

PAULO JOSÉ ZANCUL

**Integração de sistemas de controle de carga
em ambiente portuário**

**São Paulo
2006**

PAULO JOSÉ ZANCUL

**Integração de Sistemas de Controle de Carga
em Ambiente Portuário**

Dissertação apresentada à Escola
Politécnica da Universidade de São
Paulo, para obtenção do grau de
Mestre em Engenharia.

Área de concentração:
Engenharia Elétrica

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Mario Dias

São Paulo

2006

Este exemplar foi revisado e alterado à versão original, sob responsabilidade única do autor e com a anuência de seu orientador.

São Paulo, 21 de setembro de 2006.

Assinatura do autor

Assinatura do orientador

FICHA CATALOGRÁFICA

Zancul, Paulo José

Integração de sistemas de controle de carga em ambiente portuário / P.J. Zancul. – ed. rev. - São Paulo, 2006.

p.

Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Energia e Automação Elétricas.

1.Automação portuária 2.Sistema de informação gerencial I.Universidade de São Paulo. Escola Politécnica. Departamento de Engenharia de Energia e Automação Elétricas II.t.

DEDICATÓRIA

A Deus toda a Glória.

Ao Senhor Jesus Cristo todo louvor.

Aos meus pais, José Zancul e Josefina Miguel Zancul (*in memoriam*) pelo exemplo de vida, amor e dedicação.

Aos meus filhos André Gatti Zancul e Filipe Gatti Zancul, amigos e companheiros, motivo de orgulho para seus pais.

A minha querida esposa Lise Garcia Gatti Zancul, com amor, admiração e gratidão por sua compreensão, apoio e incentivo ao longo do período de elaboração deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Ao amigo Antonio Russo Filho pelo estímulo e colaboração.

Ao amigo e Prof. Dr. Eduardo Mário Dias pela orientação e auxílio indispensáveis, confiança e oportunidade de realizar este trabalho.

A todos que de alguma forma colaboraram na realização deste trabalho.

RESUMO

ZANCUL, P. J. **Integração de Sistemas de Controle de Carga em ambiente portuário.** 2006, 131 f. Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

Muitos são os objetivos para o controle de carga no comércio exterior. Organismos Internacionais estabelecem programas voltados à segurança física das instalações e navios. Acordos bilaterais entre o Brasil e os Estados Unidos da América estabelecem programas com a ênfase em segurança. Os objetivos do Estado brasileiro representado pela Secretaria da Receita Federal estão voltados primeiramente à regulamentação do mercado com a nacionalização das cargas e seu devido recolhimento de impostos. Para isto utiliza sistemas de alcance nacional como SISCOMEX Importação, Exportação e Trânsito Aduaneiro, para controlar o fluxo das cargas no comércio exterior. Estes sistemas possuem o enfoque nas mercadorias já presentes no território nacional. Outro objetivo é a necessidade de facilitação da burocracia e também a busca por segurança. A preocupação com a segurança deve estar presente nos sistemas informatizados, e aí se adota a certificação digital como forma segura de transmissão dos dados, como na operação física da carga. A operação física, no modal marítimo na importação, inclui a informação do Transportador sobre seu manifesto, a informação do Operador Portuário sobre a descarga efetuada, a informação do Recinto Alfandegado que irá armazenar esta carga. Dois sistemas operam na unidade local da Alfândega do Porto de Santos, a Supervia Eletrônica de Dados, com os Transportadores

Marítimos e Operadores e a Declaração de Transferência Eletrônica, com os Operadores Portuários e Recintos. A integração destes sistemas interage dois universos da logística de transporte, o marítimo e o terrestre com a distribuição e armazenagem da carga, tudo sob supervisão das autoridades Portuária e Aduaneira. Mostra-se que esta integração diminui burocracia, aumenta controles, valida dados com benefício a toda comunidade aduaneira. Fornece informações mais seguras para a Autoridade Portuária facilitando o faturamento de seu contrato de privatização. Favorece as interações dos Armadores com a Alfândega, pois possibilita via internet tanto solicitações quanto autorizações. Facilita a autorização de transferência de carga para os Recintos diminuindo sua digitação, garante unicidade dos dados da carga em todos intervenientes permitindo sua alteração no banco de dados somente após o procedimento legal e permite também o fechamento do manifesto, conciliando as cargas manifestadas com as descarregadas e também com o despacho aduaneiro a que foi submetida tal mercadoria.

Palavras-chave: Sistemas Aduaneiros, controle de carga, fiscalização, SED, DT-E.

ABSTRACT

ZANCUL, P. J. **Integration of System Load Control in the Port Environment.** 2006, 131 f. Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

There are many objectives for the load control in the foreign commerce. World Customs Organization establishes programs directed to the physical security of the installations and ships. Bilateral agreements between Brazil and the United States of America establish programs with the emphasis in security. The objectives of the Brazilian State represented by its Custom are focus first in the regulation of the market with the nationalization of loads and its collect taxes. For this it uses systems of national reach as SISCOMEX Importation, Exportation and Customs Transit, to control the flow of loads in the foreign commerce. These systems possess the approach on the merchandise already in the national territory. Another objective is the necessity of facilitation of the bureaucracy and also the search for security. The concern with the security must be present also in the computers systems, where it adopts the digital certification as safe form of transmission of the data, as in the physical operation of the load. The physical operation, in the modal marine in the importation, includes the information of the transporter on its manifesto, the information of the Port Operator on the effected discharge, the information of the Bonded Enclosure that will go to store this load. Two systems operate in the local unit of the Customs of the Santos' Port, the Electronic Supervia of Data, with the maritime

transporters and operators and the Declaration of Electronic Transference, with the Port Operators and Enclosures. The integration of these systems interacts two universes of the logistic of transport, the marine and terrestrial with the distribution and storage of the load, everything under supervision of the authorities of the port and customs. One reveals that this integration diminishes bureaucracy, increases controls, and validates data with benefit for all the customs community. Supplies safer information to the port authority, facilitating the invoicing of its contract of privatization. It favors the interactions of the Ship owners with Customs; therefore it makes possible interaction in such a way thru Internet as much the requests as the authorizations. It facilitates the authorization of the load transference for the Enclosures diminishing its typing, guarantees unicity of the data of the load allowing its alteration in the data base only after the legal procedure and also allows to the closing of the manifesto, conciliating loads revealed with unloaded and also with the customs forwarding the one that was submitted such merchandise.

Keywords: Customs System, load control, fiscalization, SED, DT-E

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Organograma do Ministério da Fazenda	28
Figura 2 – Território Aduaneiro.....	32
Figura 3 – Organograma da Alfândega do Porto de Santos	34
Figura 4 – Fluxograma de Comércio Exterior Integração de Dados.....	36
Figura 5 – Fluxograma Siscomex Exportação.....	50
Figura 6 – Fluxograma Mantra	52
Figura 7 – Fluxograma Funções Mantra	52
Figura 8 – Fluxograma de Importação	55
Figura 9 – Fluxograma de Despacho Importação Simplificada DSI	60
Figura 10 – Fluxograma de Despacho Exportação Simplificada DSE.....	61
Figura 11 – Fluxograma Siscomex Trânsito	62
Figura 12 – Opções de envio de documentos	79
Figura 13 – Supervia	82
Figura 14 – Descarga na Importação	82
Figura 15 – Manifesto na Importação.....	83
Figura 16 – Arquitetura sistema DTE	86
Figura 17 – Macro Fluxo das cargas na Importação	89

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados da Balança comercial brasileira	16
Tabela 2 – Volume de movimentação de carga no Porto de Santos.....	17
Tabela 3 – Organização da Receita Federal	30
Tabela 4 – Importação Brasil por Local de Entrada	38
Tabela 5 – Principais produtos Importados pela ALFSTSErro! Indicador não definido.	
Tabela 6 – Exportação Brasil por Local de Saída	40
Tabela 7 – Principais Produtos Exportados pela ALFSTS	41
Tabela 8 – Composição da Presença de Carga (NIC)	57
Tabela 9 – Descrição dos dados do conhecimento de carga (BL)	77
Tabela 10 – Intervenientes nos sistemas locais	89

Sumário

1 Controle sobre a carga	16
2 Diferentes Objetivos para o Controle sobre a Carga	21
2.1 Organização Marítima Internacional (IMO) - ISPS CODE.....	21
2.2 Iniciativa de Segurança para Contêineres - CSI.....	23
2.3 Sistema Aduaneiro Brasileiro de controle de carga.....	26
2.3.1 Organização do Estado Brasileiro responsável pelo controle aduaneiro da carga	26
2.3.2 Secretaria da Receita Federal.....	29
2.3.3 Alfândega do Porto de Santos.....	33
2.3.4 Dinâmica do comércio exterior na importação	35
2.3.5 Dados do comércio exterior.....	37
2.4 Certificação Digital – Segurança da Informação	41
3 Principais Sistemas de Controle de Carga no Brasil	44
3.1 A informatização dos procedimentos aduaneiros no Brasil.....	44
3.2 Sistemas de Comércio Exterior - SISCOMEX.....	45
3.2.1 Siscomex Exportação.....	46
3.2.2 Sistema Mantra	51
3.2.3 Siscomex Importação.....	53
3.2.4 Sistema Presença de Carga (NIC)	56
3.2.5 Declaração Simplificada de Importação/Exportação (DSI / DSE)	57
3.2.6 Siscomex Trânsito Aduaneiro.....	62

3.3 Exemplo de uso dos sistemas.....	66
3.4 Procedimentos no uso dos sistemas.....	67
3.5 Sistemas de uso na unidade local.....	71
3.5.1 ADE Coana/Cotec nº 2 de 26 de setembro de 2003	72
3.5.2 Sistemas desenvolvidos na unidade local	74
4 Integração de sistemas para Controle de Carga	76
4.1 Integração de sistemas para Controle de Carga no porto de Santos.....	76
4.2 Supervia Eletrônica de Dados - SED	79
4.3 Declaração de Transferência Eletrônica – DT-E	83
4.4 Os Intervenientes nos sistemas locais	87
4.5 Propostas e Integração dos Sistemas.....	90
4.5.1 Alterações para compatibilizar os dados.....	90
4.5.1.1 DT-E.....	90
4.5.1.2 Supervia	91
4.5.2 Nova dinâmica do sistema	92
4.5.3 Abrangência paralela ao sistema	97
4.5.3.1 Declaração de Descarga – (DAD)	97
4.5.3.2 Alteração da DAD.....	99
4.5.3.3 Antecipação de Atracação.....	100
4.5.3.4 Manifesto autorizado ao Operador Portuário.....	101
4.5.3.5 Identificação de Faltas e Acréscimos IDFA	101
4.5.3.6 Cancelamento automático de Guia de Movimentação de Contêiner de Importação – GMCI	102
4.5.3.7 Envio da destinação da mercadoria a CODESP	103
4.5.3.8 Conferência Final de Manifesto.....	104

4.5.3.9 Autorização para Transferência de Carga do operador Portuário para o Recinto Alfandegado	105
4.6 Benefícios com o novo sistema.....	105
5 Conclusão e Novos Trabalhos	109
5.1 Novos Trabalhos	109
5.2 Conclusão	111
REFERÊNCIAS.....	113
GLOSSÁRIO.....	117
ANEXO A – Relação de eventos na importação – DT-E.....	130

1 Controle sobre a carga

O comércio internacional tem se intensificado. Os dados da Balança Comercial brasileira obtido no sitio da Receita Federal do Brasil, e os divulgados pela Alfândega do Porto de Santos demonstram que este incremento acontece tanto para a importação quanto para a exportação (Tabela 1).

Tabela 1 – Dados da Balança comercial brasileira
Fonte: Receita Federal do Brasil e Alfândega do Porto de Santos

	Em US\$ 1.000 FOB	
	2004	2005
Exportação	97.204.775	118.308.269
Importação	62.815.073	73.551.417
Saldo	34.389.702	44.756.852

O modal marítimo tem se apresentado como a principal porta para o comércio exterior brasileiro. Os dados apresentados pela Autoridade Portuária do Porto de Santos, Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), mostram o expressivo volume registrado no ano de 2005 comparados a 2004 ocorridos no Porto de Santos (Tabela 2).

Este comércio deve ser efetuado com agilidade e ao mesmo tempo com segurança à circulação de mercadorias de acordo com a Organização Mundial de Aduanas (OMA).

Tabela 2 – Volume de movimentação de carga no Porto de Santos.
 Fonte: Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)

Movimento / Ano	2004	2005	Incremento	%
Toneladas	67.609.753	71.902.494	4.292.741	6,35
Contêineres	1.247.130	1.478.428	231.298	18,55
Embarcações	4.995	5.535	540	10,81

A fiscalização sobre este comércio internacional é exercida pelas administrações aduaneiras que exigem informações sobre as mercadorias. As aduanas têm este papel central na segurança e na facilitação do comércio mundial e, de acordo com a legislação nacional, podem receber todas as informações antecipadamente e por via eletrônica. Devem também ajudar na regulamentação do mercado quanto ao recolhimento dos devidos tributos quando da importação da carga ao impedir o contrabando e o descaminho.

Os intervenientes no transporte são responsáveis pelo manuseio desta carga e também por fornecer informações à Aduana que os supervisiona.

Na importação, o exportador em seu país entrega a carga ao transportador que no modal marítimo é o armador ou seu agente. Este é responsável pela emissão do conhecimento de carga (BL) com informações sobre a mercadoria (Tabela 10), seu invólucro, seu destino dentre outras. Ao atracar, o operador Portuário efetuará a operação de descarga das cargas ali manifestadas. Esta carga deverá ser

encaminhada a um local sob controle aduaneiro para armazenagem até que seja concretizado o despacho com seu posterior desembaraço.

As responsabilidades são bem definidas, pois o armador necessita de autorização da autoridade portuária para definir seu berço de atracação, necessita também de informar a carga transportada para fornecer dados pertinentes ao contrato de privatização do porto junto à autoridade portuária. Da mesma forma ao informar este manifesto o armador cumpre legalmente a legislação de sua entrega à autoridade aduaneira e fica sujeito a condição imposta pela lei para qualquer tipo de alteração que se fizer necessária.

O Operador Portuário trabalha prestando serviço ao armador e operando o navio com os dados que lhe são repassados por quem o contrata. Os dados Informados da Descarga compõem o “Boletim de Descarga” que é entregue a autoridade Portuária que o utiliza para seu faturamento. Entrega as cargas, após autorização da autoridade aduaneira para os Recintos que a armazenarão.

Os Recintos, antes da atracação dos navios solicitam as cargas a eles destinadas, de acordo com seus clientes comerciais, para que a autoridade aduaneira autorize este trânsito dentro da jurisdição ou o trânsito aduaneiro a outra jurisdição. Esta autorização implica em uma logística de distribuição da carga e na resolução de conflitos comerciais de armazenagem.

Com o sistema de carga dentro da unidade local, conciliam-se os dados da solicitação pelos Recintos com os que estão manifestados e com os informado pelo

Operador Portuário de descarga garantindo-se que as informações sejam únicas na consulta à base de dados quer seja pela autoridade portuária, quer seja para a autorização de transferência de carga ou a base de dados do próprio do próprio recinto.

Agrega-se ao sistema único de controle de carga as condições de segurança com a certificação digital e-CPF, e um sistema de bloqueio de carga que pode ser automático ou manual efetuado quando as condições assim se demonstrarem necessárias.

Utiliza-se de sistemas pré-existentes e exemplifica-se sua aplicação no Porto de Santos.

Para um sistema consistente de controle de carga é fundamental que se tenha uma base de dados única com as informações migrando daquele que gera a informação para aquele que a manuseia de acordo com a área de atuação de cada interveniente.

A proposta de controle de carga garante que sua informação seja única e validada por todos os seus intervenientes, desde a contratação do frete, quando o transportador recebe a carga do exportador em seu país de origem, emitindo o conhecimento de carga, embarcando a mercadoria até a descarga no país destino, com seu armazenamento em local alfandegado e o desembaraço para a nacionalização da mercadoria. Todos os sistemas de controle destas fases e dos intervenientes, deverão se intercomunicar migrando o conteúdo da informação sobre

a carga da origem até seu destino final o desembarço. Cada interveniente utiliza o dado anterior e o valida de acordo com sua atividade, porém as alterações sobre a carga são devidas somente ao responsável pelo transporte da carga.

Para controlar esta carga, os sistemas desenvolvidos com finalidade de uso isolados deverão se comunicar e os dados deverão migrar de um para o outro confirmando as informações. Todos os intervenientes destes sistemas locais somente terão sua etapa deferida com a confirmação dos dados da origem, pois toda carga que chega deverá ter seu documento nacional próprio de destinação que servirá para cumprimento da etapa aduaneira de “fechamento do Manifesto”. Os casos de divergência gerarão um bloqueio automático da carga e um procedimento fiscal para combater o contrabando e o descaminho.

2 Diferentes Objetivos para o Controle sobre a Carga

O controle sobre a carga pode ser realizado com diferentes objetivos.

A Organização Marítima Internacional realiza o controle através de segurança nas atividades portuárias com proteção aos navios e Instalações Portuárias.

A Aduana Americana implementa seu controle sobre a carga buscando anular possíveis ações terroristas.

A Aduana brasileira busca “prover segurança, confiança e facilitação para o comércio internacional” de acordo com artigo do Coordenador Aduaneiro da Receita Federal de circulação interna a SRF, trazendo a justa regulamentação ao mercado.

2.1 Organização Marítima Internacional (IMO) - ISPS CODE.

O protocolo de segurança mundial definido em 12 de dezembro de 2002 pela Organização Marítima Internacional (IMO), órgão ligado à Organização das Nações Unidas (ONU), teve como motivação os eventos terroristas ocorridos em setembro de 2001 no território americano. Define diversas políticas de combate ao terrorismo contidas no tratado internacional sobre segurança nas atividades portuárias denominado Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (“*ISPS CODE*”).

O Brasil é signatário deste protocolo que contém diretrizes, determinações e recomendações sobre segurança e proteção a serem implementadas em instalações portuárias e navios.

Cada instalação portuária deverá realizar sua avaliação de segurança e elaborar e implementar seu plano de segurança.

Os objetivos do ISPS-Code estão ligados a:

- Estabelecer estrutura internacional para que navios e instalações portuárias, de maneira cooperativa, possam detectar ameaça e dissuadir atos contra a segurança no setor de transporte marítimo.
- Estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos, órgãos governamentais, administrações portuárias e armadores.
- Garantir a troca de informações relativas à segurança.
- Prover metodologia para avaliação de risco e alterações nos níveis de proteção.
- Garantir a implementação de medidas adequadas ao nível de risco.

O plano deve garantir a aplicação de medidas no navio e na instalação portuária. No navio para proteger pessoas a bordo, cargas, contêineres, provisões e o próprio navio. Na instalação portuária deve garantir medidas para proteger pessoas, cargas e contêineres, provisões do navio antes de embarcadas, os navios atracados e a própria instalação portuária.

O plano estabelece três níveis de proteção que deverão motivar ações

diferenciadas em cada nível quer seja para o navio ou para a instalação portuária.

- Nível 1 – NORMAL

O nível no qual os navios e as instalações portuárias normalmente operam.

- Nível 2 – ELEVADO

O nível aplicável enquanto houver um risco elevado de um incidente de proteção.

- Nível 3 – EXCEPCIONAL

Nível aplicável pelo período durante o qual há um risco provável ou iminente de proteção.

As atividades regulamentadas pelo ISPS CODE estabelecem estrutura internacional para que navios e instalações portuárias, de maneira cooperativa, possam detectar ameaça e dissuadir atos contra a segurança no setor de transporte marítimo. Dizem respeito ao controle de acesso de pessoas, veículos e cargas, também quanto a identificação, inspeção e manuseio de bagagens de passageiros e a vigilância e monitoramento das instalações portuárias.

2.2 Iniciativa de Segurança para Contêineres - CSI.

A Iniciativa de Segurança de Contêineres (CSI “*Container Security Initiative*”) é um programa de identificação de contêineres de alto risco, que foi lançado em Janeiro de 2002 pelo Governo dos Estados Unidos da América (EUA), após os

ataques de 11 de setembro de 2001, como medida de segurança contra ações terroristas, que possam utilizar esses equipamentos de transporte, antes ou durante as operações portuárias das cargas destinadas aos portos americanos.

Este programa inclui a presença de uma equipe da Aduana americana nos portos ao redor do mundo, a busca de armas de destruição em massa nos contêineres embarcados em direção aos Estados Unidos da América com reciprocidade de procedimentos nos portos americanos, firmados através de Acordos Bilaterais.

A atuação é mediante avaliação no porto de origem, utilizando informações e análise de risco, com tecnologias não intrusivas de verificação de conteúdo para permitir a antecipação do controle americano em ponto exterior as suas fronteiras físicas.

Para permitir esta antecipação, os agentes marítimos devem informar o manifesto da carga destinada em seus navios aos portos americanos com 24 horas antes de sua atracação no berço local. Isto dará tempo hábil para as pesquisas e análise de risco sobre esta carga destinada aos Estados Unidos da América, antes de seu embarque.

Este trabalho é necessário pois é grande a utilização pela economia mundial do modal marítimo com cargas containerizadas. Mais de 90% do comércio mundial é realizado através de contêineres, sendo hoje o componente mais importante do comércio internacional de cargas.

O programa CSI mostra-se importante para o Brasil e se não fosse implementado geraria custos adicionais às exportações brasileiras ao acessar o mercado americano, pois seria cobrada uma taxa de inspeção por contêineres realizada pela Aduana Americana (“*Custom Border Protection*” CBP) por considerar contêiner de alto-risco proveniente de porto não CSI.

O CSI procura assegurar a ausência de riscos de segurança para o embarque dos contêineres permitindo sua rápida liberação após constatar que estão seguros, no porto de destino aos EUA. Utiliza para esta análise de inteligência as informações processadas eletronicamente visando identificar os contêineres de alto risco. Àqueles selecionados é utilizada tecnologia não intrusiva de escaneamento de alta performance antes de serem embarcados. Caso este procedimento gere alguma dúvida é feita a inspeção física da carga, pela Aduana brasileira.

Todo este trabalho é realizado em conjunto entre a Aduana Brasileira e a Aduana Americana que analisa e identifica os contêineres de risco e solicita que sejam inspecionados pela Aduana local previamente ao embarque. Aqueles de baixo risco ou previamente inspecionados são liberados rapidamente nos portos americanos, exceto se a situação determinar outra ação.

As cargas procedentes de portos onde não existe o CSI poderão ficar retidas no porto de destino até que seja realizada a inspeção aduaneira. A ausência desses certificados poderá até mesmo negar o acesso da embarcação às águas territoriais

dos EUA, mas a existência da certificação agilizará a entrada da carga brasileira diminuindo o custo da exportação e tornando nossos preços mais competitivos.

2.3 Sistema Aduaneiro Brasileiro de controle de carga

Objetiva primeiramente o controle de mercado. Para isto combate o Descaminho e Contrabando, a oferta de mercadoria em condições de concorrência desleal junto ao mercado. Busca também prover segurança e facilitar todo o comércio internacional.

Esta atividade é de responsabilidade do Estado Brasileiro que possui uma estrutura de fiscalização para implementar o controle sobre a movimentação de carga no comércio exterior brasileiro.

2.3.1 Organização do Estado Brasileiro responsável pelo controle aduaneiro da carga

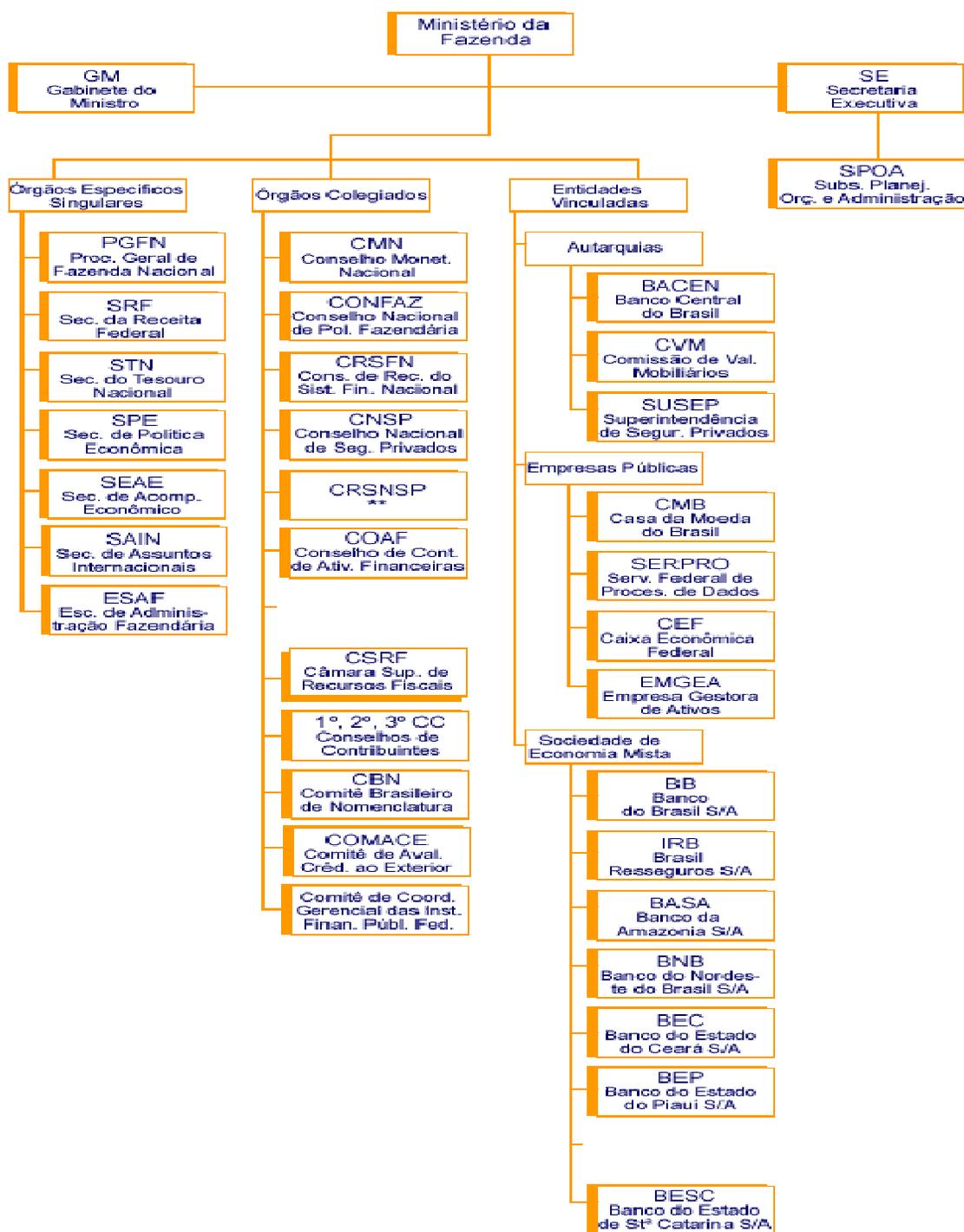
A República Federativa do Brasil constitui-se em Estado juridicamente organizado, com ações regulamentadas por leis sendo seu poder exercido de forma coercitiva. A lei fundamental, na qual se encontram as bases da organização do Estado, é a Constituição Federal.

O Ministério da Fazenda é órgão da administração federal direta ligado ao poder Executivo que na estrutura administrativa da República Federativa do Brasil cuida da política, administração, fiscalização e a arrecadação tributária e aduaneira e também compete fiscalizar e controlar o comércio exterior.

O Ministério da Fazenda tem uma Estrutura Organizacional composta de órgãos de assistência direta e imediata ao Ministro de Estado, órgãos específicos singulares, onde estão enquadrados a Secretaria da Receita Federal, órgãos colegiados e autarquias.

O Organograma do Ministério da Fazenda de acordo com o Decreto nº. 5.510, de 12 de agosto de 2005, está listado na Figura 1.

O decreto nº. 4.543, de 26 de dezembro de 2002, regulamenta a administração das atividades aduaneiras, sua fiscalização, seu controle e as regras de tributação das operações de comércio exterior, sendo conhecido como Regulamento Aduaneiro (RA). O órgão responsável pela aplicação desta legislação, ligado ao Poder Executivo, dentro do Ministério da Fazenda, é a Secretaria da Receita Federal.



** Conselho de Recursos do Sistema Nacional de Seguros Privados, de Previdência Privada Aberta e de Capitalização

Figura 1 – Organograma do Ministério da Fazenda

Fonte – sítio www.fazenda.gov.br

2.3.2 Secretaria da Receita Federal

A Secretaria da Receita Federal (SRF) é um órgão do Ministério da Fazenda e responde pela administração tributária da União. Foi criada em 1968, sucedendo a Direção-Geral da Fazenda Nacional. A antiga estrutura departamental, com base em tributos, foi substituída inicialmente por outra que privilegia as funções básicas da SRF, tributação, arrecadação, fiscalização e controle aduaneiro. Novas funções posteriormente foram acrescentadas culminando com o Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal, a Portaria do Ministério da Fazenda n.º 30 de 25 de fevereiro de 2005, que registra além das já citadas, as funções de: coordenação especial de planejamento e avaliação institucional, de política tributária, a corregedoria geral, de tecnologia e segurança da informação, de programação e logística, de gestão de pessoas e de pesquisa e investigação.

Em sua atividade, a administração fazendária e seus servidores fiscais terão, dentro de sua área de competência e jurisdição, precedência sobre os demais setores administrativos, na forma da lei. Essa precedência implica, na obrigação, por parte das demais autoridades, a prestar auxílio imediato, sempre que requisitado, para o cumprimento das atividades fiscais e de colocar à disposição da autoridade aduaneira, pessoas, equipamentos ou instalações necessárias à ação fiscal. No âmbito dessa precedência, no que interessar à Fazenda Nacional, a disciplina da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, na zona primária, são de competência da autoridade aduaneira, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos.

A Secretaria da Receita Federal (SRF) está estruturada na forma de Unidades Centrais e Unidades Descentralizadas.

As Unidades Centrais estão divididas em atividades de Assessoramento Direto, e Coordenações de Atividades Específicas que centralizam todas as atividades desenvolvidas pela Receita Federal.

As Unidades Descentralizadas são compostas pelas Superintendências Regionais da Receita Federal, SRRF, subordinadas ao Secretário-Geral da Receita Federal do Brasil. Há 10 Regiões Fiscais que dividem o nosso país. Nestas regiões onde as SRRF estão instaladas existem as Unidades Descentralizadas que são as Delegacias, Inspetorias, Alfândegas, Agências e Delegacias de Julgamento. A Tabela 3 exemplifica a Organização da Receita Federal.

Tabela 3 – Organização da Receita Federal

Nível Administrativo	Unidades	Funções Administrativas
Unidade Central	Gabinete Assessorias Coordenações-Gerais	Direção
Unidade Descentralizadas	Superintendências Regionais Delegacias de Julgamento Delegacias Inspetorias Alfândegas Agências	Direção e Execução Execução Execução Execução Execução Execução

A Autoridade Aduaneira aplica a legislação em sua área de competência, de modo a regular as operações de comércio exterior. Isto se concretiza através do controle do fluxo de veículos de transporte, do trânsito internacional de pessoas e da movimentação de mercadorias.

O espaço físico do alcance desta legislação é chamado de Território Aduaneiro (Figura 2) e compreende todo o território nacional. Este território é dividido em zonas primária e secundária, sendo a zona primária, constituída pelas áreas, terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados; pela área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e pela área terrestre que compreende os pontos de fronteira alfandegados; e a zona secundária, compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

A entrada ou a saída de mercadoria procedente do exterior ou a ele destinada somente poderá efetuar-se pelos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, pois nestes locais serão efetuadas as operações de estacionar ou transitar veículos procedentes do exterior ou a ele destinado; operações de carga, descarga, armazenagem ou passagem de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas; e embarque e desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, tudo sob controle aduaneiro.

Território Aduaneiro

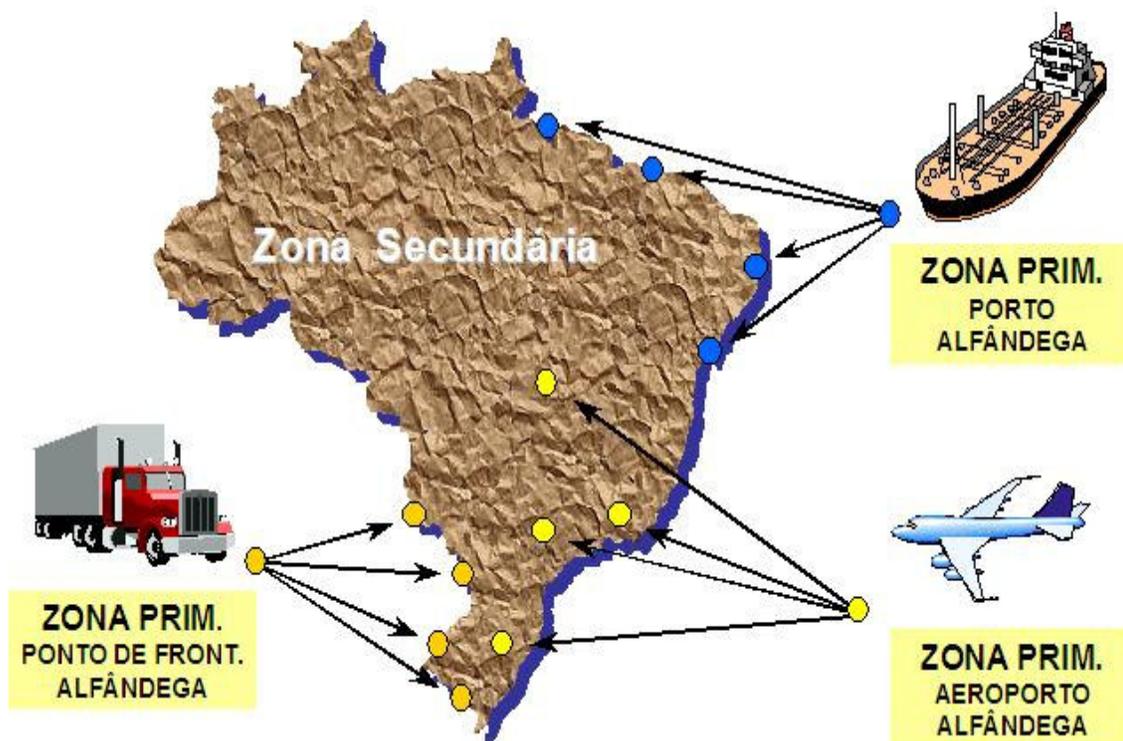


Figura 2 – Território Aduaneiro
Fonte – Apostila ESAF

Toda esta movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial; de bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados; e de remessas postais internacionais, somente poderá ocorrer em recintos declarados alfandegados pela autoridade aduaneira, quer seja na zona primária ou secundária.

2.3.3 Alfândega do Porto de Santos

Compete a Alfândega (ALF) de acordo com o Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal (SRF), desenvolver as atividades de arrecadação e cobrança, de fiscalização, de controle aduaneiro, de tecnologia e de segurança de informação, de atendimento ao contribuinte e de programação e logística, relativas aos tributos sobre o comércio exterior, bem assim as relacionadas com planejamento, gestão e infra-estrutura, organização, modernização e recursos humanos, nos limites de sua jurisdição.

Para desempenhar sua função a Alfândega do Porto de Santos, localizada na cidade de Santos e pertencente a 8ª Região Fiscal (8ª RF) cuja sede é na cidade de São Paulo, onde está a unidade da SRRF da 8ª RF, através da Portaria 116, de 17 de março de 2005, editada por determinação e competência de seu Inspetor, disciplina as atribuições de suas Equipes e Grupos vinculados às Divisões e Serviços resultando no organograma da Figura 3.

As operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas podem acontecer sob um regime aduaneiro especial, podem tratar de Bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados e também podem tratar de Remessa Postal Internacional. Nestas operações serão efetivados controles quanto à identificação do importador ou exportador, a verificação física da mercadoria, a determinação de seu

valor aduaneiro, sua classificação fiscal, e a constatação do cumprimento de todas as obrigações existentes em razão da importação ou exportação.

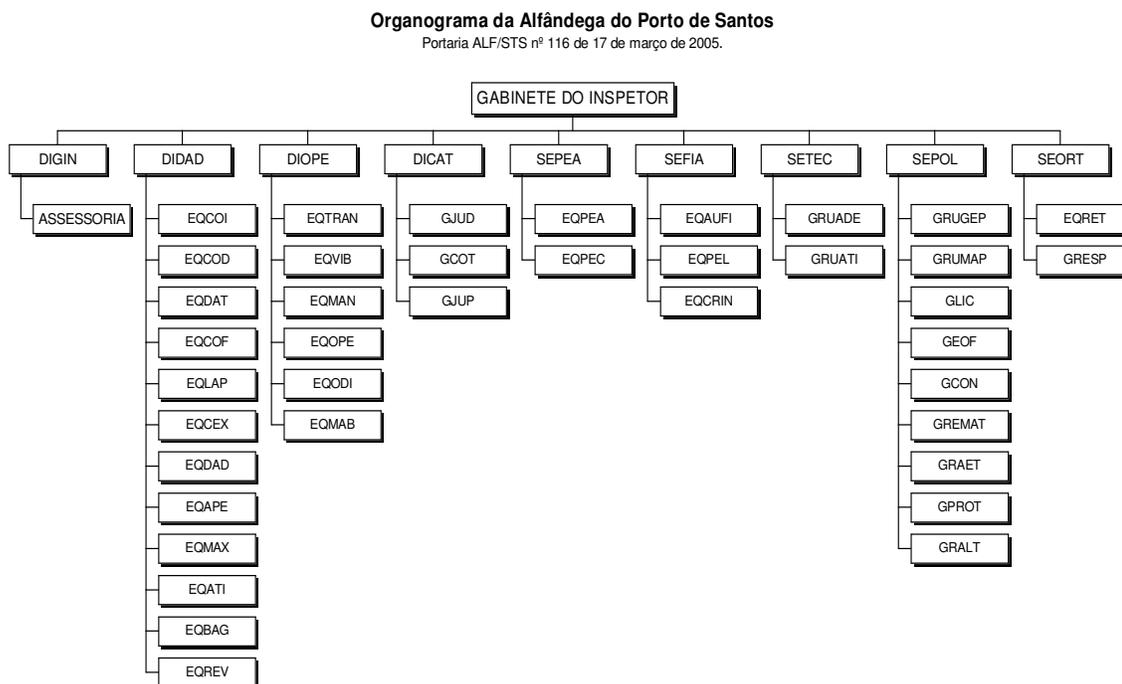


Figura 3 – Organograma da Alfândega do Porto de Santos

Importante ressaltar que o presente trabalho está dirigido para as atividades aduaneiras exercidas pela SRF no modal marítimo e que outras fiscalizações com objetivos diferentes são realizadas nas mercadorias por intermédio de outros órgãos de acordo com sua competência constitucional. Pode-se citar como exemplo o Ministério da Saúde e o Ministério da Agricultura.

Toda carga que chega (ou sai) ao país no modal marítimo possui um documento que a acompanha e identifica denominado “conhecimento de carga” (*Bill of Lading – BL*). O conjunto de conhecimentos para cada ponto de descarga (ou embarque) no território aduaneiro, que registra a carga existente no veículo transportador, é denominado de manifesto de carga. O responsável pelo veículo transportador deverá apresentar à autoridade aduaneira os manifestos de carga acompanhados das respectivas cópias dos conhecimentos de carga, a lista de sobressalentes, as provisões de bordo e a relação de passageiros.

2.3.4 Dinâmica do comércio exterior na importação

A Figura 4 expressa o Fluxograma da logística da carga no modal marítimo. Esta descrição não contempla a negociação financeira entre o importador e o exportador e o *Incoterm* utilizado, que é um padronizador das relações do comércio Internacional definindo responsabilidades no transporte e seguro da carga.

O importador contata o exportador para adquirir a mercadoria desejada que possui uma classificação de acordo com a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM). Concretizada a negociação a carga é entregue a um transportador no exterior para envio da mercadoria.

Pelo transportador a mercadoria é embarcada e tem início a viagem do navio do exterior até o Brasil.

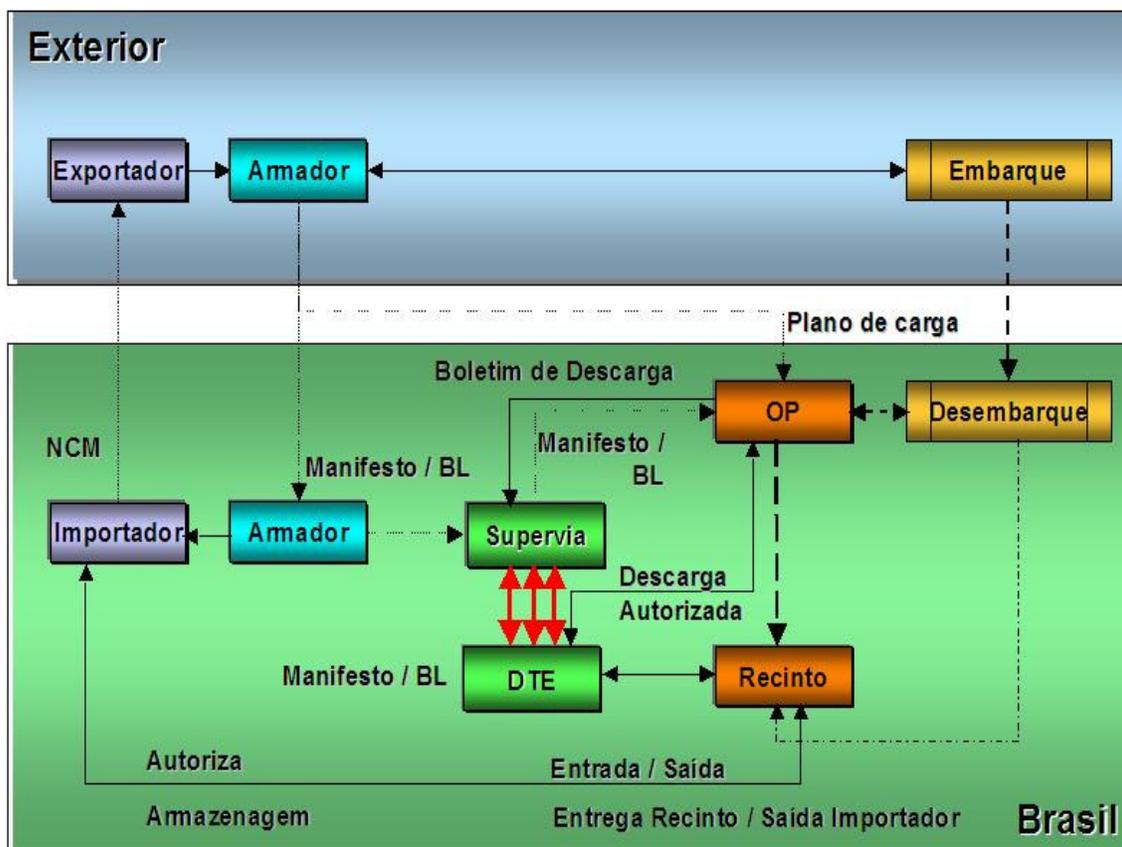


Figura 4 – Fluxograma de Comércio Exterior Integração de Dados

É emitido o conhecimento de transporte para cada mercadoria que está embarcada e cada conhecimento original é enviado ao importador no destino que servirá de prova de propriedade da carga.

O conjunto de conhecimento de carga embarcado em determinado porto com mesmo ponto de descarga no território aduaneiro, transportado por um mesmo armador é denominado de manifesto de carga e na viagem existirão tantos manifestos quantos forem os locais no exterior em que tiver recebido carga.

As condições de navegação da embarcação são garantidas através do Plano da carga embarcada efetuado pelo próprio armador juntamente com o operador

portuário. Este Plano de Carga conterá a localização de todas as cargas presentes no navio, considerando suas escalas, com as operações de carga e descarga a serem efetuadas.

Todos os manifestos de carga, juntamente com seus conhecimentos o Armador envia do exterior para o Brasil a seu escritório ou Agente representante. Estes confirmarão a escala do navio no porto, solicitando a autoridade portuária a autorização para sua atracação.

Os dados do manifesto enviado serão utilizados para faturamento do contrato de privatização pela autoridade portuária, e outra utilização será para a integração de sistemas proposto neste trabalho.

2.3.5 Dados do comércio exterior

No comércio internacional o controle físico e fiscal do que entra ou sai do país é contabilizado e isto implica numa grande quantidade de informações. Os dados fornecidos à imprensa pelo Gabinete do Inspetor da Alfândega do Porto de Santos, referentes somente ao ano de 2005, comprovam a afirmação anterior e destacam o grande volume das informações listadas nas tabelas 4, 5, 6 e 7. Os dados foram pesquisados no Sistema Alice e dizem respeito ao comércio exterior realizado pelo Brasil no ano de 2005.

Estes dados apresentados destacam o grande volume de informações do modal marítimo no comércio internacional e a necessidade de sistemas que auxiliem o cumprimento das funções alfandegárias, pois seu controle manual é praticamente impossível principalmente dentro da jurisdição da Alfândega do Porto de Santos (ALFSTS).

Tabela 4 – Importação Brasil por Local de Entrada
Fonte – Gabinete da Alfândega do Porto de Santos

LOCAL DE ENTRADA	VALOR FOB (US\$)	%
1. PORTO DE SANTOS – SP	18.146.495.768	24,67
2. AEROPORTO DE CAMPINAS – SP	6.892.946.824	9,37
3. AEROPORTO DE CUMBICA – SP	4.534.899.197	6,17
4. PORTO DE VITORIA - ES	4.346.985.953	5,91
5. PORTO DE SEPETIBA - RJ	3.680.102.345	5,00
6. PORTO ALEGRE – RS	3.150.180.622	4,28
7. PORTO PARANAGUÁ -PR	3.043.758.758	4,14
8. AEROPORTO DE MANAUS - AM	2.743.634.746	3,73
9. PORTO DO RIO DE JANEIRO - RJ	2.607.811.809	3,55
10. PORTO DE MANAUS – AM	2.507.813.157	3,41
11. OUTROS	21.896.788.334	29,77
TOTAL	73.551.417.513	100,00

Tabela 5 – Principais produtos Importados pela ALFSTS
 Fonte – Gabinete da Alfândega do Porto de Santos

Produtos	%	Valor FOB(US\$)	Peso (kg)
1. Máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos.	20,14	1.161.737.196	106.300.841
2. Produtos químicos orgânicos	12,18	702.500.799	425.310.120
3. Plásticos e suas obras	7,78	448.455.703	255.836.123
4. Máquinas, aparelhos e materiais elétricos.	6,39	368.590.695	36.160.767
5. Veículos, automóveis, tratores e ciclos.	5,66	326.446.844	47.975.573
6. Combustíveis, óleos e ceras minerais	3,95	227.845.460	2.023.723.209
7. Produtos diversos das indústrias químicas	3,66	210.911.982	74.571.974
8. Borracha e suas Obras	3,38	194.740.980	110.441.248
9. Cereais	3,00	173.085.637	1.134.091.990
10. Aeronaves e outros aparelhos aéreos ou espaciais	2,81	162.327.207	265.040

Tabela 6 – Exportação Brasil por Local de Saída
 Fonte – Gabinete da Alfândega do Porto de Santos

LOCAL DE SAÍDA	VALOR FOB (US\$)	%
1. PORTO DE SANTOS	32.798.723.651	27,72
2. PORTO DE VITÓRIA	11.327.847.574	9,57
3. PORTO DE PARANAGUÁ	8.594.781.880	7,26
4. PORTO DE RIO GRANDE	7.140.892.643	6,04
5. PORTO DO RIO DE JANEIRO	5.581.373.530	4,72
6. PORTO DE SEPETIBA	5.476.682.084	4,63
7. PORTO DE ITAJAÍ	4.897.969.448	4,14
8. URUGUAIANA - RODOVIA	4.570.191.937	3,86
9. AEROPORTO INT. SÃO PAULO	3.950.974.136	3,34
10. PORTO DE SÃO LUÍS	3.827.801.459	3,24
11. OUTROS	30.141.031.135	25,48
TOTAL	118.308.269.477	100,00

Tabela 7 – Principais Produtos Exportados pela ALFSTS
 Fonte – Gabinete da Alfândega do Porto de Santos

Produtos	%	Valor FOB (US\$)	Peso (kg)
1. Veículos, automóveis, tratores e ciclos.	14,37	1.265.931.753	282.590.387
2. Máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos.	12,14	1.069.261.145	211.763.279
3. Sementes e frutos oleaginosos e grãos (soja, etc.)	8,37	737.038.745	3.387.128.627
4. Preparações de produtos hortícolas, de frutas, etc.	6,02	530.096.500	674.208.002
5. Açúcares e produtos de confeitaria	4,81	424.104.340	2.343.899.409
6. Café, chá, mate e especiarias.	4,64	408.673.878	411.949.229
7. Carnes e miudezas comestíveis	4,43	390.390.664	260.183.663
8. Máquinas, aparelhos e materiais elétricos.	3,70	325.889.751	68.670.413
9. Ferro fundido, ferro e aço.	3,45	304.178.960	687.190.379
10. Combustíveis, óleos e ceras minerais, etc	3,02	265.961.217	1.279.918.878

2.4 Certificação Digital – Segurança da Informação

A segurança do acesso aos dados dos sistemas deve estar presente em

todas as transações eletrônicas tanto para a pessoa física quanto para a pessoa jurídica. Um sistema para ser seguro deve possuir todos seus elos protegidos. Certamente para se obter a almejada segurança física para a carga, os dados que serão enviados via internet, também deverão ser transmitidos de forma segura.

De acordo com a lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, em seu artigo 64, parágrafo único afirma que a forma segura de validação de dados para a SRF é a certificação digital, através do uso do e-CPF.

Um certificado digital é um documento eletrônico que identifica pessoas e empresas no mundo digital, como se fosse uma carteira de identidade. Trata-se de uma evolução natural das técnicas de segurança na Internet. Ele garante:

- Autenticidade – a identidade de quem executou a transação;
- Integridade – o conteúdo da transação não foi alterado;
- Não-repúdio – quem executou a transação não pode negar que foi ele mesmo que executou;

Os certificados digitais já são aceitos por várias instituições brasileiras e facilitam aos usuários pois permitem o acesso a serviços que anteriormente não eram possíveis via internet justamente pelo fato de a rede não proporcionar a segurança desejada

O usuário pode obter uma certificação digital a partir de uma Autoridade Certificadora, ou seja, órgãos responsáveis por emitir o documento vinculando pares de chaves criptográficas ao titular.

As chaves, públicas e privadas, constituem um conjunto de arquivos que podem ficar armazenados nos computadores a fim de reconhecer e comprovar a identidade do usuário no momento de uma transação eletrônica protegida.

As Autoridades de Registro devem verificar a autenticidade das informações utilizadas para a criação do documento através dos registros de identificação que lhe são entregues.

Dois tipos de certificado são utilizados, um é o Certificado tipo A1 com validade de um ano. Este tipo de certificado é gerado na estação de trabalho do próprio cliente, com sua chave privada e seus dados gravados em qualquer mídia de armazenamento de dados, como disco rígido, disquete, CD-ROM, *pen-driver*, etc. e pode a partir dessa mídia, ser instalado em qualquer outro computador.

Outro tipo é o Certificado tipo A3 com validade de dois ou três anos. Este certificado é mais seguro, pois o par de chaves (pública e privada) e demais informações de seu titular são gerados e gravados em dispositivo eletrônico próprio como *token2* ou cartão inteligente³ (*smart card*). É acessado através do *token2* ou do *smart card*, não sendo possível sua transferência para armazenagem na estação de trabalho ou noutro dispositivo. É utilizada uma senha pessoal e não é permitida a exportação ou reprodução de seu conteúdo. O certificado digital do tipo A3 pode ser utilizado em diversos computadores, desde que estes possuam a entrada USB para conexão.

3 Principais Sistemas de Controle de Carga no Brasil

Os principais sistemas de comércio exterior de alcance nacional são desenvolvidos pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) órgão ligado ao Ministério da **Fazenda (Figura 1)**.

Existem sistemas determinados pelo Órgão Central para autorização de funcionamento de Regimes Aduaneiros Especiais, que são desenvolvidos pelo próprio usuário de acordo com as especificadas na legislação pertinente.

A Unidade Local (UL), buscando soluções ainda não contempladas pela legislação nacional desenvolve sistemas ou busca parcerias para seu desenvolvimento amparado em legislação local para controle da carga em sua jurisdição.

3.1 A informatização dos procedimentos aduaneiros no Brasil

O início do processo de informatização dos procedimentos aduaneiros brasileiros de forma sistematizada aconteceu com a edição do Decreto nº. 660 de 25 de setembro de 1992, criando o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) com o objetivo de integrar as atividades desenvolvidas pela Secretaria da Receita Federal (SRF), Secretaria do Comércio Exterior (Secex) e o Banco Central do Brasil

(Bacen), e eliminar a coexistência de controles e sistemas de coleta de dados paralelos, adotando fluxo único de informações tratado pela via informatizada.

Estes órgãos tornaram-se responsáveis pela administração do Siscomex, e são denominados órgãos controladores responsáveis pelas áreas de abrangência do sistema. Estas áreas são a área comercial e administrativa gerenciada pela Secex, a área de controle financeiro e cambial, gerenciado pelo Bacen, e a área de controle aduaneiro, fiscal e tributário gerenciado pela SRF.

Juntamente com a Secex interagem os órgãos anuentes e as instituições financeiras. O Bacen coordena as instituições financeiras que atuam no aspecto financeiro e cambial e com a SRF interagem os transportadores, os depositários e os administradores portuários.

3.2 Sistemas de Comércio Exterior - SISCOMEX

O módulo Exportação do SISCOMEX foi o primeiro a ser implantado e ocorreu em 04 de janeiro de 1993, visando a simplificação, automação e homogeneização dos procedimentos de exportação, possibilitando um controle mais eficiente das operações brasileiras de exportação e dos dados a elas relativos. Disponibiliza dados para a balança comercial brasileira no primeiro dia útil de cada mês, referente ao movimento do mês imediatamente anterior.

3.2.1 Siscomex Exportação

Sua implantação representou um importante avanço na desburocratização dos procedimentos relacionados às exportações brasileiras, eliminando o trâmite de papéis, em razão dos documentos e formulários que precisavam ser preenchidos, como a ficha de registro do REI – Registro de Exportador e Importador e a Guia de Exportação.

Interagem neste sistema de exportação, além do próprio exportador, os órgãos anuentes e controladores, as instituições financeiras, os depositários das mercadorias, os transportadores e os administradores portuários com a aduana que efetua a parte fiscal do processo.

Os órgãos anuentes são órgãos governamentais que atuarão de acordo com suas atribuições e área de competência para o deferimento ou indeferimento na liberação de licença para determinada mercadoria no comércio exterior.

Segundo a Portaria nº 15, de 17 de novembro de 2004 (com as alterações promovidas até a Portaria Secex n.º 6/2006), da Secex do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior para o uso do sistema de exportação é necessário iniciar com o Registro de Exportação (RE). Este RE é um conjunto de informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal que caracterizam a operação de exportação de uma mercadoria por meio de enquadramento específico. Obter o RE é o passo inicial da grande maioria das

operações, excetuados, portanto, os casos dispensados ou para os quais seja utilizada a Declaração Simplificada de Exportação - DSE.

O Registro de Venda (RV) é o conjunto de informações de natureza comercial, cambial e fiscal que caracteriza a operação de exportação de produtos negociados em bolsas internacionais de mercadorias ou de commodities como açúcar, cacau, café, algodão, suco de laranja, e vários metais cotados na Bolsa de Londres (London Metal Exchange) como minérios de ferro, manganês, alumínio.

O Registro de Operação de Crédito (RC) representa o conjunto de informações de caráter cambial e financeiro, para operações com prazo de pagamento superior a 180 dias, que caracteriza as exportações financiadas.

Em regra, os procedimentos de exportação no SISCOMEX iniciam-se com a solicitação do registro de exportação pelo exportador.

Como regra geral, o exportador deve solicitar o RV e o RC e obter o seu deferimento antes do Registro de Exportação .

O prazo de validade do RE é de 60 dias a partir da sua efetivação. Se neste prazo o RE não for vinculado a um Despacho de Exportação, ele perderá sua validade passando para a situação "Vencido". Um RE somente poderá ser vinculado a uma única DE.

A formulação da Declaração para Despacho de Exportação (DE) inicia o despacho de exportação. Nesse momento, a DE recebe uma numeração dada pelo Sistema, que será anual, seqüencial e nacional. A Declaração para Despacho Aduaneiro de Exportação, processada através do SISCOMEX, poderá conter um ou mais Registros de Exportação, desde que estes se refiram, cumulativamente:

- I. ao mesmo exportador;
- II. a mercadorias negociadas na mesma moeda e na mesma condição de venda;
- III. às mesmas Unidades da SRF de despacho e de embarque.

O 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 desembarço aduaneiro e a sua saída para o exterior.

Ele se inicia no momento em que o exportador, com seu RE efetivado, registra via SISCOMEX o documento base do despacho, a Declaração de Exportação junto à Secretaria da Receita Federal.

Em seguida, as mercadorias devem ser colocadas à disposição da Secretaria da Receita Federal para ser realizado o despacho em recintos alfandegados de zona primária, ou em recintos alfandegados de zona secundária, ou ainda em recintos não alfandegados de zona secundária, denominados Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX). Estes despachos são entregues a Aduana e são instruídos com uma documentação básica composta principalmente

da primeira via da Nota Fiscal e, nas exportações por via terrestre, fluvial ou lacustre, da via original do Conhecimento de Embarque e do Manifesto Internacional de Carga.

Os despachos passam pela "seleção parametrizada", mediante a qual, de acordo com uma série de critérios definidos pela administração aduaneira, pode haver conferência dos documentos apresentados com os dados constantes do despacho, assim como verificação física da mercadoria.

Concluída a fase de conferência sem exigência fiscal ou de outra natureza, ocorre o desembaraço aduaneiro da mercadoria e a conseqüente autorização para o seu trânsito, embarque ou transposição de fronteira.

O ato final do despacho aduaneiro é a "averbação", que consiste na confirmação, por parte da fiscalização, da saída da mercadoria do País. Com a averbação pode o exportador dar andamento à parte financeira-cambial gerenciada pelo Bacen.

Após a averbação, a Secretaria da Receita Federal emite, quando solicitado pelo exportador, o Comprovante de Exportação (CE). A Figura 5 mostra o Fluxograma do Siscomex Exportação.

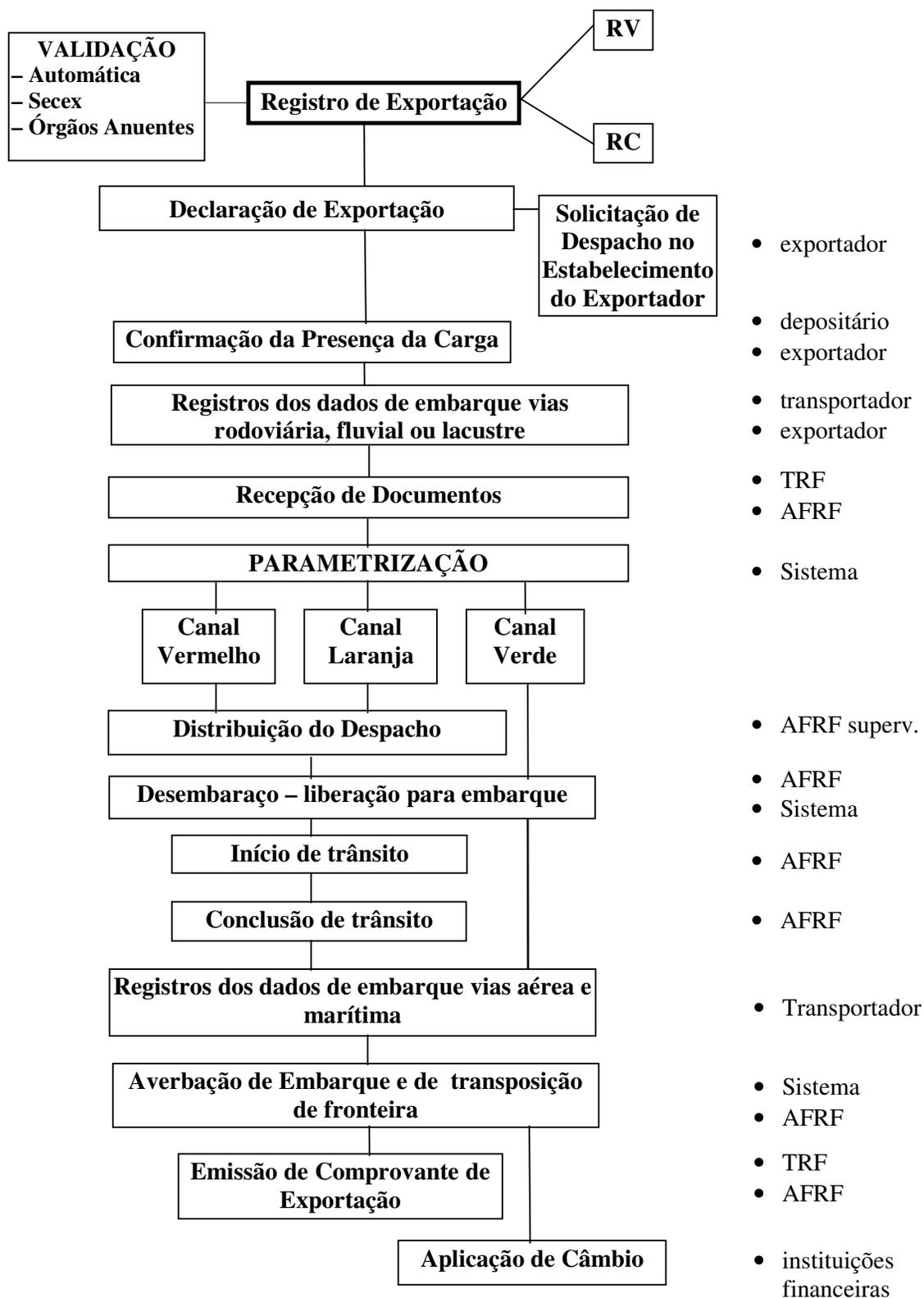


Figura 5 – Fluxograma Siscomex Exportação
 Fonte – Apostila ESAF – Despacho de Exportação

3.2.2 Sistema Mantra

Com a implantação do módulo Exportação deu-se início à informatização dos procedimentos aduaneiros no Brasil. Em 1994, foi implantado o Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento (Mantra) utilizado pelo modal aéreo.

O Mantra foi concebido pela Secretaria da Receita Federal para permitir o controle das cargas provenientes do exterior e daquelas em trânsito aduaneiro no território nacional nos principais aeroportos do país.

Os principais procedimentos para o controle da carga e do manifesto aéreo são:

- Informar a Carga, com seus dados identificadores como número, quantidade e peso, e os dados do veículo transportador como placa e prefixo do voo.
- Informar a Chegada com dados relativos ao momento da chegada do veículo na zona primária.
- Informar o Armazenamento com dados relativos às características físicas da carga recebida para armazenamento como quantidade, peso e avarias, e
- Informar a Saída com dados relativos ao despacho da carga, seu desembaraço e sua entrega ao importador.

As Figuras 6 e 7 mostram o fluxograma geral do sistema descrevendo sucintamente as funções dos principais intervenientes.

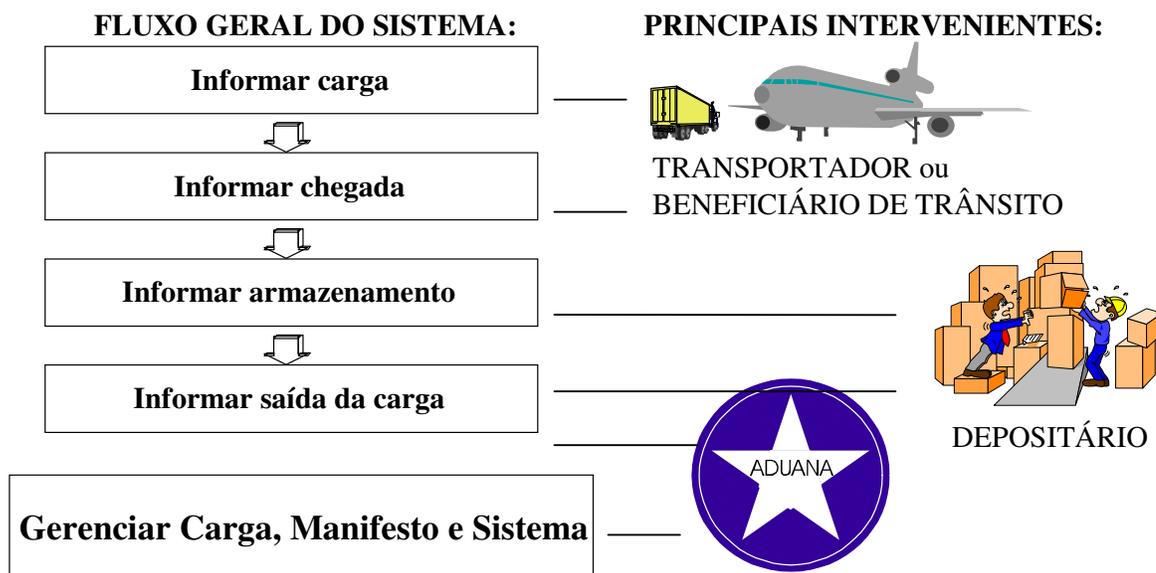


Figura 6 – Fluxograma Mantra
Fonte – Apostila ESAF – Despacho de Exportação

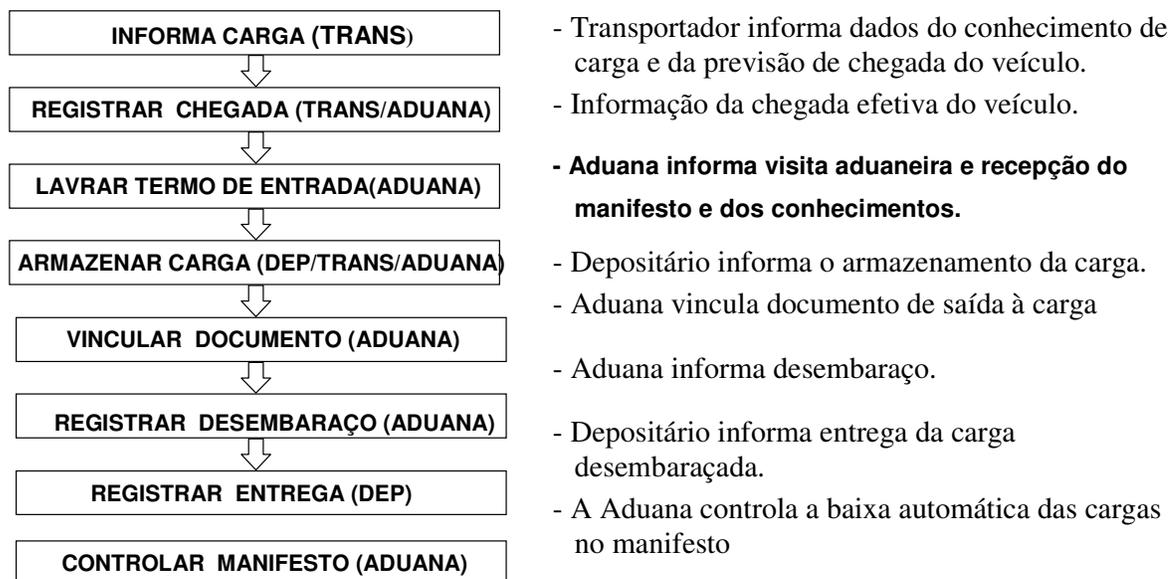


Figura 7 – Fluxograma Funções Mantra
Fonte – Apostila ESAF – Despacho de Exportação

O Mantra possibilita receber diretamente do exterior a informação sobre a carga que vai chegar. Os seus controles são realizados em tempo real, possibilitando à autoridade aduaneira exercer o acompanhamento tempestivo de toda a movimentação da carga aérea. Essa correspondência entre o fluxo real (físico) da carga e o fluxo da carga no Sistema, permite que se consulte a situação atual da carga, a qualquer tempo e por qualquer dos interessados, garantindo transparência ao processo.

3.2.3 Siscomex Importação

Em janeiro de 1997, o módulo Importação do Siscomex, entrou em produção. Isto possibilitou um aumento do controle sobre as importações, com estatísticas imediatas e tempestivas. Possibilitou a eliminação da Guia de Importação e a formulação eletrônica da Declaração de Importação (DI), e a conseqüente agilização no Despacho Aduaneiro. Trouxe a informatização para os procedimentos das Aduanas, o débito em conta dos tributos e a verificação da presença de carga. Houve um grande incremento na agilização do fechamento da Balança Comercial, possibilitando ao governo dados para uma melhor administração do país.

O Siscomex importação concretiza o Despacho Aduaneiro de Importação que é processado com base em declaração fiscalizada pela unidade aduaneira sob cujo controle estiver a mercadoria, na zona primária ou na zona secundária. O Despacho

Aduaneiro é o procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço de mercadoria procedente do exterior, seja ela importada a título definitivo ou não.

Toda mercadoria procedente do exterior por qualquer via, destinada a consumo ou a outro regime, sujeita ou não ao pagamento do imposto, deverá ser submetida a despacho aduaneiro, que será processado com base em declaração apresentada à repartição aduaneira no prazo e na forma prescritos em regulamento.

Toda mercadoria importada necessita de Licença de Importação (LI) que pode ser automática ou formulada pelo importador e deferida pela Secex e/ou dos órgãos anuentes. Existe um módulo próprio no Siscomex para a confecção da LI e após seu deferimento ela é incorporada a Declaração de Importação. Todas as importações processadas por meio do Siscomex estão sujeitas a licenciamento

A Figura 8 demonstra o fluxograma da Importação. O Despacho inicia pelo registro da DI feito pelo importador ou seu representante, através do Siscomex após preenchimento das informações referentes aos dados da mercadoria importada e sua transmissão para os computadores do Serpro. Após a verificação da consistência dos dados é feita a parametrização e efetuado o registro da declaração que recebe um número seqüencial de acordo com o ano de registro, iniciando o despacho. A Seleção Parametrizada define o tratamento a ser dado ao despacho, conforme o canal a este atribuído. A Recepção de Documentos consiste na entrega dos documentos que instruem o despacho, pelo representante do importador, juntamente com um extrato da declaração, na unidade da RF. A Distribuição e a Conferência são procedimentos efetuados conforme o canal documental. A

conferência aduaneira tem por finalidade identificar o importador, verificar a mercadoria, determinar seu valor e classificação e constatar o cumprimento de todas as obrigações fiscais e outras, exigíveis em razão da importação.

O Desembaraço Aduaneiro é o ato final do despacho aduaneiro e autoriza a entrega da mercadoria ao importador.

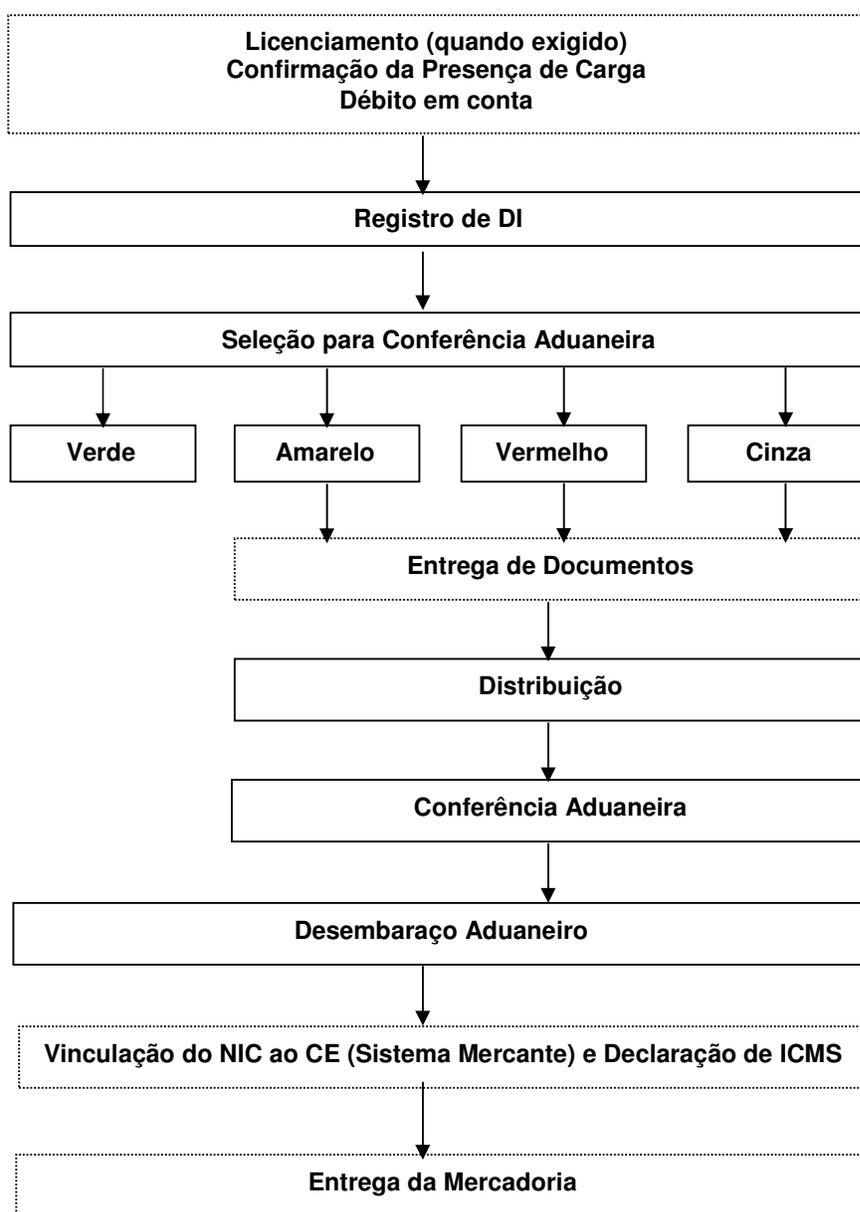


Figura 8 – Fluxograma de Importação
Fonte – Apostila Treinamento ESAF

3.2.4 Sistema Presença de Carga (NIC)

O Sistema da Presença de Carga foi instituído em Março de 1999 e é composto por uma chave de até 36 posições e ela é composta pelo código identificador do emissor do conhecimento, trígama de identificação do porto de origem, trígama de identificação do porto de descarga, código de identificação da embarcação (LRNUMBER) e número do conhecimento de carga, no caso do modal marítimo. A presença de carga é prevista também para o modal aéreo, ferroviário e terrestre.

A Tabela 8 é retirada do Ato Declaratório COANA / COTEC nº. 02, de 13 de fevereiro de 2004, mostra o formato da chave para a via Marítima.

EEEEOOOPPPDDMMAAAAIIIIIIINNNNNNNNNNN (até 36 dígitos)

Quando o número do conhecimento, na via marítima que é o caso de estudo em questão superar 11 dígitos, deverá ser considerado, para efeito de preenchimento, apenas as 11 primeiras posições, contadas a partir do último dígito da posição direita.

Tabela 8 – Composição da Presença de Carga (NIC)
 Fonte – ADE COANA 02/04

Via Marítima	Descrição	Tipo de campo	Qtde.de dígitos
EEEE	código identificador do emissor do conhecimento	alfanumérico	4
OOO	trigrama de identificação do porto de origem (Código Internacional de Sinais-CIS da International Maritime Organization IMO)	alfanumérico	3
PPP	trigrama de identificação do porto de descarga (Código Internacional de Sinais - CIS da International Maritime Organization IMO)	alfanumérico	3
DDMMAAAA	data de emissão do conhecimento (dia, mês e ano)	numérico	8
IIIIIII	código de identificação da embarcação LRNUMBER (Lloyd's Register of Shipping)	alfanumérico	7
NNNNNNNNNN	No do conhecimento	alfanumérico	até 11

3.2.5 Declaração Simplificada de Importação/Exportação (DSI / DSE)

Em dezembro de 1999 entraram em produção a Declaração Simplificada de Importação (DSI) e a Declaração Simplificada de Exportação (DSE).

Os despachos aduaneiros de importação e de exportação, nas situações estabelecidas na Instrução Normativa n°. 611 de 18 de janeiro de 2006 poderão ser processados com base em declaração simplificada.

A Declaração Simplificada de Importação (DSI) será formulada pelo importador ou seu representante em microcomputador conectado ao Siscomex.

Excluem-se deste procedimento os realizados em formulário de papel, as importações de amostras sem valor comercial; os livros, os bens importados por missão diplomática, e de organismo internacional; os órgãos e tecidos humanos para transplante; os animais de vida doméstica, sem cobertura cambial e sem finalidade comercial; as doações e bens importados sob o regime de admissão temporária para prestação de ajuda humanitária nas condições específicas, os problemas de ordem técnica por mais de 4 horas e outros especificados em legislação pertinente.

A DSI poderá ser utilizada no despacho aduaneiro de bens:

I - importados por pessoa física, ou por pessoa jurídica, cujo valor não ultrapasse US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda;

II - Doação recebida por:

órgão público ou

instituição de assistência social;

III - Admissão Temporária em condições específicas;

IV - Reimportados no mesmo estado ou após conserto, reparo ou restauração em cumprimento ao regime de exportação temporária;

V - que retornem ao país em virtude de:

- a) não efetivação de venda, quando enviados em consignação;
- b) defeito técnico, para reparo ou substituição;
- c) alteração das normas aplicáveis à importação do país importador; ou
- d) guerra ou calamidade pública.

VI - contidos em Remessa Postal Internacional ou encomenda aérea internacional cujo valor não ultrapasse US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda; nas condições especificadas,

VII - Bagagem Desacompanhada;

VIII - Importados e Industrializados na ZFM e submetidos a internação, até o limite de US\$ 3.000,00 (três mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda;

IX - importados com isenção, com ou sem cobertura cambial, pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) ou por cientistas, pesquisadores ou entidades sem fins lucrativos, devidamente credenciados pelo referido Conselho, em quantidade ou freqüência que não revele destinação

comercial, até o limite de US\$ 10.000,00 (dez mil dólares dos Estados Unidos da América) ou o equivalente em outra moeda.

A Figura 9 representa o fluxograma do Despacho Simplificado de Importação.



Figura 9 – Fluxograma de Despacho Importação Simplificada DSI
Fonte – Apostila Treinamento ESAF

A Figura 10 representa o fluxograma do Despacho Simplificado de Exportação.

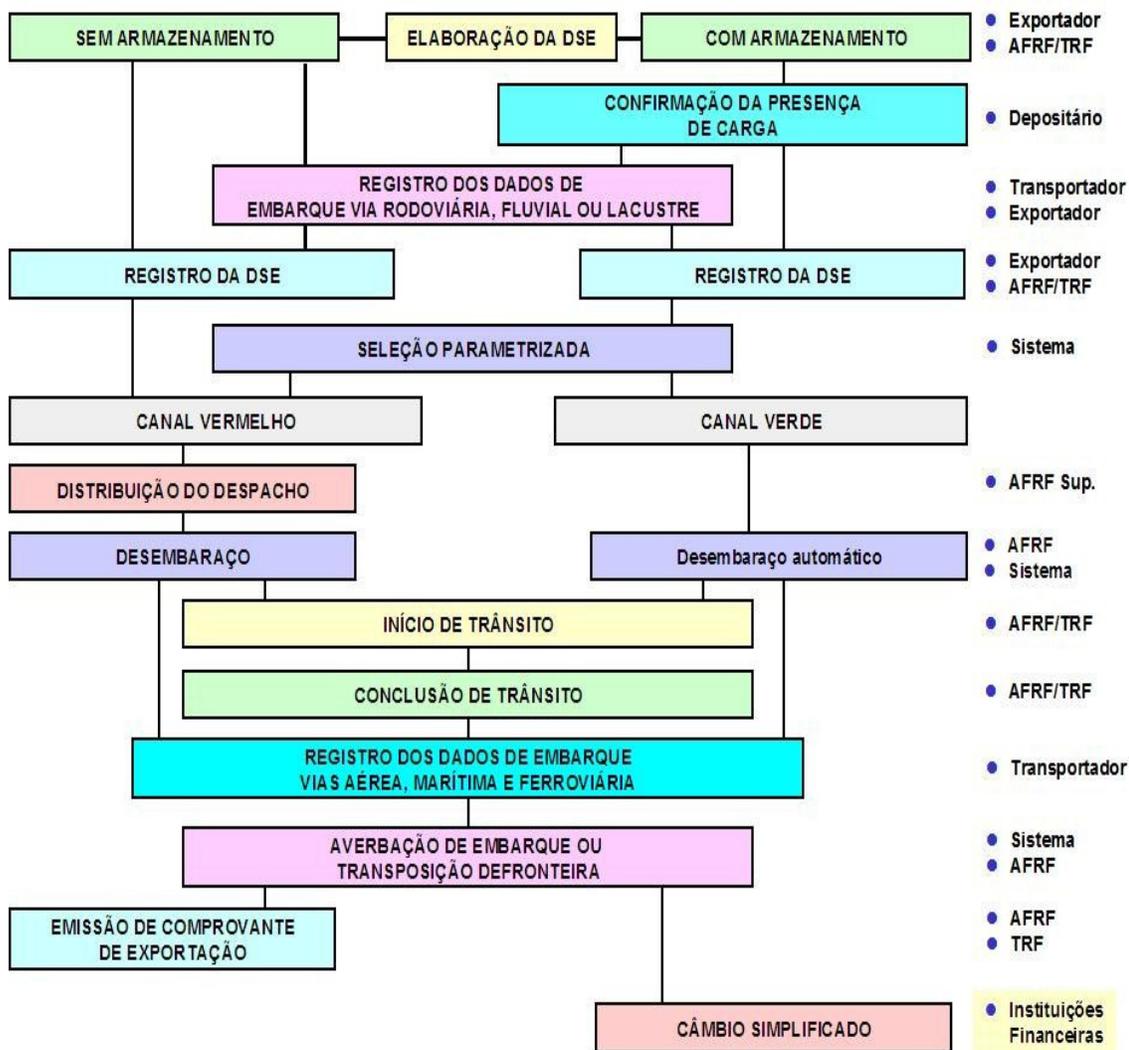


Figura 10 – Fluxograma de Despacho Exportação Simplificada DSE
Fonte – Apostila Treinamento ESAF

3.2.6 Siscomex Trânsito Aduaneiro

Em Dezembro de 2002, foi implantado o Siscomex Trânsito Aduaneiro destinado ao controle aduaneiro informatizado do regime de trânsito aduaneiro de entrada, passagem e transferência, inclusive na operação de transporte multimodal.

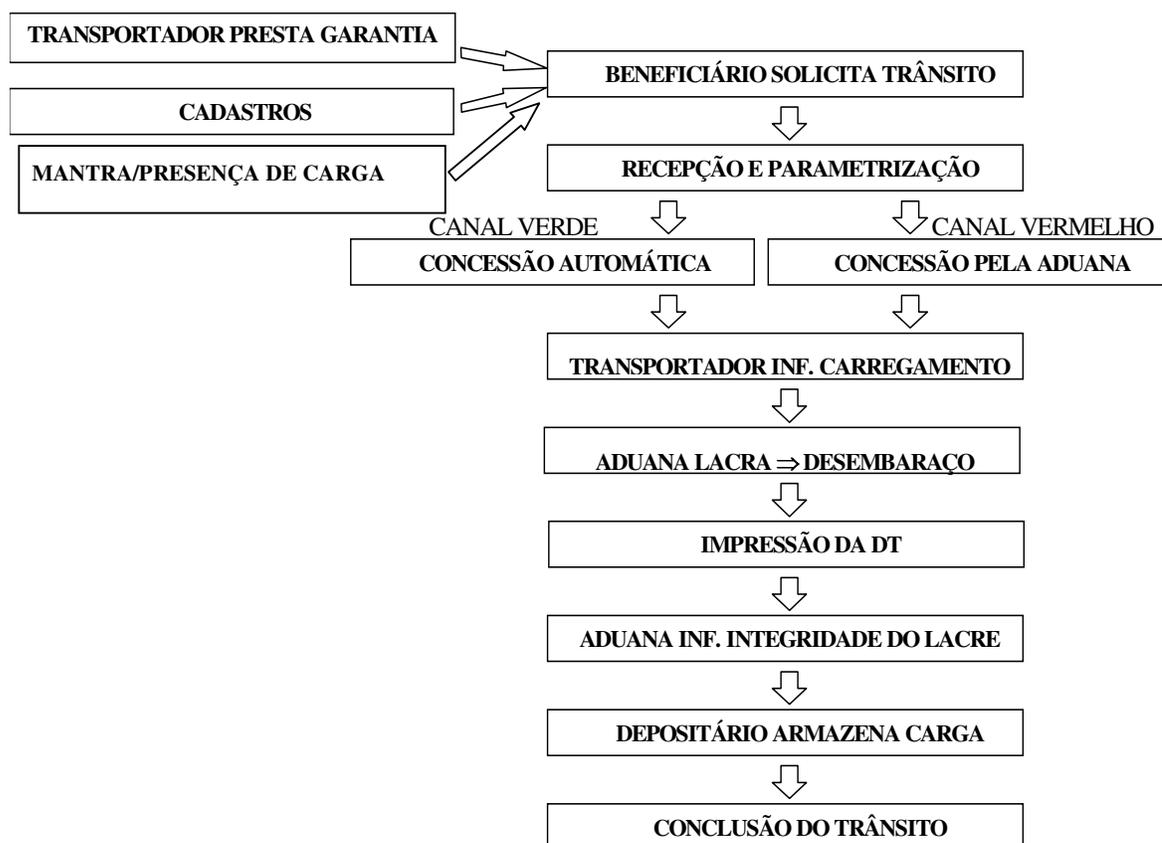


Figura 11 – Fluxograma Siscomex Trânsito
Fonte – Apostila ESAF – Siscomex Trânsito

Este regime especial aduaneiro pode ser utilizado para remoção da carga para um recinto alfandegado situado em cidades próximas ao importador de acordo com sua conveniência. A Figura 11 mostra o fluxograma da Declaração de Trânsito Aduaneiro.

O despacho de trânsito aduaneiro pode ser processado com base em um dos seguintes tipos de declarações de acordo com sua utilização:

a) Declaração de Trânsito Aduaneiro (**DTA**) : Utilizada somente para carga procedente do exterior e amparada por conhecimento de transporte internacional.

b) Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro (**MIC/DTA**) : Utilizada somente para o trânsito rodoviário em viagem internacional de carga proveniente e destinada a país conveniado ao acordo internacional e à legislação específica sobre o assunto.

O beneficiário do MIC/DTA será o transportador. A unidade de origem poderá elaborar o MIC/DTA no sistema caso o beneficiário encontre-se impossibilitado de fazê-lo. Um MIC/DTA poderá conter mais de um conhecimento, não sendo permitido conhecimentos de tipos diferentes num mesmo MIC/DTA.

Um MIC/DTA será transportado por um único veículo e um veículo transportará um único MIC/DTA. Por consequência:

- não existe comboio para MIC/DTA; e

- caso a carga exija o transporte em mais de um veículo, cada veículo conterá uma parte do conhecimento.

c) Conhecimento-Carta de Porte Internacional / Declaração de Trânsito Aduaneiro (**TIF/DTA**) : Somente para o trânsito ferroviário em viagem internacional de carga proveniente e destinada a país conveniado ao acordo internacional e à legislação específica sobre o assunto.

É ao mesmo tempo, um conhecimento de transporte e uma declaração de trânsito aduaneiro. O Siscomex Trânsito gerará numeração própria para efeito de controle da operação dentro do território nacional. O beneficiário do TIF/DTA será o transportador.

Um TIF/DTA será transportado por uma única composição. Uma composição poderá transportar mais de um TIF/DTA. Por consequência:

- não existe comboio para TIF/DTA; e
- não existe carga parcial em TIF/DTA.

Dentro de uma composição, o TIF/DTA poderá ser transportado em mais de um vagão e um vagão poderá transportar mais de um TIF/DTA. A carga será informada sempre como do tipo containerizada. No campo “contêiner”, o transportador deverá informar o nº do contêiner ou, se for o caso, o nº do vagão.

e) Declaração de Trânsito de Contêiner (**DTC**) : Somente para transferência de contêineres descarregados do navio no pátio do porto e destinados a

armazenamento em recinto alfandegado jurisdicionado à mesma Unidade Local pela via rodoviária.

f) Declaração de Trânsito de Transferência (**DTT**) : Somente para cargas que, pelos mais diversos motivos, não se encontrem amparadas por conhecimento de transporte internacional e essas cargas não se encontram controladas pelo Siscomex Mantra ou pelo Siscomex Presença de Carga, são:

- materiais de companhia aérea entre depósitos afiançados;
- mercadorias entre lojas francas ou seus depósitos;
- mercadorias já admitidas em regime de entreposto aduaneiro entre recintos alfandegados;
- partes, peças e componentes necessários à manutenção de embarcações em viagem internacional, conforme especificado;
- mercadorias destinadas a feiras em recintos alfandegados por tempo determinado, com saída e retorno à mesma EADI;
- carga nacional com origem e destino em unidade aduaneira nacional, com passagem pelo território estrangeiro;
- bagagem acompanhada extraviada;
- bagagem acompanhada de tripulante ou passageiro com origem e destino no exterior, em passagem pelo território nacional.

g) Declaração de Transbordo ou Baldeação Internacional (DTI) : Somente para carga procedente do exterior e a ele destinada em transbordo ou baldeação entre veículos em viagem internacional, e que não sofrerá novo transbordo ou baldeação no país seguindo direto para o exterior. A DTI encontra-se disponível

somente para as vias aérea e marítima.

3.3 Exemplo de uso dos sistemas

O processo para legalizar uma mercadoria no comércio exterior é denominado de Despacho Aduaneiro, que visa o seu desembaraço, isto é, no caso de importação, sua nacionalização com o recolhimento aos cofres públicos dos devidos impostos onde a lei assim o determinar.

Em um caso geral no regime comum de importação de mercadorias ocorre, via de regra, o pagamento dos tributos. Devido à dinâmica do comércio exterior e para atender a algumas peculiaridades, o governo criou mecanismos que permitem a entrada ou a saída de mercadorias do território aduaneiro com imunidade, suspensão ou isenção de tributos. Esses mecanismos são denominados Regimes Aduaneiros Especiais. Exemplifica-se o caso geral de uma importação de mercadoria quando ela é desembarcada no Porto de Santos e descrevem-se os principais sistemas envolvidos.

Os intervenientes nesta operação são vários. Deve existir a figura de um Importador que adquirirá a mercadoria, um Exportador que fará seu fornecimento no exterior, um Armador, que pode ser representado por um Agente Marítimo, que se responsabilizará pelo transporte e entregará o conhecimento de carga ao importador, uma Autoridade Portuária, que acertará com o Armador ou seu Agente a

autorização e o local de atracação do navio, um Operador Portuário, figura criada pela Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que efetuará a descarga das mercadorias destinadas ao Porto de Santos, uma mão de obra avulsa terceirizada, coordenada pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), um Recinto Alfandegado que pode estar na zona Primária ou Secundária, que armazenará esta mercadoria até o momento de sua nacionalização com pagamento dos tributos e cumprida as exigências aduaneiras, quando será entregue ao importador. Controlando todo este sistema da entrada da carga no território nacional até seu desembarço está a Autoridade Aduaneira.

O movimento financeiro desta transação no envio de divisas para o exterior é controlado pelo Banco Central e a autorização para importar determinada mercadoria e a verificação se ela precisará de alguma anuência específica de algum outro órgão governamental, cabe à Secretaria de Comércio Exterior órgão do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (Mdic), gerenciar tal ato e encaminhar para o órgão competente deferir ou indeferir tal pedido de Licença de Importação (LI).

3.4 Procedimentos no uso dos sistemas

O Agente Marítimo entrega para a Alfândega o Termo de Visita Aduaneira, TVA, contendo dentre outros documentos o Manifesto de desembarque no Porto de Santos, relacionado em papel, acompanhado dos BL's. Ao respectivo Importador

entrega o BL original da carga que será a prova de sua propriedade. Este se comunica com o Recinto Alfandegado onde irá armazenar sua carga até o desembaraço e o autoriza ao fornecer uma cópia deste documento, a retirar a mercadoria do Operador Portuário.

Na jurisdição da Alfândega do Porto de Santos existem atualmente 20 (vinte) Recintos de Carga Geral, que trabalhem com carga solta e contêiner na importação e cerca de 80 (oitenta) Operadores Portuários são habilitados inicialmente junto à Codesp e posteriormente junto à Alfândega para fazerem o trabalho de carga e descarga do navio. Nem todos os Operadores habilitados estão ativos no trabalho diário. O controle desta Operação é através de um sistema desenvolvido localmente, uma inovação comparando-se o restante do país, pois foi desenvolvido em parceria com a Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegado (ABTRA), com a finalidade original de disciplinar a solicitação da mercadoria do Operador para o Recinto. Posteriormente foi usado para controlar a saída do Operador, a entrada no Recinto, a abertura do acondicionamento da mercadoria (contêiner), o desembaraço e a saída física do recinto alfandegado. Este sistema denomina-se Declaração de Transferência Eletrônica (DT-E). Todos estes eventos ocorridos na utilização deste sistema são transmitidos a um computador central do sistema que armazena todas as informações e fornece dados eletrônicos para ajudar a aduana a exercer sua função de fiscalizar.

Ao entrar a mercadoria no Recinto este deverá registrar via sistema Mantra, a presença da carga, através da associação de diversas informações relacionadas ao BL gerando uma chave, conhecida com Número de Identificação da Carga (NIC) (Tabela 8).

Este código será utilizado no preenchimento e registro da Declaração de Importação, DI e esta chave será confrontada com os dados lançados do BL registrado no sistema Mercante administrado pelo Ministério do Transportes, buscando a coerência das informações, e indicando os casos de inconsistência, como exigência a ser cumprida por parte do importador. Este sistema Mercante tem a finalidade de garantir um controle eficiente e ágil na execução da arrecadação e controle do pagamento do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Este sistema garante o controle das operações com arrecadação gerando uma maior capacidade de investimentos e combatendo a evasão e a sonegação de recursos públicos.

O Importador, de acordo com sua conveniência, poderá então fazer um trânsito nesta mercadoria que está no Recinto, levando-a para outra localidade. Para concretizar isto ele utilizará um sistema nacional denominado Trânsito Aduaneiro, desenvolvido com tecnologia via internet, e que exigirá a interação com a fiscalização para liberar o início desta remoção numa jurisdição e sua conclusão em local Alfandegado noutra jurisdição aduaneira. Ou poderá também fazer o Desembaraço da mercadoria, com a solicitação da Licença de Importação, LI, se assim for necessário, e registrando sua declaração de importação no Sistema de Comércio Exterior (Siscomex).

Este sistema Siscomex Importação checará a anuência da LI e não permitirá seu registro se a mesma não estiver liberada. Possui três módulos de uso, o Importador, o Depositário e a Aduaneiro e um para controle denominado módulo Gerencial liberado somente para determinado perfil da autoridade aduaneira. No

módulo Importador é elaborada a Declaração de Importação pelo próprio importador ou por seu representante legal o Despachante Aduaneiro. Este sistema faz também diversas conciliações de dados com outros sistemas como à base do Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), verifica se o NIC é unívoco com o lançado no sistema Mantra, e se a informação é consistente com a do sistema Mercante, e outras. Realiza parametrização das declarações segundo critérios definidos e aleatórios classificando os despachos em canais, verde, amarelo vermelho e cinza, que irão gerar procedimentos fiscais a cada caso. Nos casos específicos, a fiscalização interage com o importador pelo sistema fazendo suas exigências legais para que a mercadoria possa ser desembaraçada e só após o cumprimento da exigência, o despacho tem prosseguimento. Todas as fases ficam registradas no sistema e podem ser acompanhadas pelo importador ou seu Despachante. Uma vez desembaraçada significa que o Importador cumpriu com todas as exigências legais e com os tributos a serem recolhidos aos cofres públicos por intermédio de débito automático comandado também pelo Siscomex que interage com todo sistema bancário gerido pelo Banco Central. O Depositário antes de entregar a mercadoria deverá obrigatoriamente consultar o sistema em seu módulo e verificar se a mesma está registrada como desembaraçada sem nenhum bloqueio colocado pela fiscalização quanto à retirada da mercadoria.

Caso o Importador opte por utilizar um regime aduaneiro especial, ele utilizará outros sistemas informatizados e o cuidado quanto à regularidade da carga frente ao fisco nacional é grande pois uma falsa declaração poderá ensejar em uma pena de perdimento da mercadoria.

Existem também sistemas gerenciais utilizados pelas Aduanas, além do módulo Gerencial do Siscomex, que utilizam dados do pagamento de impostos internos das empresas e de contribuintes como do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica e o Imposto de Renda da Pessoa Física, dos históricos de importações e exportações, de várias bases de dados que possam propiciar o suporte necessário tanto à fiscalização quanto ao fornecimento de dados estatísticos de comércio exterior.

3.5 Sistemas de uso na unidade local

Os sistemas informatizados desempenham papel fundamental para os controles administrativos e fiscais dentro de uma jurisdição aduaneira. Os principais sistemas já descritos são de alcance nacional, desenvolvidos pelo Serpro e fazem parte dos sistemas de comércio exterior e estão direcionados ao fluxo da carga após sua chegada, no caso da importação ou antes de sua partida, no caso de exportação. Existem também sistemas gerenciais, administrativos, de controle operacional e de pessoal, todos estes de alcance nacional.

A amplitude dos controles necessários é muito grande e para cumprir com sua função a SRF, através de sua Coordenação Aduaneira (Coana), determina que as condições necessárias para seu alfandeamento incluam dentre outras exigências que o Recinto possua sistemas informatizados que atendam sua

condição de trabalho de acordo com sua atuação e que estes sejam disponibilizados à Aduana.

Como exemplo pertinente a este trabalho o Ato Declaratório Executivo (ADE) da Coordenação Aduaneira (Coana) conjuntamente com a Coordenação de Tecnologia (Cotec) nº 2 de 26 de setembro de 2003 é uma exigência para o Recinto Alfandegado.

Na jurisdição da unidade aduaneira podem existir outros sistemas que não possuam legislação nacional, mas que atendam às necessidades específicas e facilitem a fiscalização no controle ao descaminho e ao contrabando.

3.5.1 ADE Coana/Cotec nº 2 de 26 de setembro de 2003

Este ato especifica os requisitos necessários para implantação de sistema informatizado de recintos alfandegados autorizados a operar com mercadorias sob controle aduaneiro.

Todos os controles e documentações, abrangendo as operações de entrada e saída de pessoas e veículos, a movimentação de carga e armazenamento de mercadorias, em recintos alfandegados ou autorizados a operar com mercadorias sob controle aduaneiro, estarão dentro das especificações deste ADE.

Os registros de entrada e saída deverão ser executados simultaneamente à realização dos correspondentes movimentos. Considera-se omissão de informação o registro posterior à saída de pessoa, veículo ou carga do recinto, ou à sua entrada.

As operações de entrada e saída de veículos terrestres no recinto ou estabelecimento, ou a atracação ou desatracação de embarcações ou aeronaves, na hipótese de recinto com atracadouro ou pista aeronáutica próprios, serão registradas. Os veículos rodoviários de carga deverão ser submetidos à pesagem para aferição de sua tara, na situação em que, após descarga total no recinto, venha a ser utilizado para dar saída a outra carga.

Os lotes de carga no recinto são identificados desde o momento de sua entrada. Quando obtidos por desconsolidação de um lote originário, ou por consolidação de outros lotes, serão atribuídos números identificadores próprios, equiparando-se esses processos a uma entrada. Todas as operações de armazenagem, desunitização, unitização, desconsolidação (ou consolidação) e transferência de local de armazenagem de lotes de carga no recinto deverão ser registradas, conservando os respectivos históricos de localização do lote de carga.

Este controle de armazenagem de mercadorias diferenciará cargas, distinguirá os consignatários das mercadorias depositadas e identificará a localização do lote no espaço físico do recinto

As avarias e perdas acidentais verificadas nos recintos alfandegados, e também os furtos ou roubos de mercadorias, deverão ser registrados no sistema de

controle mediante termos de ocorrência que deverão ser numerados seqüencialmente com código numérico de seis dígitos. O depositário também deverá registrar a diferença constatada entre as mercadorias efetivamente recebidas em relação às informações de quantidade ou descrição constantes do conhecimento, fatura ou nota fiscal.

O sistema registra e arquiva em módulo próprio as comunicações de mensagens do estabelecimento para a fiscalização da SRF, e da fiscalização para o Recinto com o registro de ocorrências e exigências fiscais.

O acesso ao sistema, poderá ser efetuado diretamente quando em consulta realizada pela fiscalização da SRF no próprio estabelecimento, e remotamente, por meio da Internet, por forma segura através do e-CPF de acesso aos dados, vinte e quatro horas por dia.

3.5.2 Sistemas desenvolvidos na unidade local

Apesar de todos estes sistemas já desenvolvidos ainda existem lacunas que não são atendidas levando a unidade local a buscar soluções que preencham estes espaços e permitam um melhor atendimento à premente necessidade de fiscalizar o grande volume de informações sob sua responsabilidade. A unidade local da Alfândega do Porto de Santos será utilizada como exemplo para demonstrar os sistemas locais existentes

A Alfândega possui sistemas desenvolvidos em parceria com a iniciativa privada e com a autoridade portuária. São sistemas responsáveis pelos dados do manifesto, atracação e descarga do navio, controle da movimentação, armazenagem e operações das cargas de importação que circulam pela jurisdição desta unidade e que atualmente estão fora do foco de registro no sistema Siscomex. Estes sistemas possuem em sua base, dados com registro do histórico da movimentação e armazenagem da carga no Porto de Santos desde 1996.

Dentro desta visão encabeça a Alfândega do Porto de Santos um projeto inovador com a integração destes sistemas locais para o controle de carga, trazendo resultados de melhora da eficiência para seu trabalho, diminuição de burocracia para as Agências Marítimas e Recintos Alfandegados e aumentando a segurança para o trabalho dos Operadores Portuários.

Esta automatização de processos neste projeto inovador traz também uma melhora na capacidade de fiscalizar o contrabando e descaminho com maior transparência as operações efetuadas pelo porto.

4 Integração de sistemas para Controle de Carga

O porto de Santos de acordo com a Tabela 4 representa 24,67 % para as importações brasileiras e 27,72 % para as exportações conforme os dados da Tabela 7. Devido a este seu maior volume e os diversos tipos de carga que opera como granel sólido e líquido, carga geral, veículos e passageiros, certamente o que ocorre neste porto representa situações que se repetem em todos os outros portos nacionais.

Um sistema que funcione para o porto de Santos certamente terá sucesso para os outros portos, porém nem sempre a recíproca é verdadeira.

Com estes dados o Porto de Santos será considerado como modelo para o desenvolvimento deste trabalho de integração de sistemas de controle de carga para ambiente portuário voltado para a carga geral, englobando contêiner e carga solta na importação com ênfase no controle logístico e armazenamento da carga.

4.1 Integração de sistemas para Controle de Carga no porto de Santos

O Transportador e seus Agentes, o Operador Portuário e os Recintos Alfandegados participam da operação física da carga e são os responsáveis por seu manuseio na operação na área de sua competência.

Este trabalho faz a integração dos dados que fluem dos Transportadores para o Operador Portuário e posteriormente para os Recintos Alfandegados, considerando a logística de armazenamento da carga.

Os dados necessários a serem transmitidos aos Recintos devem conter os atributos para o cadastramento de um Conhecimento de Carga (BL) constantes da Tabela 9 e devem ser entregues ao Recinto indicado pelo importador ou seu representante para armazenar a carga após o deferimento dado pela autoridade aduaneira quanto à transferência da carga.

Tabela 9 – Descrição dos dados do conhecimento de carga (BL)

Descrição	Tipo	Tam	Nulo	Máscara	Condição
Container	Char	11	N	XXXX9999999	Check verificador (Caso o container seja com sigla fora do padrão informar)
Navio	Number	8	N	99999999	Código do Navio Tabela DTE
Viagem	Varchar2	11	N	XXXXXXXXAAAA	Número da Viagem CODESP
Porto Origem	Varchar2	5	N	XXXXX	Table UN Locode
Porto da Última Escala	Varchar2	5	N	XXXXX	Table UN Locode
Porto Descarga	Varchar2	5	N	XXXXX	Table UN Locode
Porto Destino Final	Varchar2	5	N	XXXXX	Table UN Locode (inclusive "porto seco")
IMO	Varchar2	5	Y	999.99	International Maritime Organization (Dangerous Goods)
ONU	Varchar2	6	Y	999999	International Maritime Organization (Dangerous Goods)
Tipo de CC	Varchar2	4	N	XXXX	ISO Code
Estatus Ligado/Desligado	Char	1	N	X	Ligado (L) / Desligado (D)
Temp. Mínima	Number	5	Y	9999.9	Campo numérico (Informar se é Centígrados ou Fahrenheit)
Temp. Máxima	Number	5	Y	9999.9	Campo numérico (Informar se é Centígrados ou Fahrenheit)
Unidade de Temperatura	Char	1	Y	X	Centígrados (C) / Fahrenheit (F)
Lacre	Varchar2	20	N	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Pode existir um ou mais lacres sendo assim todos devem ser informados
Tipo Container	Varchar2	4	N	XXXX	Código ISO
ISO CODE					Verificar tabela ISO com Agentes
Importador / Consignatário	Number	18	N	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	CNPJ - Check Verificador ou CPF - Check Verificador
Notify	Number	18	N	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	CNPJ - Check Verificador ou CPF - Check Verificador

Descrição	Tipo	Tam	Nulo	Máscara	Condição
Shipper		40			Na Importação Campo Livre, Na Exportação consistir
Tara	Number	4	N	9999	O peso Líquido não pode menor do que o peso da tara para container cheio
Peso Bruto	Number	8	N	99999,999	O peso Bruto não pode ser superior a capacidade do container (caso seja informado) Padronizar a forma de envio do peso (Parte Lote) individualizando o peso de cada contêiner e NÃO através da Média de pesos.
Armador	Number	7	N	9999999	Código de Armador do Cadastro COANA
Agência	Number	7	N	9999999	Código de Agência do Cadastro do Sistema DTE
Data de Emissão do BL	Date		N	DD/MM/AAAA	Campo data não pode ser inferior a data atual
Código de Emitente do BL	Varchar2	4	N	9999	SCAC CODE (Tabela do Sistema DTE) - Código Supervia
Número de BL	Varchar2	16	N	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	Se houver mais de 16 posições, deverão ser os 16 dígitos válidos da direita para a esquerda
Regime	Char	2	N	XX	Pode ser apenas: HH / HP / PH / PP
Cheio/Vazio	Char	1	N	X	F - Full / E - Empty
Embalagem	Number	2	N	99	Código da Embalagem do Sistema DTE Regra Agente Regras DTE
NCM	Varchar2	8	N	XXXXXXXX	Tabela NCM
Peso Bruto Mercadoria	Number	8	N	99999,999	A soma de todas as mercadorias do container mais a tara deve ser igual a do peso bruto
Descrição da Mercadoria	Varchar2	60	N	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Sem regra definida XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Supervia - Não utilizar "campo descrição" preenchendo com a NCM
Marca-ContraMarca	Varchar2	60	N	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Sem regra definida XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
M³	Number	8	Y	99999,999	Sem regra definida
Modo de Transporte	Varchar2	5	N	XXXXX	Identificar se a carga é do Tipo: Paraguai / Uruguai / Bolívia ou Correo
Excesso Lateral Esquerdo	Number	9	Y	999999,100	Tamanho do excesso medido em cm
Excesso Lateral Direito	Number	10	Y	999999,101	Tamanho do excesso medido em cm
Excesso de Comprimento	Number	11	Y	999999,102	Tamanho do excesso medido em cm
Excesso Superior	Number	8	Y	999999,99	Tamanho do excesso medido em cm

4.2 Supervia Eletrônica de Dados - SED

Foi implantada conjuntamente com as Autoridades Portuária e Alfandegária do Porto de Santos, com apoio técnico da Universidade de São Paulo (USP), a Supervia Eletrônica de Informação de Dados (SED) no Porto de Santos.

Trata-se de uma via eletrônica de dados, objetivando o intercâmbio de documentos entre as entidades e autoridades, com rapidez e máxima segurança e confiabilidade de comunicação, por meio da internet.

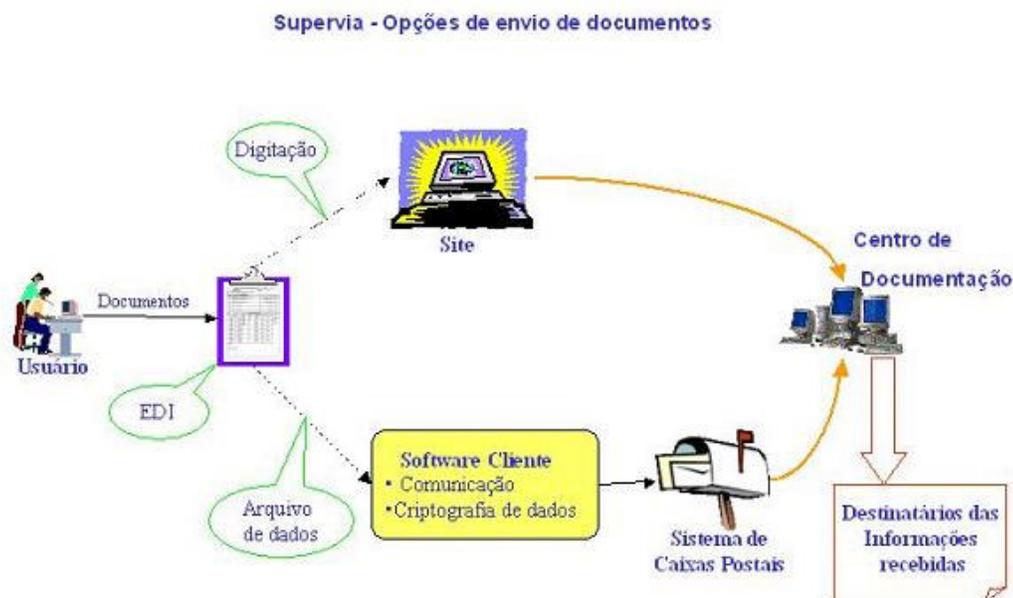


Figura 12 – Opções de envio de documentos
Fonte – Fontana, Caio Fernando, tese de Mestrado

O sistema utiliza tecnologia de comunicação de dados via internet e banco de dados relacional Oracle.

As informações para a alimentação de sua base de dados podem ser digitadas no próprio sitio ou serem enviadas por Trocas de Dados Eletrônica (*Electronic Data Interchange*, EDI), via Rede de Valor Agregado (VAN) que valide a estrutura dos arquivos transmitidos por EDI.

Este sistema é mantido pela Autoridade Portuária e conta com total apoio por parte dos servidores da Alfândega.

Possui os sistemas de controle de:

- a. Atracação, para permitir aos usuários do porto requisitarem a atracação;
- b. Manifesto, para permitir às Agências e Armadores enviarem Manifestos e BLs diretamente e de forma eletrônica às autoridades alfandegária e portuária;
- c. Boletim de Descarga e Embarque, para possibilitar aos operadores enviarem os Boletins diretamente e de forma eletrônica às autoridades alfandegária e portuária.

Todo o controle das cargas manifestadas para o Porto de Santos está registrado através da Supervia.

Abrange a Supervia, a navegação de longo curso de Importação, de Exportação e também de Cabotagem. A Navegação de Cabotagem ocorre quando o

Porto de Carregamento e de Descarregamento está dentro do território nacional. Esta operação deverá ser efetuada por navio de bandeira nacional ou por navio autorizado pelo Departamento de Marinha Mercante (DMM) para efetuar este tipo de transporte nacional.

Diversos são os intervenientes neste sistema com funções bem definidas, assim descritas:

1. Autoridade Portuária.

- 1.1. concede número de viagem e autorização para atracação do navio,
- 1.2. controla o pagamento da área da zona primária privatizada utilizando as informações de movimentação fornecidas pelo sistema.

2. Agência Marítima.

- 2.1. solicita a autorização de Atracação (RAP) e recebe um número para a viagem,
- 2.2. relaciona a quantidade de BL's a serem descarregados no Porto de Santos e todas as informações contidas nestes Manifestos.

3. Operador Portuário.

- 3.1. informa por turno de trabalho os Boletins de Descarga das mercadorias, substituindo o antigo "tale" (lista de carga e descarga, confeccionada manualmente) por este Boletim Eletrônico de Descarga.

4. Alfândega.

4.1. Utiliza as informações do sistema para seus controles.

O sistema Supervia interage com as Agências Marítimas, os Armadores e os Operadores Portuários, sendo suas informações enviadas para a Autoridade Portuária (Codesp) e Aduaneira.

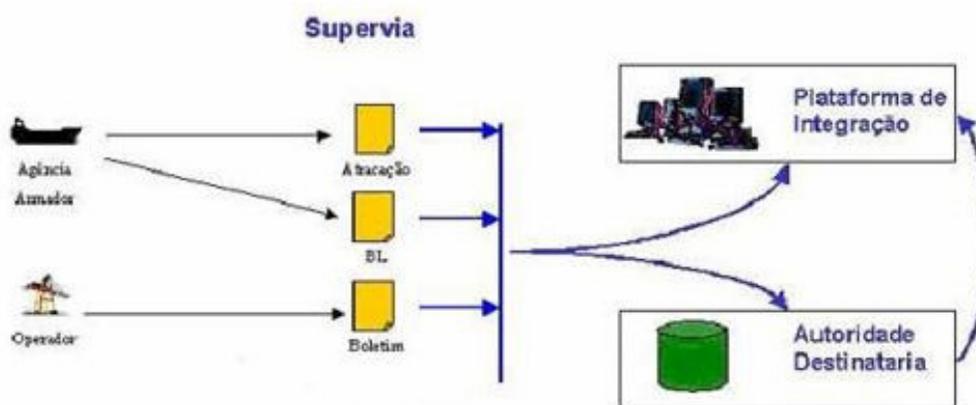


Figura 13 – Supervia

Fonte – Fontana, Caio Fernando, tese de Mestrado



Figura 14 – Descarga na Importação

Fonte – Fontana, Caio Fernando, tese de Mestrado

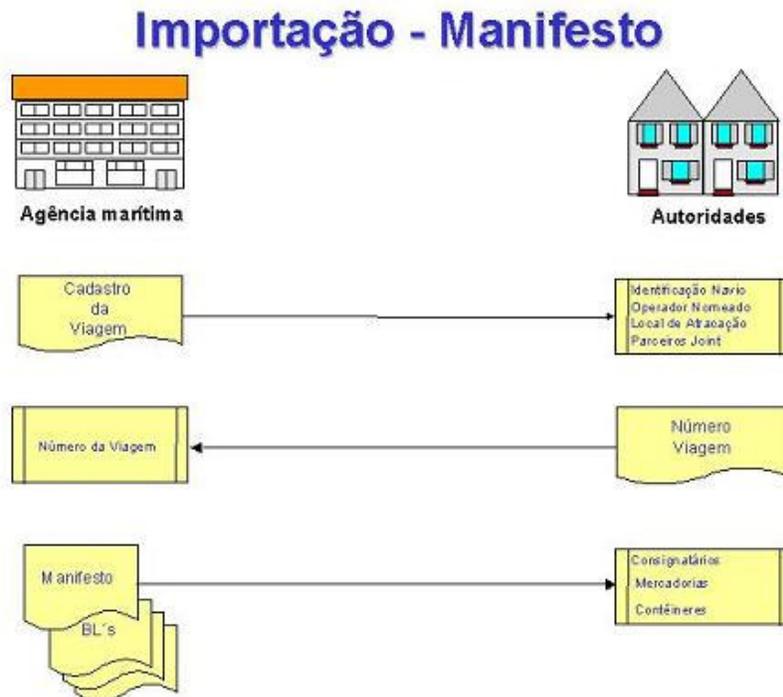


Figura 15 – Manifesto na Importação
 Fonte – Fontana, Caio Fernando, tese de Mestrado

4.3 Declaração de Transferência Eletrônica – DT-E

O Projeto do Sistema DTE nasceu de uma parceria entre a iniciativa privada, representada pela Associação Brasileira dos Recintos e Terminais Alfandegados (ABTRA), e a Alfândega do Porto de Santos, tendo como principais objetivos:

- Controlar a transferência das cargas do Porto para os Recintos Alfandegados
- Controlar os estoques de cargas em regime aduaneiro recebido na jurisdição de Santos, inclusive DTA.
- Padronizar procedimentos e controles exercidos pelos Recintos Alfandegados

- Preparação e adequação dos Recintos para controles projetados pela autoridade aduaneira (Siscomex ..)

O sistema é regulamentado pela Comunicação de Serviço GAB nº 29, de 20 de dezembro de 1996, que possui atualizações posteriores. Desde seu início após o período de testes em janeiro de 1996, o Sistema DT-E sofreu uma série de alterações e implementações voltadas à adequação do produto a realidade operacional da área alfandegada para atendimento às normas e rotinas de controle da transferência e do estoque da carga nas áreas alfandegadas sob jurisdição da Alfândega do Porto de Santos.

O sistema é mantido pela Abtra. Seu foco está voltado para os Recintos Alfandegados. Temos nele o controle da autorização da Alfândega para a entrega da mercadoria manifestada por parte dos Operadores Portuários, o controle da entrada no Recinto, sua desunitização, quando for o caso, armazenagem e sua saída, permitindo o controle do estoque das cargas armazenadas no Recinto.

Em dezembro de 2002, o sistema do Siscomex Trânsito apresentou um módulo para ser utilizado em âmbito nacional que substituiria o controle da transferência de cargas dentro da jurisdição. Porém o Ato Declaratório Executivo (ADE) Coana nº. 120, de 05 de dezembro de 2002, afirma quanto à Alfândega do Porto de Santos que:

[...] fica dispensada da utilização da Declaração de Trânsito de Contêiner (DTC) no controle das operações de transferência de contêineres, contendo carga, descarregados do navio no pátio do porto e destinados a armazenamento em recinto alfandegado a ela jurisdicionado, por já ter implementado outra forma de controle informatizado.

Existe grande preocupação quanto à segurança, e todo acesso ao sistema é feito através de senha específica, que libera ao usuário somente a sua área de acesso.

O envio e recebimento dos pacotes pelos Recintos são transferidos por meio de tecnologia segura e o banco de dados utiliza-se da tecnologia relacional do banco de dados Progress. A arquitetura do sistema está representada na Figura 16.

O sistema DT-E está estruturado para controlar a movimentação de uma carga que é transferida para um terminal alfandegado, compreendendo todas as suas etapas operacionais, desde a solicitação de autorização para a remoção efetuada eletronicamente através do sistema, até a saída física do terminal desembarçada. A autorização implica no fechamento eletrônico de uma Declaração de Transferência (DT) que contém a relação das cargas e na emissão de uma Guia de Transferência de Carga de Importação (GMCI) com os dados do BL e contêiner que acobertará sua transferência do Operador Portuário até o Recinto Alfandegado. Dentro do sistema, cada uma destas etapas operacionais possui o seu programa de execução, denominado "evento". Para que o sistema possa processar as informações nele lançadas, este arquivo deve estar estruturado de modo pré-definido, dependendo do evento em que irá rodar. Ao final do seu processamento, o sistema retorna uma resposta a quem o enviou, se o arquivo está correto ou se há algum erro (nesta hipótese, cada evento tem uma série de mensagens de erro pré-definidas, uma para cada tipo de erro detectado pelo sistema gerencial). A relação dos eventos de importação utilizados pelos usuários do sistema encontra-se listado no Anexo 1.

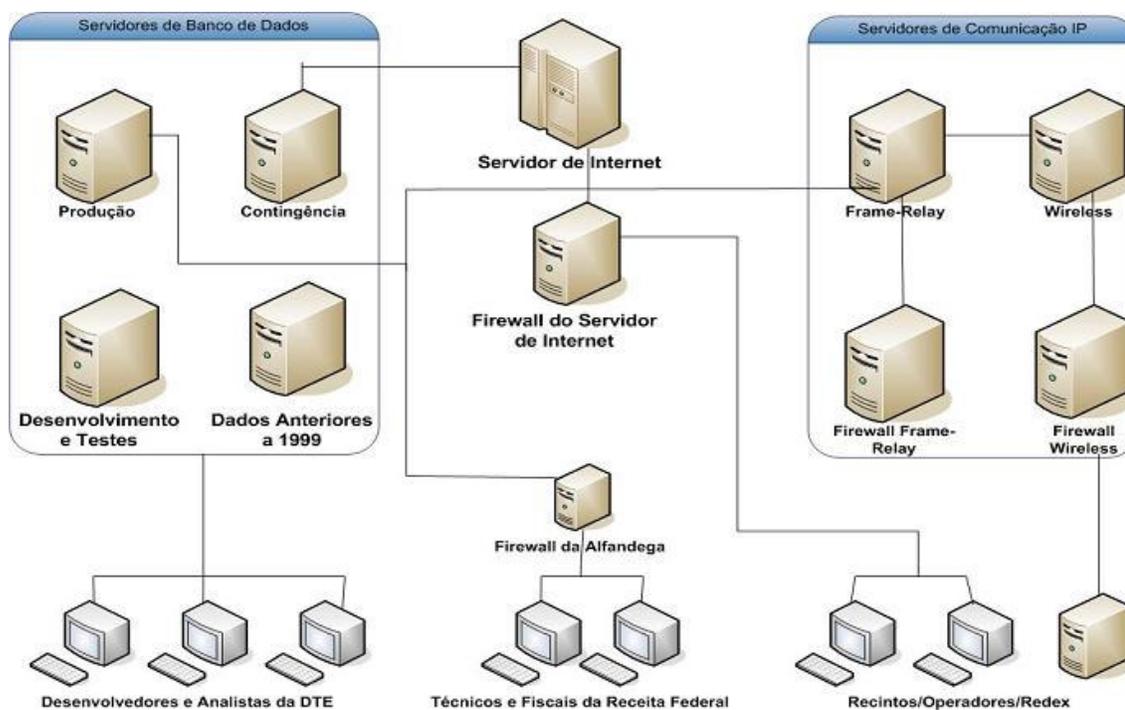


Figura 16 – Arquitetura sistema DTE
 Fonte – sitio www.abtra.com.br

A comunicação das informações entre os intervenientes do sistema, efetuada através do Sistema de Transferência de Caixa Postal, baseia-se na estrutura de "pacotes", nome dado aos arquivos contendo informações que chegam ao sistema, ou que dele são gerados em resposta do processamento. São identificados através de um número seqüencial, cujo controle pertence a quem o gerou. Um "pacote" pode conter informações de um ou vários eventos simultaneamente. As entradas e saídas de pacotes são registradas em um arquivo chamado de "LOG". Este arquivo contém o histórico de todas as entradas e saídas de pacotes no servidor de comunicação, permitindo-se, por exemplo, identificar o momento em que uma determinada informação foi enviada ao sistema, através do número do seu pacote de transmissão.

4.4 Os Intervenientes nos sistemas locais

Os intervenientes do sistema e as funções que desempenham são:

1. Recinto Alfandegado.

1.1. Representando o importador solicita autorização para transferência da mercadoria descarregada, desde o Operador Portuário até seu recinto.

1.2. Toda entrada de mercadoria é registrada com sua hora, peso e dados do seu transporte.

1.3. Para os contêineres “Pier”, efetua a desova após autorização da Alfândega.

1.4. Todas as operações e as informações sobre a mercadoria são registradas como seu abandono no próprio Recinto por parte do importador, dados de correção, documento fiscal de desembaraço, são transmitidas ao sistema.

1.5. Todas as possíveis formas de saída de mercadoria são registradas.

2. Operador Portuário.

2.1. Recebe a informação de todas as destinações autorizadas pela Aduana para os Recintos armazenarão as mercadorias manifestadas,

2.2. Informa a descarga das mercadorias manifestadas dos navios.

2.3. Informa a entrega das mercadorias segundo documento que a autorize pela Alfândega.

3. Autoridade Portuária.

- 3.1. Recebe a informação de tudo que será descarregado pelos Operadores Portuários
 - 3.2. Envia a informação da previsão de atracação, atracação efetiva e desatracação dos navios.
4. Alfândega.
- 4.1. Procede com autorização automática, ou manual, aos procedimentos necessários ao funcionamento do sistema conforme a situação.
 - 4.2. Bloqueia e desbloqueia mercadorias conforme sua análise.
 - 4.3. Autoriza Descarga, Baldeação e Embarque através de Processo de Controle Interno (PCI).
 - 4.4. Pesquisa informações de mercadorias, contêiner, importadores, estoques dos recintos, tempos de trânsito, compara pesos manifestados com pesos das balanças dos portões, concilia dados da descarga do Operador Portuário com o manifestado, com a entrega ao solicitante da mercadoria e ao posterior despacho aduaneiro que a carga sofrerá fazendo o fechamento do manifesto.

Os participantes destes sistemas podem ser descritos pela Tabela 10.

O macro fluxo da Figura 17 descreve em uma linha do tempo a atuação da Alfândega durante o histórico da carga desde seu primeiro momento de sua chegada até a sua saída do recinto que a armazenou. Atuam também neste sistema informações da autoridade portuária e dos recintos.

Tabela 10 – Intervenientes nos sistemas locais

Atores	Unidade de Controle	Sistemas Utilizados
Transportador / Agência Marítima	Codesp / Alfândega	Supervia
Operador Portuário	Codesp / Alfândega	Supervia e DT-E
Recinto Alfandegado	Alfândega	DT-E

Sistema DTE - Macro Fluxo



Figura 17 – Macro Fluxo das cargas na Importação
 Fonte – sitio www.abtra.com.br

4.5 Propostas e Integração dos Sistemas

Os dois sistemas, DT-E e SED, interagem com a Autoridade Aduaneira, possuindo atuações distintas embora manipulem o mesmo dado em fases diferentes de uma atividade única de controle aduaneiro exercido pela Aduana.

4.5.1 Alterações para compatibilizar os dados

Cada um dos sistemas utiliza uma tecnologia diferente e objetivos iniciais de desenvolvimento próprios. A DT-E foi desenvolvida inicialmente para automatizar a transferência de contêineres do costado do navio até ao recinto alfandegado e a Supervia voltada para o controle de faturamento da Autoridade Portuária.

4.5.1.1 DT-E

Foi necessário a DT compatibilizar suas tabelas de armadores e de Portos com o padrão utilizado pela COANA para que os sistemas pudessem trocar informações.

Os Operadores Portuários passam a informar tudo que foi descarregado (Evento 13a) e todas as entregas de mercadorias (Evento 13b), mesmo para o caso de contêiner vazio, DTA carga pátio, onde o destino não é na jurisdição na Alfândega de Santos. Para o caso da destinação da DTA carga pátio, deverá ser adotado o código de alfandegamento utilizado no Siscomex, podendo-se com isto identificar para onde foi destinada aquela carga independente de não ser na jurisdição da unidade local.

Novos relatórios serão necessários para visualização destas informações.

4.5.1.2 Supervia

Implantar no sistema de programa para a Identificação de Faltas e Acréscimos, IDFA, lançada pelos Operadores Portuários depois de encerrada a operação do navio.

Novos relatórios serão necessários para visualização destas informações.

O sistema para Cadastro do manifesto do *Non Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC), com a conciliação de dados informados no conhecimento master com os dados do conhecimento filhote (*house*) já se encontra desenvolvido e sua implantação aguarda o momento apropriado.

4.5.2 Nova dinâmica do sistema

A partir da união dos dois sistemas têm-se as informações desde o Manifesto lançado pelas Agências, anterior a atracação do navio, até a entrega da mercadoria após o despacho e então desembaraçada, a seu proprietário ou representante através Recinto Aduaneiro.

Portanto todas as fases operacionais, como transporte marítimo, desembarque, entrega, trânsito dentro da jurisdição, recebimento, armazenagem, desunitização, desembaraço, entrega, dentro da jurisdição da unidade local aduaneira de uma carga de importação estão registradas no resultado da união destes sistemas, um controle físico operacional total da carga.

Estas informações estão registradas também, em um dos sistemas do Siscomex que utiliza o sistema de presença de carga para que o Depositário confirme a entrada da mercadoria em seu recinto. Este registro solicitado pelo importador será instruído com os documentos necessários onde ele se enquadre sendo realizada uma conciliação das informações prestadas no sistema com as existentes na base de dados da SRF e depois de acordo com a parametrização sofrida pelo despacho poderá ser efetuada a verificação documental, também a verificação física da carga e a verificação do valor aduaneiro.

A confiabilidade da união dos sistemas locais ao controle físico da carga é acrescida pelo fato de mais de um interveniente estar lançando o mesmo dado e através disto estar confirmando a informação prestada pelo outro, sendo esta confirmação realizada eletronicamente no momento de sua solicitação. Caso a informação não se confirme a cadeia logística é interrompida, e bloqueios automáticos com relatórios sobre a informação são gerados.

A nova dinâmica eletrônica do sistema deverá abranger:

- a) As Agências Informam os dados, com a Previsão de Chegada do navio, da Requisição de Atracação de seu navio na Supervia e estes são repassados para o Operador Portuário desta viagem, que coloca seu “de acordo”.
- b) A Codesp recebe estes dados e registra o número da viagem completando a fase de registro da RAP, Requisição de Atracação e Prioridade, no sistema Supervia, enviando este número às Agências, Operadores e ao sistema DT-E.
- c) As Agências lançam a lista de cargas perigosas, número de certificado de livre prática (exigido pela ANVISA), O ISPS CODE do navio, e os últimos 5 portos que o navio atracou.
- d) Caso a Previsão de Chegada mude a Agência informa na Supervia o Aviso de Chegada do Navio.

- e) As Agências lançam as informações do Manifesto de carga destinado ao Porto de Santos,
- f) As agências lançam o Resumo da Viagem (DAD), sendo o mesmo repassado à DT-E.
- g) Neste momento a DT-E fará um fechamento Prévio de seu sistema, efetuando uma conciliação das informações solicitadas pelos Recintos versus as Manifestadas pelas Agências, enviando os dados do manifesto aos Operadores Portuários da viagem.
- h) Com os dados informados, as Agências participam da reunião de Atracação, onde definem o local, data e hora da atracação, sendo lançada na Supervia a informação Previsão de Atracação, que a repassa a DT-E que efetuará o fechamento das Declarações de Transferência dos Recintos solicitantes com a rejeição dos dados que não estiverem manifestados.
- i) Concomitantemente, os Recintos recebem por parte dos importadores ou seus representantes os BL's das mercadorias com autorização para serem ali armazenadas. Fazem sua solicitação a DT-E para que seja emitida a guia de movimentação de contêiner de importação, GMCI, que é a autorização dada pela Alfândega para que se efetive este trânsito de transferência dentro da jurisdição desta Unidade.

- j) Neste momento da solicitação, os dois sistemas DT-E e Supervia deverão interagir, isto é a solicitação do recinto somente será autorizada se ela fizer parte do manifesto informado pela Agência constante da Supervia.
- k) Aos receber os dados da DAD, a DT-E realizará uma prévia de fechamento das cargas solicitadas pelos Recintos. As possíveis correções poderão ser efetuadas através de lançamento dos dados faltantes pelas Agências na Supervia.
- l) No momento da Previsão da Atracação encerram-se as possibilidades de lançamentos de novos pedidos de carga nos sistemas, e para nova solicitação de carga, os Recintos deverão seguir a regra atual de lançamento de uma solicitação complementar.
- m) No manifesto eletrônico da Supervia constam além dos contêineres destinados ao Porto de Santos, também os de transbordo, de baldeação, e os vazios. Enfim toda a movimentação autorizada de contêiner que será descarregado do navio deve estar registrada na Supervia.
- n) Todos estes dados deverão ser lidos pela DT-E, que juntamente com os dados das solicitações dos Recintos Alfandegados, os repassarão aos Operadores Portuários através dos Eventos 8 e 80. Estes que confirmaram a disponibilidade de seus berços para receberem as atracações dos navios no sistema Supervia recebem através da DT-E esta relação dos contêineres que deverão ser descarregados e para quem deverão ser destinados com a relação da carga

solicitada e autorizada a descarregar no Porto de Santos e entregar de maneira Eletrônica.

- o) Havendo a atracação efetiva, a Codesp é informada e disponibiliza este dado a DT-E e o Operador Portuário inicia sua operação do navio. Seu procedimento de descarga é informado através da DT-E pelo Evento 13A e através da Supervia pelo Boletim de Descarga.
- p) Encerrada a Descarga, verifica o Operador se houve falta ou acréscimo da descarga em relação ao que está manifestado. Em caso afirmativo, ele deverá preencher a sua IDFA, Identificação de Faltas ou Acréscimos, agora de forma eletrônica, no sistema Supervia.
- q) Após a Descarga, o Operador inicia a sua entrega, utilizando para a destinação na jurisdição da unidade local o recebimento da Guia de Movimentação de Contêiner de Importação (GMCI), que é o documento de autorização de transferência para os Recintos Alfandegados. Esta operação deverá ocorrer em prazo não superior até 24 horas após a desatracação do navio. No caso de Trânsito Aduaneiro em carga pátio, o prazo se estende para 48 horas após a desatracação. Entrega os contêineres vazios descarregados constantes da lista manifestada e as cargas de Baldeação, devidamente autorizadas pelo Processo de Controle Interno (PCI). Para a carga nacional é utilizado o Conhecimento de Transporte Aquaviário (CTAC) e sua entrega é através da Nota Fiscal.

- r) As cargas não solicitadas são consideradas como Sobra e aquelas em que a entrega não se processe dentro do prazo legal previsto, deverão dar entrada ao Recinto Alfandegado contíguo à área de operação do navio, com o mesmo procedimento de solicitação eletrônica.
- s) A informação da IDFA será disponibilizada à DT-E que verificará a existência de GMCI's que se refiram a estas cargas, e após verificar se não houve saída da carga do operador Portuário, Evento 13b, entrada da carga no Recinto, Evento 14, deverá cancelar automaticamente estas GMCI's.

4.5.3 Abrangência paralela ao sistema

Outras situações operacionais são alcançadas como resultante da integração de Sistemas trazendo benefícios aos intervenientes.

4.5.3.1 Declaração de Descarga – (DAD)

a. Sistemática Anterior.

As agências e seus parceiros (*joints*) informam à Supervia a quantidade de BL's que serão destinados ao Porto de Santos naquela viagem. O conteúdo deste total de BL's deverá estar no sistema pelo menos 48 horas

antes da atracação do navio de viagem de longo curso e 12 horas para viagem de navio vindo do Mercosul ou com carga a granel. A Supervia retransmite às Agências, através de e-mail que recebeu este total. A Agência responsável pelo navio imprime e entrega à Alfândega, na Equipe de Manifesto, Eqman, que recepciona e digita este dado no sistema da DT-E. A partir daí o sistema eletrônico considera como se o manifesto estivesse entregue e a atracação é liberada a partir de 48 horas, de acordo com os prazos citados acima. Este dado é retransmitido para a Codesp, que liberará a participação da Agência em sua reunião de atracação, onde será enviada de volta para a DT-E a informação sobre a “previsão de atracação”.

b. Nova sistemática.

Uma vez informado à Supervia o total de BL's que irá compor as cargas manifestadas para o Porto de Santos naquela viagem, com seu conteúdo, automaticamente o sistema transmite este dado à base da DT-E, que efetivará sua leitura e emitirá Evento 5 e 6 que se constitui da entrega do manifesto e da liberação do prazo para atracação de 48 horas.

Assim libera-se a Agência de ir até a autoridade Portuária para solicitar a autorização de novo prazo de atracação e também se libera o posterior registro da DAD na Alfândega, ficando o sistema da Supervia responsável pelo envio de e-mail para armazenamento das informações no Eqman, para acompanhamento durante a fase inicial de implantação.

4.5.3.2 Alteração da DAD

a. Situação Anterior.

Toda alteração após seu registro inicial na DT-E no Eqman é lançada primeiro na Supervia, que atualiza seus dados e envia o “email” para a Agência com os novos dados que o imprime válida na Codesp e o entrega novamente no Eqman. Caso esta alteração seja de mais de cinco (5) BL's, abre-se um novo prazo de 48 horas para atracação, comunicado pela DT-E aos recintos e operadores, caso seja menor ou igual, o prazo continua o mesmo.

b. Nova situação.

As Agências informam à Supervia, que registra a informação e transmite à DT-E. Essa passa eletronicamente a contar o prazo para atracação, aceitando as mesmas regras atuais de alteração até 5 BL's.

Libera-se a Agência de vir até à Alfândega para registro da alteração da DAD, ficando a Supervia responsável pelo envio de “e-mail” para armazenamento das informações no Eqman, para acompanhamento na fase inicial de implantação.

4.5.3.3 Antecipação de Atracação

a. Sistemática Anterior.

As agências marítimas, após a constatação da necessidade de alteração da data de atracação, encaminham o pedido a Codesp que verifica as condições operacionais e a viabilidade do atendimento. Após encaminha os papéis liberados pela Codesp para a Alfândega, ao Diope, que analisa e autoriza se for o caso. Estes dados são informados aos Recintos para que estes preparem a logística necessária à remoção de seus contêineres solicitados.

b. Nova Sistemática.

As Agências entram com pedido de antecipação na Supervia com solicitação de nova RAP para aquela viagem. Após deferimento operacional pela Codesp esta autorização terá de ser encaminhada a DT-E, dentro do período de trabalho, como sendo contado três (3) horas para sua liberação, que ocorrerá manualmente com intervenção no sistema, nas duas primeiras horas caso o Diope julgue necessário ou automaticamente, após três horas úteis.

Libera-se a Agência de vir até à Alfândega para registrar seu Processo de Controle Interno (PCI) com motivo de “Pedido de Adiantamento de Atracação”, desobrigando o Diope de serviço burocrático, sem abrir mão do controle.

4.5.3.4 Manifesto autorizado ao Operador Portuário

a. Sistemática Anterior.

As Agências encaminham ao Operador Portuário cópia do manifesto destinado somente ao Porto de Santos. A DT-E encaminha para o Operador a relação das cargas solicitadas pelos Recintos e autorizadas pela Autoridade Aduaneira que serão objeto de entrega através das Guias emitidas.

b. Nova Sistemática.

As Agências informam à Supervia toda carga manifestada ao porto de Santos, incluindo contêiner vazio, e aquelas não destinadas, mas que pela solicitação através de PCI e deferimento pela autoridade aduaneira são descarregadas como cabotagem ou baldeação. Estes dados serão retransmitidos a DT-E, que reenviará estas informações ao Operador, passando esta a ser a relação das cargas solicitadas e autorizadas a descarregar no Porto de Santos.

4.5.3.5 Identificação de Faltas e Acréscimos IDFA

a. Sistemática Anterior.

Após a descarga os Operadores informam comparando com sua relação de manifesto que receberam, as faltas ou acréscimos frente a descarga efetuada. Entregam esta relação ao Eqman, para que seja efetuada a devida análise fiscal.

b. Nova Sistemática.

Os Operadores após a descarga preencherão a ficha de IDFA na Supervia transmitindo a informação de forma eletrônica através da Supervia. Este dado será acessado pelo Eqman, para seus procedimentos.

Elimina-se a vinda de funcionário dos Operadores até à Alfândega, o manuseio e arquivamento de tal documento, sem a perda do controle necessário.

4.5.3.6 Cancelamento automático de Guia de Movimentação de Contêiner de Importação – GMCI

a. Sistemática Anterior.

O Recinto recebe do importador ou seu representante a autorização para armazenar a carga, juntamente com o BL que identifica a propriedade da mercadoria. O Recinto solicita através da DT-E esta carga e recebe a autorização por parte da Alfândega através da GMCI emitida. O Operador recebeu a relação dos pedidos de carga dos recintos e caso esta não seja

descarregada, cabe ao recinto após esta constatação cancelar a guia emitida.

b. Nova Sistemática.

O Recinto continua recebendo do Importador ou seu representante a autorização para armazenagem da carga, emite a GMCI e recebe a autorização para o trânsito da carga. Caso esta faça parte da IDFA, e não exista nenhum evento que confirme se houve entrega por parte do Operador e entrada no Recinto desta GMCI emitida, confirmação realizada eletronicamente, automaticamente ela será cancelada após 96 horas da desatracação do navio.

Simplifica-se o controle por parte dos recintos em acompanhar se a carga foi descarregada ou não pelo Operador, diminui-se a possibilidade de uso indevido da GMCI e elimina-se a operação para cancelamento da Guia emitida.

4.5.3.7 Envio da destinação da mercadoria a CODESP

a. Sistemática Anterior.

A Codesp controla as áreas privatizadas e cobra pelo seu uso de acordo com os contratos efetuados. Utiliza-se da Supervia para ter seus dados de movimentação de carga, que fazem parte dos valores a serem faturados.

b. Nova Sistemática.

Com a união dos dois sistemas teremos uma melhor qualidade da informação e as mercadorias que efetivamente foram transferidas para os recintos serão informadas a Codesp para efetivar seu faturamento de uma melhor maneira.

Assim disponibilizaremos da DT-E a informação de entrega da mercadoria por parte do Operador Portuário, Evento 13b, melhorando os controles necessários para a Codesp.

4.5.3.8 Conferência Final de Manifesto

a. Sistemática Anterior.

Efetuada através de dados fornecidos pelo Termo de Visita Aduaneiro (TVA), confrontado com as informações do Operador Portuário de maneira manual, com grande volume de informações.

b. Nova Sistemática.

Confrontação Eletrônica dos dados, listando a conciliação do que foi manifestado com o que foi descarregado, entregue, despachado e desembarçado. Toda carga manifestada tem sua destinação apontada, isto é sua descarga, seu destino, o despacho e desembarço a que foi

submetida, e os relatórios mostrarão caso existam divergências que poderão gerar alguma ação fiscal se assim for necessário.

4.5.3.9 Autorização para Transferência de Carga do operador Portuário para o Recinto Alfandegado

a. Sistemática Anterior.

As Guias de Transferência eram emitidas somente para as cargas que seriam armazenadas nos Recintos Alfandegados e os outros tipos de carga não eram registrados no sistema.

b. Nova Sistemática.

Todas as cargas são registradas nos portões de saída do Operador, quer sejam contêiner vazio, cargas de baldeação, carga de trânsito aduaneiro, além das que já eram registradas. A toda carga manifestada e descarregada deve existir um dado de saída sendo lançado no sistema pelo Operador à descarga e a entrega desta carga.

4.6 Benefícios com o novo sistema

Muitos são os benefícios com a implantação desta proposta de integração destes dois sistemas. As entidades envolvidas e as vantagens obtidas com esta integração:

a. Agências Marítimas

Não encaminharão até a Alfândega cópia da DAD para registro.

Suas solicitações de Antecipação de Atracação serão efetuadas eletronicamente.

Informarão o manifesto ao porto de Santos pelo sistema Supervia e com a implantação de um sistema seguro de transmissão de dados com uso da certificação digital e-CPF, não precisarão mais entregar estes dados fisicamente através de papel como é realizado hoje, pois sua transmissão eletrônica segura garantirá sua validade jurídica e o não repúdio às informações.

Informarão as cargas que necessitam de autorização específica da autoridade aduaneira para descarga, via internet, eliminando a montagem de processos via papel e obtendo o deferimento ou indeferimento de suas solicitações eletronicamente.

A carta de correção de manifesto será realizada eletronicamente, e após deferimento pela autoridade aduaneira, a base de dados será atualizada automaticamente, transmitindo a informação ao Recinto que armazena a carga para a atualização de seus dados. Assim não será mais necessário o deslocamento de funcionário da Agência à Alfândega para entrega e após deferimento o encaminhamento destes dados ao Recinto Alfandegado.

b. Operadores Portuários.

Receberão as autorizações de Descarga solicitadas pelos Recintos alfandegados e as de Descarga direta, para o Porto de Santos, através da DT-E.

Preencherão a IDFA eletronicamente e não precisarão trazê-la até à Alfândega.

Serão controlados por fechamento da viagem, fazendo o controle final do manifesto.

c. Recintos Aduaneiros.

Terão certeza de que a carga que estão solicitando está manifestada para aquele navio.

As GMCI's que não forem utilizadas, que fizerem parte da IDFA serão canceladas automaticamente, eliminando controles desnecessários.

Não precisarão mais digitar dados dos BL's pois estes serão transferidos no momento da aprovação pela Alfândega, da transferência da carga para o Recinto solicitante.

d. Autoridade Portuária.

Ao receber os dados da destinação das cargas descarregadas, poderá executar seus contratos de privatização de forma mais apropriada, alcançando seu justo faturamento.

e. Autoridade Aduaneira.

Simplificará diversos procedimentos como, registro da DAD, antecipação de atracação, IDFA, Processos de Controle Interno (PCI), Carta de Correção de manifesto, que serão transmitidos por meio eletrônico e sem perda dos controles existentes.

Novos relatórios, tanto da Supervia como da DT-E, trarão informações únicas que expressem a movimentação física da carga, confrontando os dados eletrônicos com as informações de movimentação física da carga em todas as fases de sua movimentação, desde o manifesto até sua saída do Recinto com o desembaraço efetuado.

Poderá comparar a Conferência Final do Manifesto, efetuada de forma eletrônica, com seus dados recebidos pelo TVA. Assim tem-se um dado do que foi manifestado, verificado também através das solicitações dos Recintos, confrontado com o que foi descarregado. Este dado é informado através do boletim de descarga e é confrontado com o que foi entregue e com o registrado na entrada nos recintos alfandegados. Compara-se também com o boletim de Faltas e Acréscimos (IDFA), e finalmente com o despacho de desembaraço a que foi submetida. Todo este procedimento possibilitará que este relatório da conferência final de manifesto contenha informações que possam conduzir à ação fiscal que se fizer necessária, se assim for o caso.

5 Conclusão e Novos Trabalhos

A informatização e a interoperabilidade de sistemas que atuam no controle de carga aduaneiro é algo imperativo. O volume de informações é tão grande que controles manuais fazem parte do passado. Para atuar de forma moderna combatendo o contrabando e descaminho com segurança e atuando na facilitação do comércio exterior é fundamental que exista esta integração de sistemas e que outros que auxiliem este controle operacional da carga venham a se integrar aos já existentes permitindo um desempenho à Aduana de acordo com suas obrigações legais.

5.1 Novos Trabalhos

A exportação está em seu grande momento na economia brasileira com volume de informações nunca antes alcançado. Seus sistemas atuais de controle são incompletos e desenvolvidos na década passada quando os expressivos volumes atuais não haviam sido atingidos.

Com o novo enfoque para a segurança advindo após os ataques de 11 de setembro, sistemas que confirmem o embarque da carga de forma integrada preocupados com sua movimentação física ajudariam estes controles. Forneceriam dados para a seleção de contêineres dentro de um Plano de Segurança em cooperação com o governo americano, CSI e também no controle do tráfego de

drogas pois permitiria maior inteligência na conciliação dos dados de exportação. Além disto estes sistemas colaborariam para o controle de exportações fictícias, que causam transtornos no sistema financeiro cambial brasileiro.

Outro trabalho interessante estaria associado a sistemas de controle integrado voltados para a colocação de lacres eletrônicos buscando o registro automático dos contêineres ao passar pelos portões (“*gates*”) e a instalação de portais para identificação e registro do contêiner de forma temporal.

O peso do contêiner é um dado capturado junto do caminhão ao passar por uma balança normalmente colocada próxima ao portão de entrada/saída. Isto causa sempre transtornos operacionais na entrega/entrada da carga. O desenvolvimento de um sistema de pesagem do contêiner ao ser descarregado pelos “*Portainers*” que registrasse os dados de forma confiável, traria avanço e maior confiabilidade a todo sistema, inclusive facilitando a confirmação de que o contêiner é vazio.

Quanto às agências marítimas o desenvolvimento de sistema que integre os dados do plano de carga do navio e os dados da comercialização da viagem, juntamente com as informações de integração de sistemas de controle de carga, no caso do embarque da carga, traria maior confiabilidade aos registros. Certamente esta automação melhoraria toda logística do porto pois a movimentação para o costado do navio para embarque seria completamente controlada pela agência após todo trâmite aduaneiro fiscal, então efetuaria o seu gerenciamento para embarque. O tempo para disponibilizar a carga para operação do navio seria diminuído, permitindo um melhor aproveitamento do embarque, com conseqüente redução de

custos de armazenagem e melhora na sua eficiência.

5.2 Conclusão

Para a Alfândega cumprir com sua missão, necessita fiscalizar a mercadoria que chega ao território nacional e verificar se ela está de acordo com todas as exigências legais.

Todos os sistemas de alcance nacional hoje existentes partem do pressuposto de que a carga já está no território brasileiro possuindo um enfoque principalmente documental e com a preocupação na nacionalização da mercadoria e o recolhimento dos tributos. Estas informações são prestadas pelo importador, com o Depositário utilizando o sistema de presença de carga para confirmar que ela está armazenada com ele, e posteriormente os dados são conciliados com o sistema Mercante para confirmar o recolhimento do AFRMM.

Com esta Integração de Sistemas de Controle de Carga em Ambiente Portuário, pode-se utilizar estes dados da movimentação física da carga e integrar os sistemas envolvidos na fiscalização com os dados do manifesto. A própria ênfase da fiscalização pode ser transferida para a carga antes de seu desembarque do navio trazendo agilidade e diminuindo o custo Brasil. Este sistema pode propiciar o fornecimento da informação antecipada, pelo menos 48 horas antes do navio atracar.

A automação sobre o controle de movimentação da carga na Zona Primária e Secundária seria total, pois o ciclo se fecharia. A carga chega, é descarregada, entregue ao Recinto Alfandegado e submetida ao Despacho Aduaneiro com posterior desembaraço. Diversos intervenientes prestando informações sobre uma mesma carga, possibilitando a verificação dos dados informados e dificultando a possível ocorrência de fraude. Com isto a obrigação regimental de fechamento do manifesto por parte da Alfândega pode ser cumprida de maneira informatizada acrescentando-se também informações valiosas para a fiscalização sobre o tipo de despacho e posterior desembaraço que sofreu aquela mercadoria.

Todos os intervenientes desta interação de sistemas, os Armadores, Operadores Portuários, os Recintos Alfandegados, a Autoridade Portuária e a Autoridade Aduaneira, são favorecidos com a automação de seus procedimentos e a diminuição da burocracia.

O desenvolvimento deste sistema resultante de solução local mais uma vez mostra-se uma solução inovadora que partiu da necessidade para sua concretização.

Hoje este sistema encontra-se quase totalmente implantado e seus benefícios já são visíveis à toda comunidade e algumas partes estão em desenvolvimento e outras em testes podendo estar completamente operacional em pouco tempo.

REFERÊNCIAS

- [1] VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. Transporte Internacional de Cargas, 2.ed, São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- [2] BRASIL. Constituição (1988) **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.
- [3] BRASIL. Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966.
- [4] BRASIL. Decreto n.º 4543, de 26 de dezembro de 2002, alterado pelo Decreto n.º 4.765, de 24 de junho de 2003. REGULAMENTO ADUANEIRO.
- [5] BRASIL. Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Lei de Modernização dos Portos. Dispõe sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das instalações Portuárias e dá outras providências. DOU 26.02.1993.
- [6] BRASIL. Medida Provisória n.º 2.200-2, de 24 de agosto de 2001. Institui a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP- Brasil, transforma o Instituto Nacional de Tecnologia da Informação em autarquia, e dá outras providências.
- [7] BRASIL. Portaria ALF/SANTOS N.º. 261, de 18 de junho de 2003.
- [8] BRASIL. Disciplina as atribuições das Equipes e Grupos vinculados às Divisões e Serviços da Alfândega do Porto de Santos. Portaria ALF/STS n.º 116, de 17 de março de 2005.
- [9] RATTI, BRUNO. Comércio Internacional e Câmbio, 10^a Edição, Edições Aduaneiras, 2001.
- [10] MENDONÇA, PAULO C.C. Transportes e Seguros no Comércio Exterior, Edições Aduaneiras.

- [11] BRASIL. Declara regras de formação do número identificador da carga importada. Ato Declaratório COANA /COTEC nº 02, de 13 de fevereiro de 2004.
- [12] BRASIL. Dispensa a utilização da Declaração de Trânsito de Contêiner (DTC) na unidade da SRF que especifica. Ato Declaratório Executivo (ADE) Coana nº. 120, de 05 de dezembro de 2002,
- [13] BRASIL. Disciplina o despacho aduaneiro de importação. Instrução Normativa 206, de 25 de Novembro de 2002.
- [14] LEGISLAÇÃO DE PORTOS E AFINS, Brasília. Apresenta a Legislação Portuária Brasileira Consultoria Jurídica. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conjur/ementa2.htm>>. Acesso em: 11 de janeiro de 2006 às 10:05h.
- [15] Código Aduaneiro – Apresenta a Legislação Portuária Aduaneira. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/>>. Acesso em: 11 de janeiro de 2006 às 10:10h.
- [16] Código Aduaneiro – Apresenta a Legislação Portuária Aduaneira. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/>>. Acesso em: 11 de janeiro de 2006 às 10:10h.
- [17] Legislação de Comércio Exterior – Apresenta documentos básicos para exportação. Disponível no sitio do Ministério do Desenvolvimento, Industria e Comércio Exterior em: < www.desenvolvimento.gov.br >. Acesso em: 11 de janeiro de 2006 às 10:15h.
- [18] Órgão da Administração Direta – Apresenta o Organograma dos órgãos subordinados ao Ministério da Fazenda. Disponível em <www.fazenda.gov.br>. Acesso em: 11 de janeiro de 2006 às 10:20h.

- [19] Supervia pela Internet < www.superviadados.com.br > para lançamento dos dados. Acesso em: 11 de janeiro de 2006 às 10:20h.
- [20] Porto de Santos – Supervia – apresenta manuais de funcionamento da Supervia < www.portodesantos.com/supervia> Acesso em: 11 de janeiro de 2006 às 10:25h.
- [21] Recintos Alfandegados – DT-E – apresenta manual de utilização do sistema < www.abtra.com.br/pt/sistemadte/historico.htm >. Acesso em: 11 de janeiro de 2006 às 10:30h.
- [22] NOVO REGULAMENTO ADUANEIRO ANOTADO, Ed. Lux Ltda, 2003, por Cícero Pereira Peres Martins, Cleusa Magalhães, João Alberto Azevedo Bezerra, José Luiz Novo Rossari e Ronaldo Trevisan;
- [23] Rocha, Paulo César Alves REGULAMENTO ADUANEIRO Anotado com textos transcritos, Ed. Aduaneiras, 6ª Edição;
- [24] Coimbra, Delfim Bouças O CONHECIMENTO DE CARGA NO TRANSPORTE MARÍTIMO, Ed. Aduaneiras, 3ª Edição, 2004;
- [25] Rodrigues, Paulo Roberto Ambrósio GESTÃO ESTRATÉGICA DA ARMAZENAGEM, Ed. Aduaneiras, 2003;
- [26] APOSTILAS DO CURSO DE FORMAÇÃO DE AUDITOR FISCAL DA RECEITA FEDERAL, ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO FAZENDÁRIA (ESAF) 2003/2004.
- [27] NORMAS ADMINISTRATIVAS DE EXPORTAÇÃO, 11ª Edição, Edições Aduaneiras.
- [28] RELATÓRIO DA BALANÇA COMERCIAL – Disponível no sitio da Secretaria da Receita Federal <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/Relatorios.htm>> Acesso em 22 de maio de 2006 às 10:00 h.

- [29] RELATÓRIO MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NO PORTO DE SANTOS – Disponível no sitio da Companhia Docas do Estado de São Paulo <http://www.portodesantos.com.br/down/2005-12.PDF> acessado em 22 de maio de 2006 às 10:30 h.
- [30] Fontana, Caio Fernando – Modelo de Automação de um sistema de Controle de Carga para a Aduana nos Portos Brasileiros; Tese de Mestrado apresentada a Escola Politécnica de USP.
- [31] ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTOS, Santos. Apresenta a trajetória do Porto de Santos, bem como uma cartilha de exportação e importação. Disponível em: <<http://www.logisticainternacional.com.br>> Acesso em: 02 de maio de 2004 às 9:42h.

GLOSSÁRIO¹

A

ADMISSÃO TEMPORÁRIA – Regime que permite a importação de bens que devam permanecer no país durante prazo fixado, com suspensão de tributos. Os motivos dessa permanência temporária podem ser : feiras e eventos, reparos/consertos, testes, amostras, entre outros.

AFRMM – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.

AGENTE DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA – representante tácito do armador (proprietário do navio ou seu afretador), responde perante as autoridades pelas obrigações das embarcações que agencia, perante o fisco e demais organismos governamentais envolvidos nas operações de atracação e desatracação de embarcações, carga e descarga de mercadorias, embarque e desembarque de passageiros e tripulantes.

AGENTE DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA (CONSOLIDADOR) – representante tácito do armador (proprietário do navio ou seu afretador) na exportação.

AGENTE DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA (DESCONSOLIDADOR ou CO-LOADER) – representante tácito do armador (proprietário do navio ou seu afretador) na importação. É responsável direto pela operacionalização do recolhimento do AFRMM, devido nas importações.

ARMADOR EMITENTE – proprietário do navio ou seu afretador.

ATRACAÇÃO – amarrar uma embarcação à terra.

AUTORIDADE PORTUÁRIA – o Porto de Santos é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo, atual concessionária de seus serviços e instalações. De acordo com a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a Administração do Porto

¹ Atualização do Glossário apresentado por Fontana, Caio Fernando – Modelo de Automação de um sistema de Controle de Carga para a Aduana nos Portos Brasileiros; Tese de Mestrado apresentada à Escola Politécnica de USP.

também é denominada de Autoridade Portuária. Sob responsabilidade do Ministério dos Transportes.

AUTENTICAÇÃO - Processo utilizado para confirmar a identidade de uma pessoa ou entidade, ou para garantir a fonte de uma mensagem.

B

BOLETIM – consiste em um documento que permite identificar as operações realizadas com as mercadorias (movimentação de granéis sólidos ou líquidos, de carga geral, de contêineres) e as paralisações ocorridas durante a operação. Pode-se ter Boletim de Embarque ou Boletim de Descarga de mercadorias.

BALDEAÇÃO - a transferência de mercadoria em trânsito aduaneiro descarregada de um veículo e posteriormente carregada em outro.

C

CABOTAGEM – tipo de navegação corrente. Navegação costeira que se realiza próximo à costa ou nas águas territoriais do país.

CÂMBIO – é a troca de moedas. Câmbio é compra ou venda de moedas estrangeiras ou de papéis que as representem. No Brasil, em decorrência da atual legislação, sempre uma das moedas envolvidas será a nacional. O exportador vende as moedas estrangeiras resultantes de suas exportações, recebendo, em pagamento, moeda nacional. O importador para pagar seus fornecedores estrangeiros, compra moedas estrangeiras, pagando-as com a moeda nacional.

CAPATAZIA – THC (TERMINAL HANDLING CHARGE) - Uma taxa pelo manuseio de carga nos terminais.

CARTA DE CRÉDITO – Sob esta forma de entrega o exportador cumpre, em princípio, suas obrigações ao entregar ao banco, em ordem, os documentos requeridos pela Carta de Crédito, evidenciando ter cumprido todos os seus termos e condições, independentemente da operação ser à vista ou a prazo.

CE - Conhecimento de Embarque da Marinha Mercadante.

CERTIFICADOS DE CHAVE PÚBLICA – Declaração assinada digitalmente por uma AC, contendo, no mínimo: o nome distinto (DN – Distinguished Name) de uma AC, que emitiu o certificado; o nome distinto de um assinante para quem o certificado foi emitido; a Chave Pública do assinante; o período de validade operacional do certificado; o número de série do certificado, único dentro da AC; e uma assinatura digital da AC que emitiu o certificado com todas as informações citadas acima.

CERTIFICADO DE INSPEÇÃO FITOSSANITÁRIA - Um Certificado emitido pelo Departamento de Agricultura do país exportador, que declara ter inspecionado a carga contra pestes e doenças.

CHAVE PRIVADA - Chave de um par de chaves mantida secreta pelo seu dono e usada no sentido de criar assinaturas para cifrar e decifrar mensagens com as Chaves Públicas correspondentes.

CHAVE PÚBLICA - Chave de um par de chaves criptográficas que é divulgada pelo seu dono e usada para verificar a assinatura digital criada com a chave privada correspondente ou, dependendo do algoritmo criptográfico assimétrico utilizado, para cifrar e decifrar mensagens.

C.I. – Comprovante de Importação.

CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT) – custo da mercadoria somado ao seguro e frete internacional.

CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO...) – Transporte e Seguro Pagos até...
Conhecimento de Embarque – Documento emitido pelas empresas de transporte internacional atestando o recebimento da mercadoria, as condições de transporte e a entrega da mercadoria: Bill of Lading (B/L) – Conhecimento Marítimo.

CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo, atual concessionária dos serviços e instalações do Porto de Santos. Responsável pela administração do Porto de Santos. De acordo com a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a Administração do Porto também é denominada de Autoridade Portuária. Sob responsabilidade do Ministério dos Transportes.

CONHECIMENTO DE CARGA (BL – *Bill of Lading* ou BL MÁSTER) – é um dos documentos mais importantes do comércio exterior, quanto à finalidade, é um contrato de transporte, recibo de entrega da carga e título de crédito. É emitido pelo transportador internacional da mercadoria ou seu agente (consignatário), deve constar várias informações pertinentes para identificação da origem e destino das cargas, do embarcador, consignatário e informações complementares. Quando for

exportação há necessidade do agente consolidador apresentar os BL.s “filhotes” correspondentes. Servem para :

- 1) Um recibo para a carga embarcada;
- 2) Uma definição do contrato de carregamento da mercadoria;
- 3) Um documento que intitula as mercadorias descritas nele;
- 4) Esse documento é geralmente não negociável, a menos que consignado "À Ordem".

CONHECIMENTO DE CARGA HOUSE-BL (“filhote”) – este documento implica em identificar o conhecimento de carga (BL Sub-Máster), é informado pelo agente consolidador e indica cada carga (englobadas no BL MASTER) separadamente.

CONHECIMENTO DE CARGA SUB-MASTER (BL SUB-MASTER) – Este documento implica em identificar o conhecimento de carga (BL Máster) na importação, é informado pelo agente desconsolidador e indica a necessidade do agente consolidador apresentar os conhecimentos “filhotes” correspondentes.

CONSIGNATÁRIO - A pessoa física ou jurídica a quem o vendedor ou embarcador encaminha a mercadoria, e, sob apresentação dos documentos, reconhece como responsável, tendo que reconhecer e pagar pelas taxas alfandegárias.

CONTAINER – Caixa, construída em aço, alumínio ou fibra, criada para o transporte unitizado de mercadorias. É identificado com marcas do proprietário e local de registro, número, tamanho, tipo, bem como definição de espaço e peso máximo que pode comportar, etc. As unidades de medidas utilizadas são pés (') e polegadas ("), refere-se às medidas externas. Quanto aos tipos, podem variar de totalmente fechados a totalmente abertos, passando pelos containeres com capacidade para controle de temperatura e tanques, temos: HC *hight cubic*, OT *open top*, RF *reefer*, DC ou BX *dry container*, FR *flat rack*, PL *plataform*, FH *hight cubic* frigorífico, TK tanque. A capacidade volumétrica dos containeres é medida em metros cúbicos (m³) ou pés cúbicos (*cuft*) e a capacidade em peso é definida em quilogramas e libras (medida inglesa). Quanto à estufagem, desova e utilização, são divididos quanto ao local de operação, através dos termos H/H, H/P, P/P e P/H, sendo "H" *house* (armazém/casa) e "P" *pier* (porto); e – quanto a responsabilidade pela ova e desova, com a utilização dos termos FCL/FCL, LCL/LCL, FCL/LCL e LCL/FCL, sendo FCL *full container load* (carga total de container) e LCL *less than a container load* (menos do que uma carga de container).

CRIOGRAFIA - Disciplina que trata dos princípios, meios e métodos para a transformação de dados, de forma a proteger a informação contra acesso não autorizado a seu conteúdo.

D

DEMURRAGE (ALUGUEL DE CONTAINER) – Despesa cobrada pela companhia marítima pela estada de containeres. Normalmente existe período de carência para que o importador providencie a devolução do container após a descarga do navio.

DESATRACAÇÃO – desamararr uma embarcação a terra.

DESPACHO ADUANEIRO – é um conjunto de atos praticados pelo Fiscal que tem por finalidade o desembaraço aduaneiro (autorização da entrega da mercadoria ao importador) mediante a conclusão da conferência da mercadoria, o cumprimento da legislação tributária e a identificação do importador.

DE – Despacho de Exportação

DI – Despacho de Importação.

DICAT – Divisão de Controle e Acompanhamento Tributário

DIDAD – Divisão de Despacho Aduaneiro da Alfândega do Porto de Santos.

DIGIN – Divisão de Gestão e Infra-Estrutura da Alfândega do Porto de Santos

DIOPE - Divisão de Operações Aduaneiras

DSE – Despacho Simplificada de Exportação.

DSI – Despacho Simplificada de Importação.

E

EDI ou EDIFACT (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE FOR ADMINISTRATION, COMMERCE AND TRANSPORT) - Trocas de dados eletronicamente para Administração, Comércio e Transporte. É uma forma de transação de dados eletronicamente.

EMPRESAS MARÍTIMAS – As empresas intervenientes mais importantes que operam no transporte marítimo são o armador, agência marítima, NVOCC, transitário de carga, operador de transporte multimodal e cargo broker.

- EQAPE** - Equipe de Análise de Processos de Exportação
- EQATI** - Equipe de Atendimento Integrado
- EQATI** - Equipe de Atendimento Integrado
- EQATI** - Equipe de Atendimento Integrado
- EQAUI** - Equipe de Auditoria e Fiscalização
- EQBAG** - Equipe de Bagagem e Controle de Selos e Lacres
- EQCEX** - Equipe de Despacho de Exportação
- EQCOD** - Equipe de Conferência Documental
- EQCOF** - Equipe de Conferência Física
- EQCOI** - Equipe Coordenação e Orientação dos Procedimentos na Importação.
- EQCRIN** - Equipe de Credenciamento e Inscrição
- EQDAT** - Equipe de Despacho de Admissão Temporária e Reimportação
- EQLAP** - Equipe de Lavratura de Autos de Infração. e Análise Processos e Vistoria
- EQMAB** - Equipe de Mercadorias Abandonadas
- EQMAN** - Equipe de Manifesto na Importação
- EQMAN** - Equipe de Manifesto na Importação da Alfândega do Porto de Santos, responsável pela guarda dos manifestos dos navios e dos respectivos conhecimentos das cargas importadas a desembarcar.
- EQMAX** - Equipe de Manifesto, Averbação, e Alteração Registro de Exportação
- EQODI** - Equipe de Operações Diversas
- EQOPE** - Equipe de Operações Especiais
- EQPEA** - Equipe de Procedimentos. Especiais Aduaneiros Gerais
- EQPEC** - Equipe de Procedimentos Especiais Aduaneiros do Canal Cinza
- EQPEL** - Equipe de Pesquisa e Seleção Aduaneira
- EQREV** - Equipe de Revisão Interna de Declarações
- EQTRAN** - Equipe de Transito Aduaneiro
- EQVIB** - Equipe de Vigilância e Busca

F

FATURA COMERCIAL – Documento emitido e assinado pelo exportador contendo as características da operação comercial (*commercial invoice*).

FATURA PRO FORMA – Documento emitido pelo exportador contendo as características da cotação da operação comercial (*Pro Forma invoice*). conterá todas as particularidades e condições que o exportador precisa cumprir para a venda de um produto ao exterior.

FCA – Transportador Livre (*Free Carrier*).

FCL – FULL CONTAINER LOAD – Carga total de um Contêiner.

FOB – Valor do produto posto livre a bordo do navio (*free on board*).

FRETE – indicação das despesas do transporte da carga. Os fretes, no modal marítimo, podem ser cotados com base na tonelada ou metro cúbico. Também podem ser cotados *lumpsum*, ou seja, de forma global, como ocorre nos embarques de containeres ou nos afretamentos. Os fretes podem ser cotados como básicos, neste caso comportando adicionais como taxas e sobretaxas.

FRETE COLLECT – Frete por conta do importador.

FRETE PREPAID – Frete pago pelo exportador (antecipado).

G

- GCON** - Grupo de Gestão de Contrato
- GCOT** - Grupo de Controle e Cobrança de Créditos Tributários.
- GEOF** - Grupo de Execução Orçamentário e Financeiro.
- GJUD** - Grupo de Informações Judiciais
- GJUP** - Grupo de Julgamento de Processos
- GLIC** - Grupo de Licitações e Compras
- GPROT** - Grupo de Protocolo
- GRAET** - Grupo de Administração. do Edifício e Transporte
- GRALT** - Grupo de Acompanhamento. de Laudos Técnicos
- GREMAT** - Grupo. de Recursos Materiais e Patrimoniais
- GRES P** - Grupo de Restituição e Parcelamento
- GRET** - Grupo de Retificação. de Declaração de Importação
- GRUADE** - Grupo de Arquivo de Declaração
- GRUATI** - Grupo de. Apoio de Tecnologia da Informação
- GRUGEP** - Grupo de Gestão de Pessoas
- GRUMAP** - Grupo de Controle de Mercadorias Apreendidas

I

ICMS – Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviço de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicações.

INCOTERMS – Termos Internacionais de Comércio, um padronizador das relações do comércio Internacional . As siglas são sempre formadas do termo em inglês e devem ser seguidas pelo local ou porto de entrega, a fim de viabilizar seu rápido entendimento em todo o mundo.

IMO (*International Maritime Organization*) – organismo marítimo que regula o transporte de mercadoria perigosa.

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados.

J

JOINT – Quando existirem entre as mercadorias a serem movimentadas, tanto na descarga como no embarque, cargas pertencentes a dois ou mais armadores e/ou agentes consolidadores / desconsolidadores.

L

LCL (LESS THAN CONTAINER LOAD) - Menos que um container cheio. Carga Solta.

LLOYD'S REGISTER – Registro do navio no *Lloyd's Register* (nº do seguro do navio).

LONGO CURSO – Tipo de navegação corrente. Quando a rota do navio muda de costa marítima.

M

MODAIS DE TRANSPORTES – São seis os modais de transportes, divididos em três sistemas:

sistema aquaviário – composto dos transportes marítimos (realizados em mares e oceanos), fluviais (realizados em rios) e lacustres (realizados em lagos);

sistema terrestre – formado pelos transportes rodoviário e ferroviário;

sistema aéreo

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS – referem-se à estufagem, desova e utilização dos contêineres, são divididos quanto ao local de operação, pelos termos HH, HP, PP e PH, sendo "H" *house* (armazém/casa) e "P" *pier* (porto).

N

NAVEGAÇÃO CORRENTE – indica de qual tipo de navegação se trata: longo curso (vide Longo Curso) ou cabotagem (vide Cabotagem).

NAVIOS – Os navios podem ser de vários tamanhos, tipos, finalidades e configurações, adequando-se sempre às especificações necessárias. Em face da grande diversidade de cargas, vários tipos de navios foram sendo criados e construídos, ao longo do tempo, entre os quais os de carga geral, seca ou com controle de temperatura, graneleiro para sólidos ou líquidos, tanque, petroleiro, *roll-on roll-off* e porta-container.

NOTIFY – Notificador da carga no navio.

O

OMC (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE COMERCIO) - World Trade Organization, Uma organização que tem a função de ajudar a reduzir barreiras e promover concessões tarifárias entre os países.

OPERAÇÃO CORRENTE – indica o tipo de operação que pode ser: descarga, embarque, remoção a bordo, remoção por terra e reembarque.

OPERADOR PORTUÁRIO – responsável pela carga e descarga das mercadorias. Esta nova figura jurídica, criada pela Lei nº 8.630/93, a partir da efetiva implementação da lei, passará a desenvolver o papel anteriormente exercido pela Entidade Estivadora nas operações de carga e descarga das embarcações, sob algumas ampliações de suas atividades e responsabilidades. Será o responsável direto, por exemplo, pela negociação e pelo estabelecimento dos parâmetros básicos que regem o trabalho da mão-de-obra empregada nas atividades operacionais do porto. Será responsável solidário pelos danos causados às embarcações, às mercadorias e às instalações portuárias, advindas de suas operações.

P

PAÍS DE ORIGEM – Aquele onde houver sido produzida a mercadoria, ou onde tiver ocorrido a última transformação substancial.

PAÍS DE PROCEDÊNCIA – Aquele onde se encontra a mercadoria no momento de sua aquisição.

PESO BRUTO – expresso em quilogramas, com até 08 posições numéricas.

PESO LÍQUIDO – expresso em quilogramas, com até 08 posições numéricas.

PORTO DE CARREGAMENTO - Port of Loading, Porto onde a carga é carregada a bordo do navio, e devidamente acondicionada.

PORTO DE DESTINO - Port of Discharge, um porto onde o navio é atracado e a carga desovada.

PORTO DE ENTRADA - Port of Entry, local onde cargas estrangeiras são admitidas no país recebedor.

R

RAP – Requisição de Atracação e Prioridade, é através deste documento que a agência de navegação comunica à Autoridade Portuária a previsão de chegada de um navio, bem como solicita autorização para atracação.

REGISTRO DE EXPORTAÇÃO (RE) – De posse do romaneio, torna-se possível o preenchimento do RE, no Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX. Como regra geral, todos os produtos destinados à exportação estão sujeitos ao RE.

REGISTRO DO IMPORTADOR – As empresas interessadas em efetuar importações deverão, em primeiro lugar, inscrever-se no Registro de Exportadores e Importadores da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). As inscrições dos importadores cadastrados antes de 1997 foram mantidas com a implantação do SISCOMEX. Os novos registros são efetuados automaticamente no Sistema, sempre que os importadores realizam a primeira operação de importação.

S

SAÚDE DOS PORTOS – Através do Serviço de Saúde dos Portos, o Ministério da Saúde age no sentido de vigiar e evitar a entrada e a saída de pessoas contaminadas por doenças contagiosas ou portadoras de vírus causadores de pestes e endemias. Cabe à Inspetoria de Saúde dos Portos, do Serviço de Saúde dos Portos, do Ministério da Saúde, a visita prévia ao desembarque de tripulantes e passageiros, comparecendo a bordo das embarcações, avaliando suas situações individuais e liberando o desembarque e as operações dos navios, ou promovendo a desinfecção e o resguardo que deva ser adotado, quando for o caso.

SECEX – Secretaria de Comércio Exterior

SECRETARIA DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – É da competência do Ministério dos Transportes a coordenação do Fundo de Marinha Mercante, formado pela arrecadação do AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante), sob recolhimento operacionalizado pelas agências de navegação marítima e pelos demais operadores de navios. O controle da arrecadação, no Porto de Santos, cabe ao Serviço de Transporte Aquaviário, do Departamento de Marinha Mercante, do Ministério dos Transportes.

SED – Super Via Eletrônica de Dados, sistema de dados eletrônicos, consiste basicamente da informatização dos serviços da Autoridade Portuária, de modo a agilizar as ações de fiscalização, bem como manter uma base de dados confiável do histórico do movimento de mercadoria do Porto de Santos.

SEFIA – Serviço de Fiscalização Aduaneira

SEORT - Serviço de Orientação e Análise Tributária

SEPEA - Serviço de Procedimentos. Especiais Aduaneiros

SEPOL - Serviço de Programação e Logística

SETEC - Serviço Tecnologia e Segurança Informações

SHIPPER – Embarcador da carga no navio.

SISBACEN – Sistema de Informações do Bacen (Banco Central)

SISTEMA CRIPTOGRÁFICO ASSIMÉTRICO - Sistema que gera e usa um par de chaves seguras, consistindo de uma chave privada para a criação de assinaturas digitais ou decodificar mensagens criptografadas e uma Chave Pública para verificação de assinaturas digitais ou de mensagens codificadas.

T

TARA – Peso do container e embalagem.

TEC – Tarifa Externa Comum. Tarifa aduaneira brasileira baseada no sistema harmonizado, válida para os países de fora do bloco do Mercosul.

TEU - Unidade equivalente a 20 pés, uma unidade de contêiner de equivalência a 20 pés. Um contêiner de 40 pés equivale a 2 TEUS's.

TIPI – Tabela de Incidência do IPI.

TRADING – Empresa Comercial.

TRANSBORDO – TRANSHIPMENT – O ato de no decorrer do embarque, ocorrerem mudanças de transportador, de um navio a outro. Isso possibilita que , mesmo ocorrendo problemas no percurso, a carga não venha a ficar parada. De acordo com o Regulamento Aduaneiro é a transferência direta de mercadoria em trânsito aduaneiro de um veículo para outro

TRANSPORTE MARÍTIMO – O transporte marítimo pode ser dividido em longo curso e cabotagem.

V

VALOR ADUANEIRO – Base de cálculo de Impostos Alfandegários obtidos segundo o Acordo de Valoração Aduaneira.

VIGILÂNCIA FITOSSANITÁRIA – É da responsabilidade do Serviço de Vigilância Agropecuária, do Ministério da Agricultura, a fiscalização, a inspeção e a liberação

dos produtos agropecuários, embarcados ou desembarcados nos portos e aeroportos nacionais.

VAN - Rede de Valor Agregado - Valida a estrutura dos arquivos enviados por EDI.

ANEXO A – Relação de eventos na importação – DT-E

Estrutura de EDI

EVENTO	SENTIDO	DENOMINAÇÃO
01	RA - ALF	SOLICITAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA
02	RA - ALF	SOLICITAÇÃO DE RECEBIMENTO
03	ALF - RA	AVALIAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA/BLOQUEIO
04	RA - ALF	CANCELAMENTO DE SOLICITAÇÃO
05	ALF - RA	ENTREGA DO MANIFESTO
06	ALF - CODESP	ENTREGA DO MANIFESTO
07	ALF - RA	FECHAMENTO DE DT
08	ALF - CODESP	FECHAMENTO DE DT
09	ALF - RA	AUTORIZAÇÃO DE RECEBIMENTO
10	RA - ALF	ACRÉSCIMO DE BL
11	CODESP - ALF	DADOS DA ATRACAÇÃO
12	ALF - RA	DADOS DA ATRACAÇÃO
13	CODESP - ALF	CONFIRMAÇÃO DE SAÍDA DA CODESP
14	RA - ALF	CONFIRMAÇÃO DE ENTRADA NO TRA
17	RA - ALF	DESCONSOLIDAÇÃO
18	RA - ALF	PREVISÃO DE DESUNITIZAÇÃO
19	RA - ALF	EFETIVAÇÃO DA DESUNITIZAÇÃO
21	RA - ALF	ABERTURA CTR HOUSE/DESOVA
22	RA - ALF	DESMEMBRAMENTO DE BL
23	RA - ALF	INFORMAÇÕES DE REGISTRO DE DOCTOS. SAÍDA
24	RA - ALF	DESEMBARAÇO
25	RA - ALF	DADOS DA SAÍDA
27	RA - ALF	FICHA DE MERCADORIA EM ABANDONO
29	RA - ALF	INFO TERMO DE AVARIA
32	RA - ALF	RETORNO P/ INSTRUÇÃO DE BLOQUEIO/DESBLOQUEIO
33	ALF - RA	AUTORIZAÇÃO P/ DESUNITIZAÇÃO
40	RA - ALF	CORREÇÃO DADOS DT/DTA
41	RA - ALF	CANCELAMENTO DE GUIAS
42	CODESP - ALF	GMCI/GMVI/GMVA SEM TRANSFERÊNCIA
43	RA - ALF	FECHAMENTO DE DT MANUAL
44	ALF - CODESP	CANCELAMENTO DE GUIAS
45	RA - ALF	ALTERAÇÃO FASE II
46	RA - ALF	ALTERAÇÃO FASE II
47	RA - ALF	ASSOCIAÇÃO BL/CHASSI/GMVA
48	ALF - CODESP	ASSOCIAÇÃO BL/CHASSI/GMVA
51	RA - ALF	SOLICITAÇÃO DE EXTRATO
52	ALF - RA	EXTRATO
60	CODESP - ALF	ATUALIZAÇÃO DE NAVIOS
61	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE NAVIOS
62	ALF - CODESP	ATUALIZAÇÃO DE ARMADORES

EVENTO	SENTIDO	DENOMINAÇÃO
63	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE ARMADORES
64	ALF - CODESP	ATUALIZAÇÃO DE PORTOS
65	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE PORTOS
66	CODESP - ALF	ATUALIZAÇÃO DE LOCAL DE ATRACAÇÃO
67	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE LOCAL DE ATRACAÇÃO
68	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE EMBALAGENS
69	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE AVARIAS
70	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE TIPO DE CTR
71	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE TRA'S
72	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE AGÊNCIAS
73	RA - ALF	ATUALIZAÇÃO DE REPRESENTANTES
74	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE PROVIDÊNCIAS
75	ALF - RA	ATUALIZAÇÃO DE MOTIVO DE ABERTURA
80	ALF-RA	Informações do Manifesto de PCI
81	ALF-RA	Balanço do Manifesto
94	RA-ALF	Localização da carga no RA
96	RA-ALF	Movimentação de Pessoas e Veículos no RA
98	RA - ALF	PRESENÇA DE CARGA
99	ALF - RA	CONSISTÊNCIA RECEPÇÃO DE DADOS