe Técnica

DIRETORIA DE COMUNICAÇÃO – DIRCOM

Ana Maria Curado Matta
Diretora de Comunicação

DIRETORIA DE SERVIÇOS CORPORATIVOS – DSC

Fernando Augusto Trivellato
Diretor de Serviços Corporativos

Superintendência de Administração – SUPAD

Maurício Vasconcelos de Carvalho
Superintendente Administrativo

Alberto Nemoto Yamaguti

Normalização

Fialho Canabrava Andrade Salles Advogados
Consultor

Dutra Comunicação

Revisão Gramatical e Ortográfica

Editorar Multimídia

Projeto Gráfico e Diagramação

 www.cni.com.br

 [/cniBrasil](https://www.facebook.com/cniBrasil)

 [@CNI_br](https://twitter.com/CNI_br)

 [/cniBr](https://www.instagram.com/cniBr)

 [/cniweb](https://www.youtube.com/c/cniweb)

 [/company/cni-brasil](https://www.linkedin.com/company/cni-brasil)



Confederação Nacional da Indústria

PELO FUTURO DA INDÚSTRIA