UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO - USP

VANDER SERRA DE ABREU

**DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DO BDCC - BANCO DE DADOS
COMUM DE CREDENCIAMENTO PARA CONTROLE DE ACESSO PELA
AUTORIDADE ADUANEIRA NO PORTO DE SANTOS**

**SÃO PAULO/SP
2015**

VANDER SERRA DE ABREU

**DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DO BDCC - BANCO DE DADOS
COMUM DE CREDENCIAMENTO PARA CONTROLE DE ACESSO PELA
AUTORIDADE ADUANEIRA NO PORTO DE SANTOS**

Dissertação apresentada como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Engenharia Elétrica, do programa de pós-graduação em Mestrado em Engenharia Elétrica da Universidade de São Paulo - USP.

Área de Concentração: Engenharia de
Energia e Automação Elétricas

Orientador:
Prof. Dr. Luiz Natal Rossi

**SÃO PAULO/SP
2015**

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

São Paulo, _____ de _____ de _____

Assinatura do autor: _____

Assinatura do orientador: _____

Catálogo-na-publicação

Abreu, Vander Serra de
DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DO BDCC - BANCO DE DADOS
COMUM DE CREDENCIAMENTO PARA CONTROLE DE ACESSO PELA
AUTORIDADE ADUANEIRA NO PORTO DE SANTOS / V. S. Abreu -- versão
corr. -- São Paulo, 2015.
202 p.

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

1.Banco de Dados 2.Portos 3.Automação I.Universidade de São Paulo.
Escola Politécnica. Departamento de Engenharia de Energia e Automação
Elétricas II.t.

VANDER SERRA DE ABREU

**DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DO BDCC - BANCO DE DADOS
COMUM DE CREDENCIAMENTO PARA CONTROLE DE ACESSO PELA
AUTORIDADE ADUANEIRA NO PORTO DE SANTOS**

Dissertação apresentada como requisito
para obtenção do grau de Mestre em
Mestrado em Engenharia Elétrica da
Universidade de São Paulo - USP, sob
apreciação da seguinte Banca Examinadora:

Aprovado em 27 de maio de 2015.

Banca examinadora:

Prof. Dr. Luiz Natal Rossi (PEA - USP)

Prof. Dr. Sergio Luiz Pereira (PEA - USP)

Prof. Dr. Ailton Fernando Dias (CNEN - RJ)

Dedico esse trabalho primeiramente a Deus por ter me dado a vida e muita saúde para gozar destes momentos.

Aos meus pais, Valter Candido de Abreu e Nair Serra de Abreu que me deram a vida com muito amor, companheirismo e são exemplos de vida e dedicação.

Ao meu irmão, Valter Serra de Abreu, professor de logística e que sempre me apoiou em busca de meus objetivos.

A minha esposa Isabele Nunes que me apoiou em todos os momentos enquanto estava estudando, trabalhando, eternizando a frase: “Por trás de um grande homem sempre existe uma grande mulher”

A minha enteada Caroline Nunes Hahne a quem espero servir de exemplo.

Ao meu filho Lorenzo Nunes Serra de Abreu que trouxe ainda mais alegria, tranquilidade e serenidade para chegar a esse objetivo.

AGRADECIMENTOS

A amiga e ex-presidente da ABTRA, Agnes Dagmar Bullentini Barbeito de Vasconcellos, que foi a responsável por acreditar em mais esse desafio à frente da associação.

Ao amigo, criador e tutor do projeto BDCC pela Alfândega do Porto de Santos, o Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil, MSc Antonio Russo Filho.

A amiga, ex-superintendente técnica da ABTRA, MSc Germaine Lillian Robinson que foi uma das idealizadoras do projeto BDCC e sempre me incentivou em busca deste título.

Ao Prof. Dr. Eduardo Mario Dias pela confiança e oportunidade de realizar esse trabalho.

Ao orientador e Prof. Dr. Luiz Natal Rossi pelo auxílio, orientação, estímulo, indispensáveis para a realização desse trabalho.

Ao amigo, secretário-executivo da ABTRA, Matheus Testine de Mello Miller por todo o apoio.

Ao amigo e incentivador Professor MSc. Renato Fares Khalil.

A toda minha equipe, meus colaboradores e amigos da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados, que me deram apoio durante todo o processo de desenvolvimento deste trabalho.

Por fim aos amigos que trabalham nos diversos Terminais Alfandegados associados à ABTRA.

RESUMO

ABREU, VANDER SERRA DE. DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DO BDCC - BANCO DE DADOS COMUM DE CREDENCIAMENTO PARA CONTROLE DE ACESSO PELA AUTORIDADE ADUANEIRA NO PORTO DE SANTOS. 2015. 196 f. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2015.

O presente trabalho de pesquisa demonstra o estágio atual de controle, monitoramento e registro da entrada e saída de pessoas e veículos em áreas controladas pela Alfândega da Secretaria da Receita Federal nos Portos Brasileiros, órgão máximo destacado segundo a constituição federal e a Lei 12.815 de 2013 para tal controle.

Será apresentado o projeto de desenvolvimento do sistema BDCC – Banco de Dados Comum de Credenciamento, sistema implantado pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA em atendimento à Portaria ALF/STS n.200 da Receita Federal do Porto de Santos que possibilitou um controle único dos acessos, com base nas portarias ALF/STS n. 73 e 200 e aperfeiçoou os processos aproveitando investimentos já realizados pelos Recintos Alfandegados no atendimento ao código internacional de proteção de navios e instalações ISPS CODE com o desenvolvimento dos sistemas SSPP, Supervia, DTe, PSP, SGTC e Portolog.

Palavras-chave: Porto de Santos. Alfândega. Receita Federal. Controle de Acesso. ISPS-Code. Gerenciamento de Projeto. Banco de Dados

ABSTRACT

ABREU, VANDER SERRA DE. DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DO BDCC - BANCO DE DADOS COMUM DE CREDENCIAMENTO PARA CONTROLE DE ACESSO PELA AUTORIDADE ADUANEIRA NO PORTO DE SANTOS. 2015. 196 f. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2015.

This research work demonstrates the current state control, monitoring and recording the entry and exit of people and vehicles controlled by the Customs Bureau of Internal Revenue in Brazilian Ports, the highest body highlighted áreas under federal Constitution and Law 12.815 of 2013 for such control highlighting existing systems installed using as case the Port of Santos.

Will be presented the project BDCC – Banco de Dados Comum de Credenciamento, system implemented by the ABTRA – Brazilian Association Of terminals and Customs in compliance with Ordinance ALF/STS n.200 of Federal Revenue Port of Santos that enabled an unified control of the access based on the ALF entrances / STS n. 73 and 200 and optimized the processes leveraging the investments already made by Bonded precincts in meeting the international code of protection of ships and facilities ISPS CODE and the SSPP, DTe, PSP, SGTC and Portolog systems.

Key words: Port of Santos. Access Control. Customs. RFB. ISPS-CODE. Project Management. Database.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Portos organizados	18
Figura 2 - Terminais de uso privativo (TUPs)	20
Figura 3 - Acessos rodoviários e Zona de Influência do porto de Santos	22
Figura 4 - Vista de Santos e da entrada do canal do porto (Estuário de Santos).....	27
Figura 5 - Principais processos, sistemas e legislações do porto de Santos	28
Figura 6 - Intervenientes do Sistema DTe	46
Figura 7 - Painel de Monitoramento do SGTC	52
Figura 8 - Transição do SGTC para o Portolog	54
Figura 9 - Comparativo SGTC e Portolog	55
Figura 10 - RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas	57
Figura 11 - Etapas previstas para o recadastramento do RNTRC	58
Figura 12 - Plano de Estudo para Fabricação de Software	61
Figura 13 - Estrutura proposta de gestão estratégica	62
Figura 14 - Lousa de Atividades (Scrum Board): Projeto Scrum BDCC	73
Figura 15 - Ciclo de vida dos Sprints SCRUM utilizando registro e controle PMBOK	75
Figura 16 - Estrutura de Serviços criada pela ABTRA	78
Figura 17 - Desenho da Arquitetura da Solução BDCC	81
Figura 18 – Tecnologia implantada no projeto	82
Figura 19 - Fluxo do processo de cadastramento de PJ e RL.....	85
Figura 20 - Sugestão de leiaute crachá de pessoa	96
Figura 21 - Sugestão de leiaute de crachá de veículo	97
Figura 22 – Ciclo de implantação para os Terminais Alfandegados.....	102
Figura 23 ciclo de implantação para os demais atores do comércio exterior	103
Figura 24 - Funcionalidades do BDCC	105
Figura 25 - Estrutura dos crachás - Integração SSPP e BDCC.....	108
Figura 26 - análise do processo de entrada em área Alfandegada antes do BDCC – tempo médio 15 minutos	111
Figura 27 - análise do processo de entrada em área Alfandegada após a utilização do BDCC – tempo médio 3 minutos	112
Figura 28 - SEP – Sistemas de Gestão Portuária (Acesso Terrestre e Marítimo)...	117
Figura 29 - Janela Única Portuária – JUP/ABTRA	118

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Maiores portos do Brasil e seus sistemas de controle de acesso	21
Tabela 2 - Balança Comercial Brasileira Fonte: Sistema Alice (MDIC)	24
Tabela 3 – Cronograma macro do desenvolvimento do projeto BDCC	67
Tabela 4 - Atores do processo de cadastramento de PJ e RL	83
Tabela 5 – Resultado do BDCC – Cadastros e outras informações.....	109

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Estrutura do Crachá de Pessoa	95
Quadro 2 - Estrutura do Crachá de Veículo	96

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABTRA:	Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados
AC:	Autoridade Certificadora
ANTAQ:	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AR:	Autoridade de Registro
BDCC:	Banco de Dados Comum de Credenciamento
COANA	Coordenação Geral de Administração Aduaneira
CODESP:	Companhia Docas do Estado de São Paulo
COTEC:	Coordenação Geral de Tecnologia e Segurança da Informação
COV:	Central de Operações e Vigilância
DTe:	Declaração de Transferência Eletrônica
DIVIG:	Divisão de Vigilância Aduaneira
EDI:	<i>Electronic Data Interchange</i>
EQVIB:	Equipe de Vigilância e Busca Aduaneira
ePEM:	Pedido de Embarque Eletrônico
FTP:	<i>File Transfer Protocol</i>
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
JUP:	Janela Única Portuária
MDIC:	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
NCM:	Nomenclatura Comum do Mercosul
OCR:	<i>Optical Character Recognition</i>
PNSA:	Plano Nacional de Segurança Aduaneira
OEA:	Operador Econômico Autorizado
OMC:	Organização Mundial do Comércio
OMA:	Organização Mundial das Aduanas
RFID:	<i>Radio Frequency Identification</i>
SEP:	Secretaria de Portos
SED:	Supervia Eletrônica de Dados

SSPP:	Sistema de Segurança Pública Portuária
SRF:	Secretaria da Receita Federal
SW:	<i>Single Window</i>
TUP:	Terminal de Uso Privativo
XML:	<i>Extensible Markup Language</i>

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 O PORTO DE SANTOS	22
2.1 PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	24
2.2 PROBLEMAS ENFRENTADOS	26
3 REQUISITOS DE SEGURANÇA EM ÁREA ALFANDEGADA	29
3.1 CONTROLE DE ACESSO	29
3.2 AGENTES DO PROCESSO DE SEGURANÇA E CONTROLE DE ACESSO PORTUÁRIO BRASILEIRO	30
3.3 CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA DE INSTALAÇÕES E EMBARCAÇÕES – ISPS CODE	32
3.4 COMISSÕES DE SEGURANÇA PORTUÁRIA.....	35
3.5 ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ADUANAS – OMA.....	35
4 SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E LEGISLAÇÕES QUE VERSAM SOBRE CONTROLE DE ACESSO DO PORTO DE SANTOS	38
4.1 SISTEMA DTe - DECLARAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA ELETRÔNICA.....	44
4.2 SSPP - SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA.....	47
4.3 PSP - PORTO SEM PAPEL	49
4.4 SGTC – SISTEMA DE GESTÃO DE TRÁFEGO DE CAMINHÕES	51
4.5 PORTOLOG – CADEIA LOGÍSTICA PORTUÁRIA INTELIGENTE	52
5 DESENVOLVIMENTO DO BDCC - BANCO DE DADOS COMUM DE CREDENCIAMENTO	59
5.1 METODOLOGIA UTILIZADA PARA O DESENVOLVIMENTO DO BDCC	68
5.1.1 GERENCIAMENTO DO PROJETO (SCRUM + PMBOK)	70
5.2 TECNOLOGIA.....	76
5.2.1 ESCOLHA DO BANCO DE DADOS	76
5.2.2 ESCOLHA DA LINGUAGEM DE PROGRAMAÇÃO E ETAPAS DO DESENVOLVIMENTO	76

5.2.3 FLUXO DE PROCESSOS DO SISTEMA BDCC	82
5.2.4 COMUNICAÇÃO ENTRE O BDCC E SISTEMAS CLIENTES	86
5.3 SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO	88
5.3.1 CARTÕES ELETRÔNICOS MIFARE	91
5.3.2 CERTIFICAÇÃO DIGITAL E-CPF E E-CNPJ.....	98
5.3.3 AUDITORIA DE PESSOAS E VEÍCULOS CADASTRADOS	99
5.3.4 OCORRÊNCIA	100
6 BENEFÍCIOS ALCANÇADOS COM A IMPLANTAÇÃO DO BDCC	104
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
REFERÊNCIAS.....	121
OUTRAS REFERÊNCIAS CONSULTADAS NA INTERNET:	125
ANEXOS	127
ANEXO A – SOLICITAÇÃO DE HOMOLOGAÇÃO DO BDCC.....	128
ANEXO B – RETORNO DA ALFÂNDEGA DE SANTOS HOMOLOGANDO O SISTEMA BDCC.....	131
ANEXO C – PROTOCOLO DE INTENÇÕES ASSINADO ENTRE CODESP E ABTRA.....	132
ANEXO D - ANEXO ÚNICO DO ATO DECLARATÓRIO - ADE COANA/COTEC 02/2003).....	135
ANEXO E – PORTARIA ALF/STS N. 200.....	139
ANEXO F – PORTARIA ALF/STS N.111.....	170
ANEXO G - PADRÃO DOS ARQUIVOS XML, WEBSERVICES, NOMENCLATURA DOS EDI, CÓDIGOS DE ERRO.....	170
ANEXO H – CERTIFICADO – TESTES DE CÓDIGO, SISTEMA, INFRAESTRUTURA, MIDDLEWARE.....	185
ANEXO I - PESQUISA SOBRE O SISTEMA DE SEGURANÇA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS.....	186
ANEXO J – NOTÍCIA VINCULADA NA IMPRENSA SOBRE O BDCC	188

ANEXO K – ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA (MANUAL) DO BDCC	190
--	-----

1 INTRODUÇÃO

Os portos constituem importantes instrumentos de desenvolvimento econômico e social, e por se tratarem de áreas de fronteira, requerem medidas constantes de aperfeiçoamento logístico focado também no aspecto da segurança e controle de acesso a essas áreas. Com cerca de 8.500 km de costa navegável e vasto território, o Brasil necessita alcançar integração produtiva, promover investimentos, gerar empregos e ampliar as exportações de mercadorias e serviços. Assim, é necessário reconhecer a importância estratégica do setor portuário e atuar no sentido de solucionar seus principais problemas, os chamados gargalos logísticos. O governo tem incentivado continuamente o uso cada vez mais intensivo de tecnologia de modo a aperfeiçoar, controlar e fiscalizar todo esse fluxo comercial. Esse esforço começou com a Lei Federal de Modernização dos Portos (lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993), que provocou expressivas mudanças nas antigas e precárias condições de logística portuária, abrindo as operações à iniciativa privada, disciplinando as atividades com a criação dos terminais de uso público e de uso privado. Normas, atos declaratórios e portarias da Secretaria da Receita Federal do Brasil - SRF e da Secretaria de Portos – SEP, vem sendo publicadas de forma a contribuir e dinamizar os controles em áreas *alfandegadas*.

Em 2013, disposto a ampliar e dinamizar ainda mais o comércio exterior do País, o Governo Federal publicou a Lei 12.815 que trata da possibilidade de se relicitar áreas portuárias já em uso ou se criarem as chamadas novas zonas portuárias, além de outras iniciativas voltadas à obrigatoriedade de investimentos nas áreas já *alfandegadas* atualmente, assim como medidas visando o aumento da competitividade, seja com a diminuição dos custos das importações e exportações, seja com a agilização na liberação de mercadorias pelos órgãos anuentes.

Segundo o anuário estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, o Brasil possui um setor portuário que movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 90% das exportações. Em todo o mundo é comum o uso de frotas navais para transporte de cargas e comércio. Cerca de 80% do transporte global de cargas é efetuado por este modal.

A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando assegurar segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros.

Dos 37 portos públicos marítimos sob gestão da SEP, 14 encontram-se delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais. Os outros 23 marítimos são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista, que tem como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria de Portos.

Os portos fluviais e lacustres são de competência do Ministério dos Transportes.

Figura 1 - Portos organizados

Fonte: Secretaria de Portos - 2014

Ao todo, são responsáveis pelos portos, sete companhias docas:

- Companhia Docas do Pará (CDP): Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde.
- Companhia Docas do Ceará (CDC): Porto de Fortaleza.
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern): Portos de Natal e Maceió, além do terminal Salineiro de Areia Branca.
- Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba): Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu.
- Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa): Portos de Vitória e Barra do Riacho.
- Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ): Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí.
- Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP): Porto de Santos.

Além dos portos organizados e dos portos fluviais e lacustres, existem ainda os TUP's, que são os terminais de uso privado. TUP é qualquer instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, não integrante do patrimônio do Porto Público, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele, sempre observando que somente será admitida a implantação de terminal dentro da área do porto organizado quando o interessado possuir a propriedade do terreno. Atualmente, segundo a Secretaria de Portos – SEP da Presidência da República, existem 128 empreendimentos desse tipo em operação, autorizados com base na antiga Lei dos Portos, aprovada em 1993 (8.630) e mais de 123 pedidos de novos TUP's com base na nova lei de 2013 (12.815) conforme divulgado no sitio oficial da Secretaria de Portos em 2014.

Figura 2 - Terminais de uso privativo (TUPs)

Fonte: Secretaria de Portos - 2014

A movimentação de cargas e a existência ou não de sistemas de controle de acessos a essas áreas portuárias, demonstradas na tabela 1, mostram que os dez maiores portos brasileiros em movimentação de cargas e valores, o porto de Santos se destaca também por ter mais de um sistema de controle de acesso.

Tabela 1 – Maiores portos do Brasil e seus sistemas de controle de acesso

Porto	Estado	Movimentação Bilhões U\$\$ (Fonte: MDIC - 2014)	Sistemas de Registro e Controle de Acesso instalados
Santos	São Paulo	63,5	DTe, SSPP, BDCC
Vitória	Espírito Santo	23,9	SSPP
Itaguaí	Rio de Janeiro	23,4	SSPP
Paranaguá	Paraná	18,5	DTe e SSPP
São Luiz	Maranhão	13,9	SSPP
Rio Grande	Rio Grande do Sul	12,3	DTe e SSPP
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	8,8	DTe e SSPP
Itajaí	Santa Catarina	7,9	SSPP
Macaé	Rio de Janeiro	6,8	SSPP
São Francisco do Sul	Santa Catarina	5,2	DTe e SSPP

Fonte: Pesquisa do Autor e Dados da Balança Comercial do MDIC - 2012

O Porto de Santos é o maior porto do hemisfério sul. Atualmente realiza as mais diversas operações logísticas envolvendo milhões de dólares e movimenta milhões de toneladas ao ano. É claro que todo esse tamanho e complexidade representam para o Porto de Santos um gigantesco desafio para a otimização da infraestrutura existente, além do risco, sejam eles de acessos indevidos, sejam eles de ataques terroristas que precisam ser imediatamente mitigados devido a cada dia maior relevância mundial do Brasil, seja por sermos atualmente a sexta maior economia do mundo, seja por sua abrangência territorial, ou pelas novas descobertas nas bacias com relação a petróleo e gás.

2 O PORTO DE SANTOS

O Porto de Santos, está localizado na cidade de Santos no estado de São Paulo, e é o maior porto do Brasil. Sua área de influência econômica concentra mais de 50% do produto interno bruto (PIB) do Brasil e abrangem primariamente os estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul como podemos ver na Figura 3..

Figura 3 - Acessos rodoviários e Zona de Influência do porto de Santos

Fonte: Desenvolvido pelo autor para esta dissertação - 2014

A área de influência secundária inclui os estados da Bahia, Tocantins, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Como podemos ver na tabela 2 o complexo portuário santista responde por mais de um quarto da movimentação da balança comercial brasileira e inclui na pauta de suas principais cargas o açúcar, a soja, cargas containerizadas, café, milho, trigo, sal, polpa cítrica, suco de laranja, papel, automóveis, álcool e outros grãos líquidos.

Os acessos rodoviários ao Porto ocorrem através do Sistema Anchieta-Imigrantes; Cônego Domênico Rangoni; BR-101 (Rio Santos) e SP-55 (Padre Manoel da Nóbrega). Através do modal ferroviário a carga chega pelos ramais da MRS¹ e ALL² e por dutovia pelas linhas da Transpetro³.

Aproximadamente 90% da base industrial paulista está localizada a menos de 200 quilômetros do porto santista. Segundo a publicação especializada “One Hundred Ports – 2013” o Porto de Santos foi considerado o 38^a maior do mundo por movimentação de contêineres, sendo o mais movimentado da América Latina. Segundo a administradora do porto, a Companhia Docas de Santos – CODESP, o Porto de Santos conta com uma área de 7,7 milhões de m², ficando 3,7 milhões de m² na Margem Direita e 4,0 milhões m² na Margem Esquerda. Possui 13 quilômetros de extensão de cais e um total de 59 berços, dos quais 49 públicos e 10 privados. Possui 55 quilômetros de dutos e 100 quilômetros de linhas férreas. Para armazenamento de granéis líquidos conta com uma capacidade estática de, aproximadamente, 700 mil m³; e para granéis sólidos, instalações para acondicionar mais de 2,5 milhões de toneladas.

¹ MRS é uma concessionária que controla, opera e monitora a Malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal

² ALL - América Latina Logística S.A. é a maior empresa independente de logística ferroviária da América Latina.

³ Transpetro é hoje a maior processadora brasileira de gás natural e de transporte e logística de combustível do Brasil.

Tabela 2 - Balança Comercial Brasileira

PORTOS	2010		2011		2012		Δ % 2012/2011
	US\$ bi	Part. %	US\$ bi	Part. %	US\$ bi	Part. %	
Santos	95,9	25,0	118,2	24,5	120,0	25,8	1,6
Paranaguá	24,4	6,4	32,4	6,7	33,9	7,3	4,7
Itaguaí	25,1	6,5	35,1	7,3	31,9	6,9	-9,1
Vitória	33,1	8,6	43,2	9,0	31,8	6,8	-26,3
São Luís	15,6	4,1	23,2	4,8	21,1	4,5	-9,3
Rio de Janeiro	16,3	4,3	19,6	4,1	20,9	4,5	6,6
Rio Grande	15,8	4,1	20,1	4,2	18,6	4,0	(7,5)
Itajaí	14,1	3,7	16,8	3,5	16,8	3,6	0,4
São Francisco	7,3	1,9	10,0	2,1	11,5	2,5	15,2
Manaus	7,6	2,0	8,8	1,8	8,5	1,8	-3,4
Outros Portos e Aeroportos	128,6	33,5	154,9	32,1	150,6	32,3	(2,8)
BRASIL	383,7	100,0	482,3	100,0	465,7	100,0	(3,4)

Fonte: Sistema Alice (MDIC) - 2012

2.1 PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Passados mais de 20 anos, a promulgação da Lei dos Portos (8.630/93, de 25/02/93) permitiu que as empresas que realizavam operações no sistema portuário brasileiro, em especial no Porto de Santos, a superação de grandes desafios, dentre eles, reformular o sistema de gerenciamento das operações e da mão de obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas e estimular a modernização de instalações e equipamentos, através dos compromissos assumidos pela iniciativa privada nos contratos de arrendamentos de áreas portuárias.

O Porto de Santos, mais uma vez, foi pioneiro ao desenhar uma nova etapa e implantar o processo de modernização de forma acelerada. Para tal, a CODESP desenvolveu um programa de arrendamentos de áreas, visando uma transformação profunda no porto: redução de seus custos logísticos, aumento da movimentação e melhoria da qualidade de serviços. Através de negociações e da participação de todos os segmentos envolvidos com a administração e as operações, as etapas mais difíceis previstas nesse projeto foram vencidas, preparando o Porto para um salto de mais de 100% de crescimento em sua movimentação física nos últimos 10 anos, atendendo à enorme demanda do comércio exterior e dotando-o de um potencial para operar até 115 milhões de toneladas de cargas ao ano.

Em 2013, um novo marco regulatório dos portos entrou em vigor no dia 05 de junho, a partir da publicação da Lei 12.815, sancionada pela presidente Dilma Rousseff, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. A lei foi regulamentada pelo Decreto 8.033, de 28 de junho de 2013.

O principal objetivo da nova Lei dos Portos é eliminar as barreiras ao fluxo de comércio brasileiro, incentivando a redução de custos e o aumento da eficiência na movimentação de cargas.

A exploração indireta dos portos organizados e instalações portuárias será feita por meio de concessões (cessão onerosa do porto) e arrendamentos (cessão onerosa de área dentro do porto). ⁴Para áreas localizadas fora dos portos organizados, a exploração privada ocorrerá por meio de autorização (outorga de direito à exploração formalizada por contrato de adesão) a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Até a sanção da nova lei, o setor era regulado pela Medida Provisória 595/2012 e, antes, pela Lei 8.630/1993. Ao longo de 2012 e no primeiro semestre de 2013, o Governo Federal, por meio da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), ANTAQ, Ministério do Planejamento, Ministério da Fazenda, Casa Civil e Empresa de Planejamento e Logística (EPL), coordenou diálogos com toda a comunidade portuária visando elaborar o desenho da nova lei.

Segundo a Lei 12.815 são diretrizes da administração do porto:

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação da autoridade marítima:

- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;
- c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos,

4

Empresa pagará determinado valor para ter direito à exploração do local alfandegado, o que é chamado de taxa de outorga

- plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;
- e
- e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;
- II - sob coordenação da autoridade aduaneira:
 - a) delimitar a área de alfandegamento; e
 - b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

As concessões e arrendamentos serão realizados por meio de contrato, sempre precedido de processo licitatório. Serão considerados como critérios de avaliação, de forma combinada ou isolada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga.

As autorizações de instalações portuárias fora dos portos organizados serão concedidas a partir de chamadas ou anúncios públicos e processo seletivo, organizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). O prazo para exploração será de 25 anos, prorrogáveis por períodos sucessivos.

2.2 PROBLEMAS ENFRENTADOS

A grande extensão do porto de Santos compreendida por duas margens, direita localizada nos municípios de Santos, e esquerda, localizada no município de Guarujá, como pode ser visto na figura 4, dificulta a fiscalização. Diferentes atividades (armazenamento, desova⁵, transporte, entre outros) ocupam espaços muito próximos uns aos outros e um grande contingente de pessoas e veículos acessam as instalações portuárias diariamente com diferentes finalidades.

5

Desova é o ato de segregar cargas de dentro de um container

Figura 4 - Vista de Santos e da entrada do canal do porto (Estuário de Santos)

Fonte: <http://www.google.com.br/maps> - 2014

Até 2011 as pessoas e os veículos que acessavam as áreas *alfandegadas* eram controladas por diferentes sistemas de controle de acesso, trabalhando isoladamente, sem responder a nenhum controle comum. Com isso não era possível uma estimativa oficial e confiável da quantidade de pessoas e veículos acessando as áreas *alfandegadas*, nem do fluxo de movimentação das mesmas internamente ao porto.

O controle de acesso era feito apenas nos chamados *gates* públicos de zonas primárias administradas pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP nos 5 *piers* de atracação. Todos os outros terminais, cerca de 56, tinham àquela época sistemas isolados de controle de acesso.

Além disso, diversas legislações e sistemas, apesar de trazerem segurança, burocratizavam os processos de entrada e saída dos portos pois esses sistemas e processos não eram integrados, sendo necessário de forma urgente a criação de um sistema único que concentrasse os acessos a essas áreas. A movimentação interna de pessoas e veículos poderia demandar diversas e repetidas identificações e ações de controle tanto por parte dos terminais Alfandegados, quando de fiscalização pelos órgãos competentes.

Na Figura 5 são destacados os principais sistemas implantados no porto de Santos em atendimento as legislações legais federais ou regionais e alguns marcos do processo de modernização dos portos do Brasil.

Figura 5 - Principais processos, sistemas e legislações do porto de Santos

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2012

3 REQUISITOS DE SEGURANÇA EM ÁREA ALFANDEGADA

3.1 CONTROLE DE ACESSO

A preocupação com a integridade de um patrimônio e de um território é muito antiga. Barreiras físicas têm sido há muito tempo, referencial de controle de acesso pela população em geral, pois obedecem as simples regras de controlar o acesso ou restringir o acesso a uma determinada área ou local.

Há registros de controle de acesso datados da idade média associados à construção das fortalezas ou dos castelos para abrigar comunidades ou reinados. Segundo SILVA (2008) já na época dos guerreiros templários, havia sempre um controle de acesso, mas identificado por palavras, sinais e toques para garantir quem podia ou não entrar em uma determinada área ou reunião. Desta maneira, mantinha-se o controle de acesso e servia como barreira às invasões ou tentativa de acesso sem permissão.

Segundo CANDIDO (2012), durante o século XVIII, as indústrias eram protegidas contra invasores contrários ao sistema de produção em larga escala e a longas horas de trabalho, colocando muros altos, cercas de arames e seguranças armados. O controle tem a função de restringir a entrada e também mostrar que há o controle da situação e não se pode ter um acesso livre, sem nenhuma checagem da identificação dos funcionários, visitantes, pedestres e outros. As ferramentas de controle são inúmeras e fazem parte de todo o processo na identificação das pessoas.

O controle físico de acesso pode ser obtido através de pessoas (um guarda, segurança ou recepcionista, por exemplo), através de meios mecânicos como fechaduras e chaves, ou ainda, através de outros meios tecnológicos, como sistemas baseados em cartões de acesso, biometria, entre outros.

No caso das áreas portuárias, onde há a movimentação de aproximadamente dois mil caminhões e nove mil pessoas por dia, o controle de acesso às essas instalações devem compreender duas fases de análise, sendo a

primeira a da identificação da pessoa ou veículo de forma antecipada, evitando assim que esse processo seja feito no ato da tentativa de entrada e possa contribuir para a formação de filas nos acesso. A segunda fase requer a instalação de barreiras físicas que não permitam que pessoas ou veículos não autorizados tenham acesso às áreas delimitadas como de segurança, o que para a Receita Federal do Brasil é toda e qualquer área Alfandegada.

3.2 AGENTES DO PROCESSO DE SEGURANÇA E CONTROLE DE ACESSO PORTUÁRIO BRASILEIRO

Diversos órgãos públicos, que chamamos de agentes ou órgãos anuentes, interagem e interferem no processo de segurança e controle de acesso às áreas portuárias, mais precisamente aos terminais Alfandegados. Dentre eles, os de maior destaque são a Receita Federal do Brasil aqui representada pela Alfândega do Porto de Santos e a Autoridade Portuária representada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, subordinada à Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR.

Cabe a cada um desses órgãos zelar pela segurança em áreas portuárias, sejam elas alfândegas ou não, zonas de fundeio de navios, rodovias e acessos a portos, entre outras responsabilidades que veremos a seguir.

Inicialmente cabe apresentar as autoridades portuárias, formalmente estabelecidas pela Lei 8.630//193 e sua sucessora, Lei 12.815/2013 (porém cuja atuação já existia previamente) são responsáveis pela administração e fiscalização das operações nos Portos Organizados. Cabe a elas, principalmente, a execução ou fiscalização dos investimentos em infraestrutura e a manutenção da infraestrutura comum do porto; o planejamento do porto; o arrendamento de instalações portuárias; a pré-qualificação dos operadores portuários; regulamentação da Guarda Portuária; e a organização e controle do fluxo de embarcações junto à Marinha do Brasil.

A Marinha do Brasil, para o processo de controle do comércio exterior, é um órgão predominantemente normativo, que tem como objetivo garantir a segurança

do tráfego aquaviário. Cabe-lhe, portanto, estabelecer normas, entre outros, sobre: o ordenamento do espaço aquaviário, o trânsito de embarcações, o serviço de praticagem e os limites da navegação interior. Além disso, é responsável por estabelecer normas e apoiar a capacitação da mão de obra do setor, incluídos os trabalhadores marítimos e portuários – feita através da realização de cursos e treinamentos, estabelecimento de currículo mínimo e disponibilização de recursos aos Órgãos Gestores de Mão de Obra (de acordo com as regras aplicáveis). Para o exercício de tal atribuição, a Diretoria de Portos e Costas - DPC administra a aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

Já a Secretaria da Fazenda, é responsável pelo alfundegamento das instalações portuárias, pela licitação das Estações Aduaneiras do Interior - EADI (recintos Alfundegados fora da área primária dos portos) e pela administração, fiscalização e controle aduaneiros nos portos e terminais portuários (sendo esta última atribuição realizada por unidades descentralizadas, que se responsabilizam pelo acesso e liberação de todas as cargas armazenadas na área Alfundegada dos portos).

Cabe a estas unidades descentralizadas da Receita Federal chamadas comumente de Alfândegas, Agências, Delegacias, entre outros nomes, também, através da competência atribuída pelo Ministério da Fazenda:

Art. 36 - Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

§ 1º O alfundegamento de portos organizados, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º - No exercício de suas atividades, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

Cabe ao chamado regulamento aduaneiro detalhar, além de regular as atividades aduaneiras, da fiscalização, do controle e da tributação das operações de comércio exterior, as infrações e penalidades para os intervenientes de comércio

exterior que podem ser dadas por uma unidade de despacho da Secretaria da Receita Federal.

A Polícia Federal intervém no setor portuário através das DEPOMs (Delegacias Especiais de Polícia Marítima), que têm por atividade o patrulhamento da área portuária e de fundeio, com o objetivo de coibir crimes como furto, roubo, prostituição, tráfico de drogas e contrabando na área especificada e a bordo das embarcações.

A Polícia Federal tem atuação de combate a ilícitos relativos ao comércio exterior, descrita na Constituição Federal de 1988, em seu artigo 144:

"§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a:"

II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;

Por fim, o terminal portuário, seja ele um operador portuário, responsável pela operação de carga e descarga de um navio na área do porto público organizado ou privado, ou o recinto alfandegado, responsável pela guarda (armazenamento) desta carga até o seu efetivo desembarço e entrega ao importador/exportador, deve zelar para o controle ininterrupto de acesso às suas áreas.

Suas atividades dependem diretamente de todo o processo de controle de entrada e saída de pessoas e veículos nessas áreas e cabe aos seguranças privados contratados por esses terminais portuários efetuar os controles previstos pelas autoridades e agentes do processo de segurança e controle de acesso nessas áreas, principalmente, como exposto no item 3.2.3, a Secretaria da Receita Federal.

3.3 CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA DE INSTALAÇÕES E EMBARCAÇÕES – ISPS CODE

O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*ISPS Code - International Ship & Port Facility Security Code*), ou simplesmente Código ISPS, é um conjunto abrangente de medidas e procedimentos para prevenir

que armas de destruição em massa, substâncias perigosas e dispositivos que possam ser destinados a causar danos em pessoas, navios ou portos; sejam introduzidos em uma instalação portuária ou a bordo de uma embarcação.

O *ISPS Code* foi o primeiro resultado de uma cooperação internacional entre governos, organismos governamentais, administradores locais e setores naval e portuário para detectar ameaças à proteção dos navios ou das instalações portuárias utilizadas no comércio internacional. Surgiu em resposta ao ataque terrorista ao *World Trade Center* - WTC em 11 de setembro de 2001. Por iniciativa dos Estados Unidos da América, iniciou-se uma série de discussões para evitar a ocorrência de outros atos de terrorismo. O transporte marítimo, meio pelo qual circula a maioria dos produtos exportados e importados pelos países, passou a ser um foco de preocupação, pois existia a possibilidade deste meio de transporte ser utilizado pelo terrorismo internacional para ataques, o que tornava as áreas portuárias pontos sensíveis dentro deste contexto.

Os países membros da Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês), que participaram da 22ª assembleia, realizada em novembro daquele mesmo ano (2001), em decisão unânime de seus países membros, inclusive o Brasil concordaram em desenvolver novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias. O Comitê de Proteção Marítima da Organização (MSC) ficou encarregado da preparação da Conferência Diplomática com base na apresentação de documentos submetidos pelos Estados Membros, organizações intergovernamentais e não governamentais que possuíam status consultivos com a Organização.

Em dezembro de 2002, uma Conferência de Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS, ou *Safety of Life at Sea*), adotou o *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security)*, ou Código Internacional de Segurança e Proteção de Embarcações e Instalações Portuárias.

O objetivo principal do código é estabelecer os papéis e responsabilidades dos Países Membros, das administrações locais e das indústrias portuárias e das empresas de navegação, objetivando o estabelecimento de uma estrutura de

cooperação internacional, de modo a detectar e dissuadir atos que ameacem a segurança no setor de transporte marítimo.

Segundo GOMES (2008) além das responsabilidades atribuídas aos governos, o *ISPS Code* sugere procedimentos que devem ser seguidos pelas instalações portuárias, companhias navais e pelos navios. O Código exige que as instalações portuárias realizem uma avaliação de risco para determinar em que partes elas são mais vulneráveis aos ataques terroristas. Além disso, é necessário que elas determinem se é necessária a designação de um Oficial de Proteção da Instalação Portuária, que é o profissional responsável pela aplicação das normas do *ISPS Code* na área controlada pelo Porto.

As companhias navais devem fazer a avaliação da proteção dos navios levando em consideração as atividades essenciais desenvolvidas a bordo, pontos fracos e possíveis ameaças; estabelecer e aprovar o plano de proteção dos navios para que estes operem sempre em nível básico de proteção com possibilidade de intensificação das medidas de segurança para operar em níveis mais elevados. Elas deverão ainda designar um Oficial de Proteção da Companhia, o qual será o responsável pela aplicação e fiscalização das normas do *ISPS Code* (e de outras normas de segurança estabelecidas em outros instrumentos internacionais) nos navios de propriedade da companhia.

Ainda de acordo com as previsões do ISPS CODE, a administração portuária, diretamente ou através de Organização de Segurança reconhecida, deve estabelecer um Plano de Segurança da Instalação Portuária para cada instalação portuária de sua responsabilidade. Cada Plano de Segurança da Instalação Portuária deve prever 03 níveis de segurança (normal, elevado e excepcional) e ser aprovado pelo governo contratante. “As medidas de segurança e os procedimentos devem ser adotados de modo a causar a menor interferência e o menor atraso possível aos navios, passageiros, tripulantes, visitantes, transporte de cargas e serviços” (FONTANA, 2009).

No caso do Porto de Santos, da cidade de Santos, do Estado de São Paulo, por exemplo, é a CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo) a

responsável pela implantação do código. Cabe ressaltar que as autoridades portuárias brasileiras, desde maio de 2007, não se reportam ao Ministério do Transporte, mas sim à recém criada Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR)." (DIAS, M.L.R.P., 2012)

Por conta da adoção no Porto de Santos do *ISPS Code*, a Companhia Docas do Estado de São Paulo, CODESP, desenvolveu um sistema chamado Sistema de Segurança Pública Portuária – SSPP, com o intuito de controlar o acesso de pessoas, veículos e embarcações a áreas primárias portuárias do porto público. Esse sistema será apresentado no item 4.2.

3.4 COMISSÕES DE SEGURANÇA PORTUÁRIA

Foram criadas duas comissões coordenadas pela Polícia Federal compostas também por representantes das Capitânicas dos Portos, da Secretaria da Receita Federal, das Administrações Portuárias e dos Governos Estaduais. Essas comissões são a CONPORTOS (Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos) e CESPORTOS (Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos).

Elas têm por objetivo elaborar e implementar o sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos Portos, Terminais e Vias navegáveis e do *ISPS Code* nos portos e terminais portuários, respeitando as normas vigentes regulamentadas pelas portarias, atos e decretos estabelecidos e apresentados, principalmente no que abrange áreas *alfandegadas*, que serão apresentadas no item 3.6.

3.5 ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ADUANAS – OMA

A Organização Mundial de Aduanas é a única organização internacional intergovernamental que trata de procedimentos aduaneiros concernentes ao comércio entre os países. O Brasil é representado na OMA pela Receita Federal com o apoio do Ministério das Relações Exteriores.

Sua missão é melhorar a eficácia e a eficiência das Aduanas em suas atividades de recolhimento de receitas, proteção ao consumidor, defesa do meio ambiente, combate ao tráfico de drogas e à lavagem de dinheiro, entre tantas outras.

Ao longo de sua existência, a OMA desenvolveu uma série de instrumentos e ferramentas para facilitar e uniformizar o trabalho das Aduanas, bem como introduziu inúmeros programas e iniciativas.

Tal acervo permite conhecer modelos estratégicos de gestão fronteiriça e exemplos de boas práticas para melhoria dos procedimentos aduaneiros. Nesse contexto, importante registrar o papel da organização no desenvolvimento e administração da nomenclatura internacional de mercadorias, conhecida como o Sistema Harmonizado, que permite a identificação pelo mesmo código de produtos em todo o mundo.

O Sistema Harmonizado é o idioma internacional do comércio exterior e serve de base para a Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

Outra linha importante de atuação da OMA é no quesito segurança. A OMA tem atuado de forma ativa na formação e gestão de redes globais de inteligência, bem como no desenvolvimento de ferramentas de comunicação para o intercâmbio seguro de informações. Também na vertente segurança a organização elaborou um quadro que lista os procedimentos e normas a serem adotados por administrações e operadores econômicos, a fim de evitar o risco de ataques terroristas e outras ameaças criminosas (Safe Framework) que foi a base utilizada para a criação mais recente do Operador Econômico Autorizado – OEA.

Segundo Russo (2006) o comércio internacional é um dos motores essenciais para a prosperidade econômica. No entanto, o sistema de comércio mundial é vulnerável à exploração terrorista que poderia prejudicar severamente a economia global como um todo. As administrações aduaneiras, na qualidade de organizações governamentais que controlam e administram o movimento internacional de mercadorias, e de pessoas e veículos em áreas *alfandegadas*, estão especialmente posicionadas para proporcionar maior segurança à cadeia

logística global e para contribuir para o desenvolvimento socioeconômico, assegurando a arrecadação de impostos e taxas e a facilitação comercial.

As administrações aduaneiras têm poderes importantes que não existem em outros serviços públicos – elas têm a autoridade de inspecionar carregamentos e mercadorias entrando ou saindo de um país.

As aduanas também têm a autoridade para recusar a entrada ou a saída de pessoas ou veículos em áreas *alfandegadas* sobre sua jurisdição e controle já que as mesmas são responsáveis por transportar, acompanhar, gerir e trabalhar com essas mercadorias. Graças à sua autoridade e perícia sem paralelo as aduanas podem e devem desempenhar um papel central na segurança e na facilitação do comércio mundial. No entanto, uma abordagem integrada é necessária para otimizar a segurança da cadeia logística internacional e, ao mesmo tempo, assegurar melhorias contínuas na facilitação do fluxo de comércio. Por isso as aduanas devem ser incentivadas a elaborar acordos de cooperação com outros organismos governamentais ou até com entidades privadas de forma a facilitar e aumentar a segurança no processo logístico nacional e internacional.

Por conta desta prerrogativa e principalmente desta obrigação imposta por algumas de suas diretrizes e com o intuito de aumentar o controle dos acessos de pessoas, veículos e embarcações não só a áreas primárias portuárias do porto público e sim também a áreas secundárias e a terminais privados do porto organizado sobre sua jurisdição, a Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, iniciou em 2000 uma série de portarias locais na 8ª Região Fiscal de forma a aumentar esses controles, sendo que esse movimento se intensificou depois da efetiva adoção dos portos brasileiros do *ISPS Code*.

As legislações em questão serão apresentadas no item 3.6, dando início ao desenvolvimento do projeto de desenvolvimento do Banco de Dados Comum de Credenciamento – BDCC, que será apresentado no item 5. Um projeto em parceria público privada com a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA e com a Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP.

4 SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E LEGISLAÇÕES QUE VERSAM SOBRE CONTROLE DE ACESSO DO PORTO DE SANTOS

Em 1993, quando da publicação da lei de modernização dos portos, Lei n. 8.633, as empresas que começavam naquele momento a obter a autorização para exploração das áreas portuárias antes administradas por ente público, não tinham nenhum sistema formal de registro e controle de acesso, ou seja, qualquer pessoa ou veículo que demonstrasse a intenção de entrar em uma dessas áreas obtinha acesso rápido e sem nenhuma validação inicial.

Atualmente estão em vigor, diversas legislações, leis, atos, decretos e comunicados que versam sobre o controle de acesso de entrada e saída de pessoas e veículos em Portos Brasileiros e consequentemente em áreas *alfandegadas*. As principais regras e definições desses instrumentos normativos que conduziram a idealização e desenvolvimento do Banco de Dados Comum de Credenciamento – BDCC são apresentadas a seguir.

Inicialmente, com a necessidade de a Secretaria da Receita Federal do Brasil, mas especificamente, a Alfândega da Secretaria da Receita Federal do Porto de Santos, controlar os acessos às áreas públicas e privadas jurisdicionadas a ela, publicou-se a **COMUNICAÇÃO DE SERVIÇO N.10, DE 02 DE JUNHO DE 2000** que definia que o acesso às áreas *alfandegadas* só poderia ser realizados após emissão de um crachá de acesso em papel que era impresso pela alfândega de Santos.

Essa credencial de acesso era emitida pelo Setor de Vigilância e Apreensão da Alfândega e tinha a validade de 1 ano a contar da data de sua emissão.

Com o passar do tempo, a Alfândega de Santos, percebeu que a emissão de crachás em papel não era controle suficiente para saber quem estava acessando uma área alfandegada e quando isso ocorre. Para que tal controle fosse ampliado, a Secretaria da Fazenda lançou em 2003 o **ATO DECLARATÓRIO (ADE) COANA/COTEC N.02 DE 2003** (ANEXO D) estabelecendo as regras para registro de entrada e saída de pessoas e veículos em áreas delimitadas como *alfandegadas*. O artigo 1 (um), expresso abaixo, por exemplo, delimita quais os controles devem

ser registrados no sistema, e o artigo 2 (dois) determinam que esses registros devem ocorrer de forma automática (“*real time*”) e sincronizadas com as operações físicas.

Art.1º Os controles informatizados e a documentação das operações de entrada e saída de pessoas e Veículos, movimentação de carga e armazenamento de mercadorias, transformação industrial e prestação de serviços, em recintos Alfandegados ou autorizados a operar com mercadorias sob controle aduaneiro, bem assim os sistemas de controle informatizados de estabelecimentos habilitados a operar com regimes aduaneiros especiais obedecerão às disposições deste Ato.

Art. 2º O registro de entrada de pessoas, Veículos, cargas e mercadorias em recinto alfandegado ou autorizado a operar com mercadoria sob controle aduaneiro, ou em estabelecimento habilitado a regime aduaneiro especial, e o registro da respectiva saída, deverão ser executados simultaneamente à realização dos correspondentes movimentos.

Após a adoção dos registros eletrônicos através do ADE 02/2003, os crachás em papel se tornaram obsoletos e ficou clara a necessidade de um controle através de um crachá eletrônico em substituição ao crachá em papel emitido pela SRF. Para tal, a Alfândega de Santos resolveu por intermédio da portaria **ALF/STS N.73 DE 10 DE JANEIRO DE 2008** se tornar uma usuária do Sistema SSPP, criado e mantido pela CODESP. O artigo 1 (um) e seus incisos delimita a abrangência do sistema a ser criado e sua interconexão com os sistemas existentes para atendimento ao ISPS-CODE.

Art. 1º- O ingresso, permanência e movimentação de pessoas e veículos nos locais Alfandegados, na zona portuária, a bordo de embarcações atracadas ou fundeadas, em qualquer área sob a jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, estão sujeitas ao controle por meio de utilização de sistema informatizado, a ser desenvolvido e administrado por esta Alfândega, denominado “Sistema de Identificação e Controle de Acesso - SICA”, regulamentado pelas disposições desta Portaria.

§ 1º - O disposto nesta Portaria aplica-se, igualmente, a qualquer embarcação, seus passageiros e tripulantes, que permaneçam ou manobrem nas proximidades de navios atracados no cais ou fundeados na barra do Porto de Santos.

§ 2º - O SICA será baseado nos mesmos moldes do sistema desenvolvido, para atendimento ao ISPS-Code, pela Autoridade Portuária e Administradora do Porto de Santos - CODESP, denominado “Sistema de Segurança Pública Portuária - SSPP”, sendo que, tanto esse quanto qualquer outro sistema de controle de acesso, utilizado pelos recintos e terminais Alfandegados sob jurisdição desta Alfândega, serão utilizados pela autoridade aduaneira como “subsistemas do SICA” e deverão atender às determinações aqui estabelecidas, podendo, caso a empresa administradora do local necessite, ser solicitada orientação desta Alfândega para o acompanhamento da implantação de novos ou da adaptação de

seus sistemas de controle de acesso. § 3º - O sistema da SSPP da CODESP estará em fase de testes pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da vigência desta Portaria, permanecendo válidas as autorizações mediante crachás não eletrônicos, dentro de seu prazo de validade, expedidos pela Alfândega e obedecidas as regras de transição aqui estabelecidas. (Portaria Alf/STS, 73/2008)

Depois de aproximadamente 1 ano de uso, do sistema SSPP da Autoridade Portuária, a Alfândega de Santos percebeu que se fazia necessário ampliar os controles de acesso, até aquele momento restrito aos gates públicos de zona primária, ampliando o controle para gates públicos e privados seja em zona primária ou secundária através da publicação da portaria **ALF/CODESP N.01 DE 2009** e lançamento formal do BDCC – Banco de Dados Comum de Credenciamento. O sistema então foi lançado na primeira parceria público e privada portuária (PPP) onde ALFÂNDEGA, CODESP e ABTRA assinaram um termo de cooperação técnica de modo a direcionar os investimentos em um único sistema de controle para acesso a portos.

Considerando a implantação do Acordo Internacional *ISPS Code* no Porto de Santos, a legislação interna relativa ao controle aduaneiro e à segurança das operações da logística de comércio exterior; e a necessidade de racionalização do uso de equipamentos e a minimização dos custos para o controle de acesso, mediante a possibilidade da identificação rápida e segura dos usuários das instalações portuárias ou dos recintos alfandegados; resolvem através do artigo 1 definir que todas as pessoas e veículos serão registradas eletronicamente no sistema BDCC.

Art. 1º- As pessoas e veículos que acessam os locais ou recintos Alfandegados, que vão a bordo de embarcações atracadas ou fundeadas, ou que ingressam em qualquer área Alfandegada ou do porto organizado sob a jurisdição da Alfândega/STS, terão sua identificação armazenada em meio eletrônico, no "banco de dados comum de credenciamento - BDCC", que será o principal arquivo tanto do "sistema de identificação e controle de acesso - SICA", a ser desenvolvido pela Alfândega/STS, conforme Portaria ALF/STS nº 73, de 10 de janeiro de 2008, como também do "sistema de segurança pública portuária - SSPP" da CODESP.

Por fim, de modo a definir os procedimentos com que o sistema BDCC seria implantado e gerenciado, a Alfândega de Santos, lançou a **PORTARIA ALF/STS N.200 DE 13 DE ABRIL DE 2011** de modo a padronizar os processos do sistema. Nesse momento, a Alfândega de Santos, decidiu que novos banco de dados

poderiam ser apresentados para homologação, o que chamou de Banco de Dados de Crachá Homologado - BDCH. Até a data de desenvolvimento deste trabalho, apenas o BDCC havia sido apresentado e homologado.

O artigo 1 (um) e seus incisos determinam que o acesso aos terminais Alfandegados jurisdicionados a 8ª Região Fiscal (Santos) só poderá ser liberada através de um banco de dados de crachás autorizado, banco de dados esse que será o responsável por emitir um crachá de acesso para a pessoa ou veículo que venha a necessitar acesso em locais Alfandegados

Art. 1º - Determinar que a autorização de acesso aos locais ou recintos Alfandegados seja efetuada por meio de sistemas eletrônicos de controle, em conformidade com o art. 17 da Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010, com identificação das pessoas e veículos através de crachás eletrônicos autorizados pela Alfândega, aqui denominando simplesmente "crachá autorizado".

§ 3º - O banco de dados de crachá autorizado deverá estar disponível para acesso ininterrupto, e qualquer irregularidade no seu funcionamento, mesmo que por razões de ordem técnica, que impossibilite o atendimento ao disposto no § 1º, deverá ser imediatamente comunicada à Equipe de Vigilância e Busca Aduaneira - Eqvib desta Alfândega, a quem compete autorizar a adoção dos procedimentos de contingência que o caso requeira.

§ 4º - A autorização da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos para a instalação e utilização de banco de dados de crachá, depende de análise da Eqvib, em processo protocolizado pela empresa administradora do sistema gerenciador desse banco, condicionada ao atendimento de todos os requisitos e funcionalidades estabelecidos nesta Portaria, sem prejuízo ao disposto no art. 8º. (ANEXOS A e B)

Em 2012, a Receita Federal do Brasil publica a Portaria 3.518, ratificando então a portaria 200, estabelecendo requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências, inclusive no que tange o acesso e credenciamento de pessoas e veículos.

Mais precisamente, O artigo 18 (dezoito) e seus incisos descrevem que o recinto alfandegado deve dispor de sistemas informatizados de controle de acesso de pessoas e Veículos, além do controle e movimentação de cargas e mercadoria.

Art. 18. O local ou recinto deve dispor de sistema informatizado que controle o acesso de pessoas e Veículos, movimentação de cargas e armazenagem de mercadorias.

§ 1º ADE Conjunto da Coana e da Cotec estabelecerá as especificações técnicas do sistema previsto neste artigo.

§ 2º O sistema deverá funcionar ininterruptamente e disponibilizar imagens

e informações de forma instantânea, com acesso via Internet para a RFB, em tempo real.

§ 3º O sistema poderá ser compartilhado nos casos em que os Alfândegamentos de silos ou tanques sejam tratados em processo autônomo e que estejam sob a responsabilidade da mesma administradora.

Ainda em 2012 as portarias locais da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, número 228 e 230, determinam as funcionalidades do sistema de controle de acesso e de sistema de monitoramento por câmeras dos locais e recintos Alfandegados jurisdicionados pela Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, desenvolvido pelas empresas administradoras dessas áreas para atendimento aos requisitos e procedimentos estabelecidos pela Portaria RFB nº 3.518 e novamente ratificando o disposto na Portaria ALF/STS nº 200, acrescentando no artigo 4, inciso 1 que os terminais Alfandegados instalem sistemas de identificação de placas de caminho via OCR.

Art. 4º - Qualquer veículo de carga, entrando ou saindo do recinto, deverá ser registrado no sistema de controle de acesso, com a sua motivação, complementada com outros dados da carga, conforme previsto no § 1º do art. 13 da Portaria RFB nº 3.518/2011, e indexada por diferentes critérios de consulta, inclusive pelo número do documento legal referente à mercadoria carregada ou a ser retirada, bem como pelo número do contêiner, se for o caso.

§ 1º - O registro de passagem de veículos de carga pelos portões, de acordo com o § 1º do art. 17 da Portaria RFB nº 3.518/2011, deverá ser efetuado de forma automática, pelo uso de tecnologia OCR (*Optical Character Recognition*), o que não impede a utilização de outras formas de identificação do veículo, adotadas pelo recinto como controle opcional ou Informação complementar.

Art. 6º - O sistema de controle de acesso deverá conectar-se aos sistemas de cadastro referidos no § 1º do art. 1º da Portaria ALF/STS nº 200/2011, para consultar se a pessoa física está pré autorizada pela Alfândega, no momento em que se apresente no portão do recinto.

Por fim, em abril de 2013, a Autoridade Portuária que desde o código *ISPS Code* e o desenvolvimento do SSPP não lançava nenhum controle referente a movimentação de pessoas ou veículos, resolve através da resolução DP Nº 47 de 23 DE ABRIL daquele ano instituir a obrigatoriedade dos Terminais do Porto de Santos, de interligarem “on line” seus Sistemas logísticos ao sistema de Gestão de tráfego de caminhões (SGTC) da Autoridade Portuária (CODESP), passando então

a obrigatoriedade a todos os terminais que informem antecipadamente os agendamentos previstos de cargas para um determinado período de forma a que a autoridade possa planejar suas ações e evitar filas de caminhões no acesso ou entorno ao porto. Agora em 2015 um novo projeto da SEP promete substituir o SGTC por um sistema mais moderno de acompanhamento de caminhões por RFID chamado Portolog.

Com os ataques terroristas ocorridos nos EUA em 11 de setembro de 2001, o mundo se voltou a um aspecto até então não explorado, a segurança de áreas de fronteira, e por esse motivo, os portos brasileiros, tiveram que começar seus projetos de atendimento ao código internacional de segurança *ISPS Code* e a Receita Federal do Brasil já sinalizava que era necessária a criação de regramentos para o controle e movimentação de pessoas nessas áreas.

Com vistas a atender a demanda de controle efetivo de acesso às áreas portuárias e registrar todos esses acessos, sejam eles de pessoas, veículos ou cargas, a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - ABTRA, lança o Sistema Declaração de Transferência Eletrônica – DTe e o Módulo ADE em atendimento ao ADE 02/2003 para o controle de movimentação de pessoas e veículos em áreas *alfandegadas* e a Companhia Docas do Estado de São Paulo em atendimento ao plano *ISPS Code* lança o Sistema de Segurança Pública Portuária – SSPP, sistema esse integrado ao Sistema Supervia Eletrônica de Dados também da CODESP.

Todos esses sistemas serviram como base para a criação do BDCC que será apresentado no capítulo 5,. Mais recentemente foram também lançados pelo Governo Federal do Brasil o Porto sem Papel – PSP, o Sistema de Gerenciamento de Trafego de Caminhões – SGTC e o primeiro módulo intitulado Portolog do projeto Cadeia Logística Segura, todos eles com o mesmo objetivo de ter a disposição uma base, um cadastro único, e o BDCC pode ser utilizado com esse objetivo por esses sistemas.

4.1 SISTEMA DTe - DECLARAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA ELETRÔNICA

O sistema DTe desenvolvido pela ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados, nasceu da necessidade de desenvolvimento de um sistema que permitisse a eliminação da utilização de papel na movimentação das cargas sob regime aduaneiro, da área primaria (molhada) para as áreas do retroporto, ou seja, secundária (seca), dotando assim a Alfândega de Santos, de instrumentos eficazes e seguros para controle de estoques nas áreas sob sua jurisdição.

O sistema é ainda responsável por acompanhar, gerenciar e autorizar toda a movimentação de cargas, pessoas e veículos dos operadores portuários para os recintos Alfandegados sob a jurisdição da Alfândega do Porto de Santos. Ou seja, nenhuma carga, seja um contêiner, carga solta, veículo ou granel, é movimentado de um operador portuário para um recinto alfandegado, sem estar nacionalizado e registrada essa movimentação no sistema. A Alfândega de Santos é a responsável por autorizar a movimentação da carga e controlar o tempo de entrada e saída da carga de um operador para um recinto, o peso da mercadoria manifestado e verificado e os lacres da carga se houver.

Uma de suas funções principais é o acompanhamento e registro de todos os acessos de pessoas e veículos em áreas *alfandegadas*. Para tal disponibiliza uma interface Web que pode ser acessada a partir do sítio <http://www.dteletronica.com.br>, assim como possibilita a integração para a transmissão eletrônica diretamente a partir dos sistemas internos das empresas. Com isso, é possível, que todas as informações previstas nos Atos Declaratórios Coana/Cotec 02/2003 e 01/2007 sejam publicadas na internet em tempo real para acesso da Alfândega da Receita Federal dos Portos de Santos, Paranaguá - SC, São Francisco do Sul - SC, Rio Grande - RS, Rio de Janeiro – RJ, somente aos portadores de certificado digital, e-CPF, pré-cadastrados e autorizados para acesso a cada um dos módulos do sistema.

Tendo como premissas o investimento em um aplicativo concebido de forma que sejam necessários mínimos investimentos a curto e médio prazo, e seu alinhamento à diretriz tecnológica apontada pela Receita Federal do Brasil através

do SERPRO (Serviço Federal de Processamento de Dados), assumida pela Secretaria de Portos (SEP), foi definida a utilização da Plataforma web de desenvolvimento C# e ASP.NET com banco de dados Oracle.

O sistema foi criado utilizando as mais modernas tecnologias de comunicação e interoperabilidade, portanto, é possível acessá-lo e integrá-lo através do protocolo Odette OFTP, ou de formulários web disponíveis em www.dteletronica.com.br. Todas as transmissões eletrônicas (EDI e Acesso Web) só são possíveis através da utilização de certificados digitais (e-CPF ICP BRASIL) de modo a garantir a integridade, confidencialidade, confiabilidade, validade jurídica e segurança do dado trafegado e armazenado.

O objetivo deste módulo do sistema é registrar as informações do trânsito de pessoas (incluindo motoristas e funcionários), transportadoras e veículos nos recintos Alfandegados e operadores portuários, registrar as informações dos responsáveis pelo envio de informações ao sistema e gerar e controlar a numeração sequencial destes registros de forma que possa haver uma rastreabilidade de por quem, quando e como algum dado foi imputado.

Como pode ser visto na Figura 6, são usuários do sistema DTe, as autoridades aduaneira (Alfândega do Porto de Santos) e portuária (Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP), os terminais Alfandegados e toda e qualquer pessoa que necessite acessar essas áreas, lembrando que as autoridades acessam todas as informações do sistema e os terminais Alfandegados e as pessoas a esses terminais vinculados, apenas as informações de sua empresa específica.

Figura 6 - Intervenientes do Sistema DTe

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2013

O sistema DTe possui um controle completo do fluxo de entrada e saída de pessoas e veículos nos terminais Alfandegados.

O controle de acesso de veículos de transporte é feito a partir da entrada de um veículo no Recinto, onde eles são identificados na portaria operacional, cadastrados os dados referentes ao tipo de veículo, placa, placa dos reboques (caso existam), a data e hora da entrada e os tickets pesagem, é registrada ainda, a documentação dos respectivos motoristas bem como a carga transportada por aquele veículo de transporte, caso exista. Este procedimento também é feito na saída dos veículos de transporte dos terminais Alfandegados.

O controle de movimentação de pessoas é feito no momento em que um indivíduo tem acesso ao Recinto alfandegado, onde ele é identificado, serão registradas a data e hora da ocorrência, com sua documentação, que pode ser CPF, RG, Credencial ou Número de Matrícula, para o caso dos Fiscais. Os Veículos que porventura estejam conduzindo serão igualmente cadastrados. Este procedimento também é feito na saída das pessoas dos terminais Alfandegados.

Este controle é feito em tempo real, ou seja, no exato momento em que ocorre a entrada ou saída de uma pessoa ou veículo, isto é feito através de eventos enviados via EDI ou pelo cadastro direto no site do sistema DTe.

Para publicar e registrar as informações de movimentação de pessoas e veículos no sistema DTe, os recintos Alfandegados desenvolveram ou adquiriram sistemas de controle de acesso que fazem o registro de entrada e saída destas pessoas ou veículos, dentre outros controles específicos de sua empresa, com base em uma especificação técnica publicada pelo ato declaratório da Secretaria da Receita Federal COANA/COTEC número 02 de 2003 (ANEXO D), ficando o sistema DTe apenas com a funcionalidade de compartilhar essas informações de forma padronizada as autoridades competentes.

4.2 SSPP - SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA

Segundo GOMES (2008) após os atentados terroristas ocorridos no início deste século, culminando com o ataque ao *World Trade Center* - WTC e à Sede do Pentágono, em 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, o mundo se deu conta que corremos riscos de ataques terroristas e da necessidade de nos protegermos.

Para prevenção de riscos de novos ataques a alvos estratégicos, como instalações portuárias e navios, a Organização Marítima Internacional - IMO, através de uma Conferência Diplomática, da qual o Brasil e mais 160 países foram signatários, estabeleceu diretrizes e recomendações de segurança, na forma de um código denominado ISPS-Code - Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias.

Este código, definido pela IMO como padrão de segurança para os portos que operem no comércio internacional, permite aos países signatários negarem acesso em seu território a navios oriundos de portos que não adotem os procedimentos de segurança contidos no *ISPS-Code*.

Assim, no Brasil, a CONPORTOS - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis assumiu a coordenação desses novos procedimentos e através das CESPORTOS - comissões estaduais com as mesmas atribuições, coordenaram a elaboração e implantação de planos de segurança pública portuária nos portos e terminais portuários do Brasil, em consonância com o ISPS-Code.

Com a finalidade de implementar as medidas previstas para atendimento às exigências do *ISPS Code* - Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias, a Autoridade Portuária do porto de Santos, Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, assinou contratos específicos com empresas para prestação de serviços de auditoria para a certificação do porto. Dentro do processo de certificação, destaca-se o desenvolvimento do Sistema de Segurança Pública Portuária, ou SSPP, que pretende propiciar às autoridades portuárias o controle automatizado dos acessos de pessoas e veículos às áreas de característica restrita dentro do Porto de Santos (GOMES, 2008).

O SSPP foi implantado com a intenção de controlar todo e qualquer acesso de pessoas e veículos às áreas restritas do porto de Santos, quer sejam elas de uso público ou de uso privativo. O acesso da pessoa e/ou veículo é restrito pelo uso de crachás padronizados, em que estão gravados os dados relativos ao acesso (como locais e período de acesso) e os dados relativos à foto e à geometria da mão da pessoa (biometria), quando for o caso.

Os locais de acesso - onde se localizam as cancelas, catracas, torniquetes, leitores de geometria da mão, leitores de cartão, etc - estão distribuídos pelos pontos de entrada ou saída de áreas controladas, pontos esses também chamados de Gates (GOMES, 2008)

O acesso às áreas restritas está ligado ao uso de cartão de acesso (crachá), que é ponto fundamental na identificação de pessoas e veículos e autenticação dos acessos.

Existem dois tipos distintos de cartões, um para pessoas e outro para veículos, sendo que cada um contém informações específicas de controle. Não existe nenhum elo entre eles, ou seja, um cartão para pessoa não estará vinculado a um cartão de veículo, permitindo qualquer combinação entre eles (GOMES, 2008).

Os locais de acesso possuem funcionalidades específicas para validação ou bloqueio de acessos às áreas controladas eletronicamente. Para validar um acesso, os locais de acesso dos Gates devem tratar de forma diferenciada cada tipo de cartão e cada perfil de usuário dependendo dos registros gravados neles.

O SSPP, contém uma hierarquia de acesso nas áreas restritas do porto de modo a não permitir que uma pessoa ou veículo acesse uma mesma área mais de uma vez, caracterizando, assim, uma forma ilegal de acesso, pois se uma pessoa já adentrou em uma área, não deve ser permitido um novo acesso de entrada a esta mesma área. A hierarquia é definida a partir do lado mais externo (área pública), que recebe código 0, e segue para outras áreas mais internas, cujos códigos são incrementados de 1 respectivamente a sua hierarquia (GOMES, 2008).

Cada local físico apresenta um nível hierárquico de acesso relacionado, e todo acesso redundante (entrada ou saída) deve ser bloqueado para um mesmo nível hierárquico.

Segundo GOMES (2008) os gates estão distribuídos na área do porto de Santos em duas margens direita e esquerda e estão distribuídos em um total de 25 gates de controle de acesso para a margem direita (Cidade de Santos) e 3 gates de controle de acesso para a margem esquerda (Cidade do Guarujá):

4.3 PSP - PORTO SEM PAPEL

O Porto sem Papel é um sistema de informação que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e a documentação necessárias para agilizar a análise por parte das autoridades e a liberação das mercadorias no âmbito dos portos brasileiros, controlando a entrada e saída de embarcações, suas atracções e desatracações em Portos Brasileiros. A

Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR já implantou o projeto nos 37 portos públicos (34 marítimos e 3 fluviais), eliminando mais de 140 formulários em papel que foram convertidos para um único documento eletrônico.

Seguindo recomendações da Organização Marítima Internacional (IMO), o sistema atua como uma ferramenta de Janela Única Portuária. O responsável pela embarcação, o armador ou a agência de navegação disponibiliza as informações obrigatórias e necessárias para a entrada ou liberação das mercadorias em uma única base de dados. A partir dela é possível a análise dos dados por parte das autoridades portuárias e órgãos de fiscalização obrigatória como a Receita Federal do Brasil, Polícia Federal, Vigiaagro, Anvisa e a Autoridade Marítima – Capitania dos Portos.

As informações são agregadas em um Documento Único Virtual (DUV) e transmitidas eletronicamente ao sistema, eliminando mais de mil itens de informação que anteriormente eram prestadas de forma redundante. Além disso, a comunicação de exigências por partes das autoridades e o atendimento são feitos via sistema, o que traz ainda mais agilidade a todo o processo. O sistema é utilizado de forma obrigatória em todas as estadias de navios nos 37 portos públicos brasileiros. O Cadastro Nacional Portuário do PSP já conta com mais de 7 mil embarcações, facilitando a recuperação automática das informações.

Em 2011 o sistema entrou em operação nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória. A implantação seguiu em 2012 nos portos de Niterói, Itaguaí, Angra dos Reis, Forno, Barra do Riacho, Fortaleza, Pecém, Recife, Suape, Natal, Areia Branca, Maceió, Cabedelo, Salvador, Aratu, Ilhéus, Itajaí, São Francisco do Sul, Imbituba, Laguna, Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, São Sebastião, Paranaguá e Antonina. A operação do PSP em 2013 teve início no mês de abril nos portos de Belém, Santarém, Vila do Conde, Itaqui e Macapá e foi concluída em maio com a entrada em operação no porto de Manaus.

Basicamente como ótica no controle de acesso, atualmente, o PSP apenas faz a análise e controle dos acessos de embarcações (navios) nos portos brasileiros. Somando-se então aos sistemas DTe, SSPP e BDCC, é possível o controle de acesso as áreas portuárias e consequentemente alfandegadas.

4.4 SGTC – SISTEMA DE GESTÃO DE TRÁFEGO DE CAMINHÕES

Por meio da Resolução DP nº 47.2013, de 23 de abril de 2013 a CODESP, instituiu a obrigatoriedade dos Terminais do Porto de Santos, de integrarem eletronicamente seus sistemas logísticos de agendamento de recebimento de caminhões e cargas ao sistema de Gestão de tráfego de caminhões (SGTC) daquela Autoridade Portuária. Essa ligação tem como objetivo principal controlar o tráfego de caminhões que chegam ao Porto de Santos diariamente evitando assim que uma suposta desorganização de uma empresa afete o porto como um todo. O sistema foi implantado no Porto de Santos no mês de fevereiro de 2014.

A resolução obriga que todos os veículos de carga, com destino ao Porto de Santos, deverão estar previamente agendados no Sistema de Gestão de Tráfego de Caminhões - SGTC, respeitadas as características operacionais e demais regramentos definidos pela CODESP, sendo que em um primeiro momento, apenas aqueles que estiverem transportando granel sólido de origem vegetal para exportação são obrigados a fazer uso dos Pátios Reguladores credenciados pela CODESP, antes de se direcionarem aos terminais de destino.. Os Terminais Portuários Arrendados ou Privados, seja em suas operações de importação ou exportação, e movimentação de granel sólido, granel líquido, carga geral e contêineres, estão integrados ao SGTC, sendo que foram respeitadas pela Autoridade Portuária as características operacionais por tipo de operação e carga.

A cota de recepção de caminhões, por janela de tempo, de acordo com a capacidade operacional do terminal alfandegado, foi definida em reunião entre os representantes dos recintos e a Autoridade Portuária, assim como sua capacidade máxima de utilização de estacionamento interno.

Toda a transmissão de dados entre os terminais e pátios reguladores e o sistema SGTC foi desenhado utilizando o protocolo FTP (Protocolo de Transferência de Arquivos) e as regras de transmissão definidas na referida resolução.

Na figura 7 é possível ver a implementação de um painel completo (*dashboard*) onde a Autoridade Portuária acompanha em tempo real o andamento das operações de agendamento de chegada de caminhões ao Porto de Santos e

consegue desta forma se antecipar a algum possível problema em alguma rodovia, avenida ou rua de acesso ao porto.

Figura 7 - Painel de Monitoramento do SGTC

Fonte: Apresentação PowerPoint SEP – Adaptado pelo Autor -

<https://drive.google.com/folderview?id=0B8EsdZcBM4PzNENCZmZOSXFJWDA&usp=sharing> –

acessado em 10/12/2014

A implantação do SGTC, só foi possível, como poderá ser visto no capítulo 5, com a implantação pelos terminais Alfandegados, de sistemas de controles de acesso e de identificação únicos, sistemas esses integrados ao BDCC.

4.5 PORTOLOG – CADEIA LOGÍSTICA PORTUÁRIA INTELIGENTE

Por meio de carta expediente número 37 de 27 de junho de 2014, a CODESP, instituiu a obrigatoriedade aos Terminais, inicialmente no Porto de Santos, que foi escolhido como projeto piloto, de interligarem “on line” seus sistemas logísticos de agendamento de recebimento de caminhões e cargas ao sistema Portolog.

O Portolog não substituirá os sistemas privados de cada empresa (embarcadora/terminal/pátio regulador), ele substituirá o atual SGTC de forma gradual, por tipo de logística de carga, iniciando o controle por quem opera açúcar e grãos. A prioridade de implantação do PORTOLOG é para a Fase Piloto é para o plano de controle de recebimento de cargas de exportação de safras agrícolas no Porto de Santos, o chamado Plano Safra 2014/15, e prevendo-se a entrada em operação para julho de 2015.

A utilização pelos terminais que operam outros tipos de carga (granel líquido, contêiner, carga solta) será gradual, em cronograma próprio, após a fase piloto. Basicamente o sistema apresenta as premissas abaixo destacadas:

1. O terminal portuário informa à Autoridade Portuária, com antecedência mínima de uma hora, a quantidade de veículos que espera receber.
2. Os pedidos são compatibilizados com avaliação da capacidade do sistema, evitando assim a sobrecarga de vias de acesso e áreas de apoio/estacionamento regular de veículos.
3. Na origem do carregamento, os veículos dos embarcadores de grãos destinados ao Porto serão informados com a solicitação de acesso ao porto.
4. O terminal Portuário verificará os caminhões registrados pelos embarcadores e alocará cada um nas janelas de tempo disponibilizadas junto à Autoridade Portuária.
5. Caminhões saem da origem com destino ao Porto.
6. Ao passarem nos pontos de controle (antenas RFID), é feita a verificação de quais caminhões não estão agendados ou se há situação de contingência. Nessas situações, os caminhões são direcionados para um Pátio de Triagem do Planalto, caso contrário seguem diretamente para os Pátios de Triagem da Baixada.

7. Os caminhões direcionados ao Pátio de Triagem do Planalto serão devidamente programados para acesso ao Porto.
8. Nos Pátios de Triagem da Baixada os caminhões agendados são recepcionados, sendo informados do encadeamento de saída para se destinarem aos terminais portuários.
9. Os caminhões serão liberados de forma sequenciada para acesso ao porto.
10. O terminal portuário informa à Autoridade Portuária a confirmação de entrada e saída do caminhão.

Haverá uma transição gradual do SGTC para o PORTOLOG prevista para ocorrer de julho de 2015 quando ocorre a entrada em produção do novo sistema até o início de 2016 quando inicia-se a nova Safra de Grãos 2016/17, conforme podemos ver na figura (gráfico) abaixo:

Figura 8 - Transição do SGTC para o Portolog

Fonte: Apresentação PowerPoint SEP – Adaptado pelo Autor -

<https://drive.google.com/folderview?id=0B8EsdZcBM4PzNENCZmZOSXFJWDA&usp=sharing> –
acessado em 10/12/2014

Basicamente no Portolog, todo caminhão deverá estar previamente cadastrado para ter acesso ao porto, sendo que durante esse cadastro deverá ser fixada uma TAG RFID (etiqueta eletrônica) no para-brisa do caminhão. A TAG visa identificar o caminhão por meio de antenas RFID ao longo da viagem em locais específicos, nos moldes do que já é utilizado nos pedágios “Sem Parar”. Adicionalmente a esse processo, e em sintonia com os normativas da Receita Federal para alfandegamento de locais e recintos, o sistema prevê ainda o uso de leitores OCR tanto para a identificação do número de contêineres quanto para a leitura das placas dianteiras e traseiras de caminhões nos portões de acesso ao porto. Sendo assim, fazendo um rápido comparativo, as principais diferenças entre o SGTC e o Portolog podem ser apresentadas na figura abaixo:

Figura 9 - Comparativo SGTC e Portolog

Fonte: Apresentação PowerPoint SEP –

<https://drive.google.com/folderview?id=0B8EsdZcBM4PzNENCZmZOSXFJWDA&usp=sharing> –

acessado em 10/12/2014

Ficará a cargo da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, instalar as etiquetas RFID (Radio-Frequency IDentification) que sigam o padrão

definido pelo Governo Federal (colegiado entre ANTT, SEP e ANTAQ). A frequência do conjunto antena/leitor RFID será de 915MHz, com protocolo compatível com Brasil-ID (<http://www.brasil-id.org.br/>) e artefato Artesp.

O Brasil-ID foi criado através de um acordo de cooperação técnica firmado em 31 de agosto de 2009 entre o Ministério da Ciência e Tecnologia - MCT, as Secretarias de Fazenda, Receita e Tributação dos Estados através do CONFAZ e a Receita Federal do Brasil, foram formalizadas o início do Sistema Nacional de Identificação, Rastreamento e Autenticação de Mercadorias, nominado como “Brasil-ID”, que se baseia no emprego da tecnologia de Identificação por Radiofrequência (RFID), e outras acessórias integradas para realizar, dentro de um padrão único, a Identificação, Rastreamento e Autenticação de mercadorias em produção e circulação pelo país. O projeto é coordenado pelo Centro de Pesquisas Avançadas Wernher Von Braun em conjunto com o Encontro Nacional de Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais, o ENCAT.

O objetivo geral do sistema é desenvolver e implantar uma infraestrutura tecnológica de hardware e software que garanta a identificação, rastreamento e autenticação de mercadorias produzidas e em circulação pelo Brasil, com a utilização de chips RFID, visando padronizar, unificar, interagir, integrar, simplificar, desburocratizar e acelerar o processo de produção, logística e de fiscalização de mercadorias pelo país.

Já o artefato Artesp é o modelo que alterou a tecnologia, mais precisamente a frequência de operação da leitura e das etiquetas RFID, usadas nos pedágios brasileiros para 915 Mhz, estando então homologadas a operar os meios eletrônicos de pagamento as empresas Sem Parar Via Fácil, ConectCar, Auto Expresso, Move Mais, atualmente. Essa alteração se fez necessária para que fosse possível a implementação do novo sistema de arrecadação automática de pedágio ponto a ponto, ou seja, modelo por cobrança de trecho efetivamente percorrido, em testes em algumas cidades do Brasil, como São Paulo-SP, proporcionando assim, uma forma de cobrança mais moderna e justa para os usuários de rodovias brasileiras.

Atualmente a ANTT já é responsável pelo RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, e com a entrada em vigor do sistema Portolog, esse registro será eletrônico por meio da leitura das etiquetas RFID.

Existem cerca de 40% dos veículos com RNTRC mas menos de 1% (apenas veículos em teste) com o RNTRC Eletrônico conforme mostra a figura 10.

Figura 10 - RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas

Transportador	Registros emitidos	Veículos
Autônomo	831.163	992.417
Empresa	163.485	1.189.949
Cooperativa	400	17.834
TOTAL	995.048	2.200.200

Fonte: ANTT – RNTRC em números - Atualizado em: 08/10/2014

As etapas previstas pela ANTT para o cadastramento eletrônico de todos os veículos rodoviários está representada na figura 11 e contém um cadastro prévio dos veículos e seus representantes, posteriormente o agendamento para o comparecimento ao posto onde será feita a confirmação do recadastramento e a instalação da etiqueta (TAG) e por fim o comparecimento para a instalação e ativação da etiqueta (TAG).

Figura 11 - Etapas previstas para o recadastramento do RNTRC

Fonte: Apresentação PowerPoint ANTT -

*<https://drive.google.com/folderview?id=0B8EsdZcBM4PzNENCZmZOSXFJWDA&usp=sharing> –
acessado em 10/12/2014*

A integração dos sistemas de agendamento eletrônico dos terminais Alfandegados e pátios reguladores serão feito via transmissão XML utilizando o software de FTP seguro Q-Ware do Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO.

Novamente nota-se claramente o empenho do Porto de Santos em modernizar seus processos e consequentemente seus sistemas, melhorar a logística e garantir a segurança baseado em iniciativas governamentais como o Brasil-ID e o Artefato ARTESP.

O BDCC se mostrou nesse caso como um sistema de credenciamento necessário para dar base a novos projetos como o Portolog, como poderemos ver mais detalhadamente no próximo capítulo.

5 DESENVOLVIMENTO DO BDCC - BANCO DE DADOS COMUM DE CREDENCIAMENTO

No início dos anos 80, foi criado o primeiro terminal para contêineres (TECON) do Porto de Santos, capaz de movimentar na época 144 mil unidades por ano. Com o crescimento do comércio exterior, este número foi rapidamente suplantado, e assim consubstanciou-se o nó logístico que necessitava ser desatado. Buscando soluções para este problema, os empresários do setor implantaram a primeira grande modernização, onde conquistando, junto a Alfândega, a permissão para armazenar contêineres sob regime aduaneiro em terrenos de retroárea, e foram criados os chamados Terminais Retroportuários Alfandegados (TRAs). Nestas novas área alfandegadas foi reduzida de até 60 dias para apenas 24 horas a desconsolidação das cargas, que é o processo físico e documental de separar de dentro de um container cargas que terão destinos diferentes pois são de importadores distintos.. A eficiência das operações impulsionou o surgimento de novos TRAs e conseqüentemente a necessidade de padronizar processos. Nasceu então a ABTRA, Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados.

A própria criação dessa entidade pode ser considerada um passo do processo de modernização dos portos, por sua clara e notória contribuição desenvolvendo sistemas para a otimização dos processos do comércio exterior principalmente no porto de Santos.

O objetivo central da associação era encontrar soluções para atender às mudanças que, com o surgimento dos contêineres e sua utilização crescente nos grandes portos do mundo, prometiam reconfigurar o espaço portuário brasileiro, com a construção de terminais portuários e de armazéns destinados a operar e armazenar as cargas sob controle aduaneiro.

A ABTRA conta atualmente com 60 empresas associadas, dispostas nos principais portos públicos do País. A maioria delas localizada no Porto de Santos, não por acaso, uma vez que ele é a nossa principal porta de entrada e saída da produção industrial e agrícola, mas outra boa parte nos importantes portos do Rio de Janeiro, Paranaguá, São Francisco do Sul, Manaus, Salvador, Rio Grande, Suape.

Com base na experiência alcançada com a implantação do Sistema DTe, a ABTRA iniciou em 2008 um amplo estudo para o desenvolvimento de um projeto intitulado aquela época, Infoportobrasil.

O Infoportobrasil foi inicialmente projetado para ser uma espécie de sistema da comunidade portuária capaz de integrar todas as rotinas, informações e processos, sejam eles documentais, operacionais, tanto dos terminais Alfandegados, quanto dos órgãos anuentes, e demais intervenientes do comércio exterior brasileiro, sejam eles importadores, exportadores, despachantes, transportadores rodoviários ou marítimos, entre outros.

Para tal, a ABTRA iniciou o estudo para o desenvolvimento deste projeto e de todos os seus subsistemas seguindo um modelo em que haveria uma equipe interna responsável pelo projeto (inteligência), ou seja, pela modelagem do sistema, pela especificação e posterior homologação do produto desenvolvido. Empresas terceirizadas para fabricação de software, as chamadas fábricas de software, as empresas de testes de sistemas, as chamadas fábricas de testes e um Data Center contendo um ambiente seguro para armazenamento das informações, com sistemas de combate a incêndio, controle de acesso, energia ininterrupta, ar-condicionado entre outros itens. Por fim, a gestão do projeto ficaria a cargo de uma equipe mista de gestão especializada contendo ao menos um membro da equipe interna da ABTRA e um membro da equipe da empresa terceirizada, como pode ser visto na Figura 12.

O projeto de desenvolvimento do primeiro módulo do Infoportobrasil, o BDCC – Banco de Dados Comum de Credenciamento seguiu parcialmente esse modelo. A fábrica de software contratada fez apenas a montagem inicial da arquitetura da aplicação, os desenvolvimentos iniciais dos serviços e páginas web que serviriam de exemplo para as demais funcionalidades do sistema, a passagem do conhecimento com relação ao banco de dados Oracle e linguagem Java (detalhamento nos itens 5.2.1 e 5.2.2) e a certificação final do produto desenvolvido, ficando a cargo da associação, todo o desenvolvimento, testes funcionais, execução, planejamento e gerenciamento do projeto de desenvolvimento.

Figura 12 - Plano de Estudo para Fabricação de Software

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Para o gerenciamento do projeto Infoportobrasil, a ABTRA aconselhou a sua diretoria a criação de uma câmara gestora composta de (conforme pode ser visto na Figura 13) e abaixo:

- Conselho Deliberativo – Seria composto do Presidente da ABTRA e de um representante de cada um dos tipos de terminais que operam carga nos portos brasileiros. Esse conselho seria ainda acrescido de representantes das Autoridades Aduaneira, Portuária, e de outros órgãos governamentais e anuentes.
- Institucional – Seria responsável por realizar os convênios e fazer a interlocução com o conselho deliberativo em seus mais diversos segmentos.
- Conselho Gestor – Seria responsável por gerenciar o sistema Infoportobrasil (Fábricas de Software, Teste, Infraestrutura, Núcleos de Homologação e Produção) e teria como membros o gerente-geral do projeto, o gerente de TI e o gerente operacional.
- Assessoria Jurídica – Escritório contratado para dar orientações e consultas a

respeitos dos acordos e convênios com órgãos públicos e privados e contratos com terceiros.

Figura 13 - Estrutura proposta de gestão estratégica

Câmara InfoportoBrasil

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

Em meados de 2010, havia dois sistemas registrando ou controlando acesso ao Porto de Santos. O primeiro chamado DTe registrando pessoas e veículos que entraram e saíram das áreas *alfandegadas* privadas de zona primária ou secundária e outro chamado SSPP registrando e controlando o acesso através de uma identificação única a todos os Gates públicos instalados em zonas primárias. Faltava então um sistema que integrasse esses dois processos e controlasse todas as operações de movimentação de pessoas e veículos, seja em área primária ou secundária, dentro ou fora do porto organizado.

Essa necessidade fez com que a autoridade aduaneira, representada pela Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, lançasse uma portaria que criava naquela época junto com a Autoridade Portuária o Banco de Dados Comum de Credenciamento - BDCC.

O sistema BDCC foi desenvolvido pela ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados em atendimento a Portaria da Alfândega de Santos n. 200/2011. Comparado ao SSPP tem como diferença principal a tecnologia empregada nos dois sistemas, principalmente no que tange à segurança, visto o sistema BDCC ter sido desenvolvido com base em uma tecnologia 100% certificada digitalmente (Cadeia ICP Brasil), bem como com base no atendimento de contramedidas divulgadas pela dona da patente de desenvolvimento da tecnologia MIFARE, a NXP, subsidiária da Philips no Brasil, e por fim, devido à sua abrangência, visto o SSPP controlar apenas Gates de zonas primárias do Porto Organizado e o BDCC controlar todos os Gates ou locais Alfandegados sob jurisdição da Alfândega do Porto de Santos, sendo eles de zona primária ou secundária, dentro ou fora do porto organizado, podendo atualmente ser usados, inclusive, em Zonas especiais de remessa de cargas para exportação, os chamados REDEX.

A integração dos dois sistemas se dá pela utilização de um crachá único conforme será apresentado no capítulo 5.2.5.

A seguir apresentamos os terminais privados de uso público controlados, margens direita e esquerda, pelo BDCC. Cada terminal tem uma média de quatro gates de entrada e saída (pessoas e veículos) o que resulta em cerca de 200 gates controlados pelo sistema, ou seja, 100% do porto de Santos controlado pelo BDCC:

- ACT Exportações Ltda
- ADM do Brasil Ltda
- Adonai Química
- AGEO Norte Terminais e Armazéns Gerais
- AGEO Terminais e Armazéns Gerais S/A
- Bandeirantes
- BTP Brasil terminal Portuário
- Bunge Alimentos S/A
- Citrosuco S/A Agroindústria
- Citrosuco Serviços Portuários S/A

- Concais S/A
- Deicmar S/A - Porto Seco
- Deicmar S/A - IPA
- Deicmar - terminal Marítimo do Valongo
- Dow Brasil Sudeste Industrial Ltda
- Ecoporto – terminal 1
- Ecoporto – terminal 2
- Ecoporto – terminal 3
- Elog Sudeste S/A
- Embraport - Empresa Bras. De Term. Portuários
- Eudmarco S/A
- Fibria
- Fischer S/A Agroindústria
- Granel Química Ltda.
- Libra terminal 37
- Libra terminal 33
- Libra terminal 35
- Localfrio
- Louis Dreyfus Commodities Brasil S/A
- Marimex
- NST Terminais
- Pérola S/A
- Rhamo Indústria, Comércio e Serviços Ltda
- Rishis Empreendimentos e Participações S/A
- Rodrimar S/A – terminal 1
- Rodrimar S/A – terminal 2
- Rumo Logística Operadora Multimodal S/A
- Santos Brasil Logística S/A - Alm. Tamandaré
- Santos Brasil Logística S/A - Guarujá
- Santos Brasil Logística S/A - Porto Seco
- Santos Brasil Participações S/A
- Stolthaven SANTOS LTDA

- Sucocítrico Cutrale LTDA.
- TEG terminal Exportador do Guarujá Ltda
- TGG terminal de Granéis do Guarujá S/A
- Termag
- Termares
- terminal 12 A S/A
- terminal XXXIX de Santos S/A
- terminal Químico de Aratu S/A - TEQUIMAR
- terminal de Veículos de Santos S/A
- Transbrasa
- Ultrafértil S/A
- Usiminas
- Vopak Brasil S/A

Segundo GOMES (2008) os terminais, arrendatários de áreas no porto e também considerados como responsáveis no SSPP seriam tratados de forma diferenciada no tocante ao controle de acesso. Inicialmente, como seus sistemas de acesso não estarão interligados ao SSPP, os terminais deveriam informar a CODESP a respeito de todo fluxo de entradas e saídas de pessoas e veículos de suas dependências, utilizando para isso, o canal de transações eletrônicas disponibilizados pelo órgão. Desta forma, os terminais poderiam utilizar o serviço de Caixas Postais ou o VAN⁶ para envio de seus registros, ou ainda, o uso do site do SSPP.

Para tal, as autoridades aduaneira e portuária representadas pela Alfândega do Porto de Santos e CODESP respectivamente lançaram em 1º de Julho de 2009 a Portaria Conjunta número 1 que, considerando a implantação do Acordo Internacional *ISPS Code* no Porto de Santos, considerando a legislação interna relativa ao controle aduaneiro e à segurança das operações da logística de comércio exterior; e considerando a necessidade de racionalização do uso de equipamentos e a minimização dos custos para o controle de acesso, mediante a possibilidade da

6

Value Added Network

identificação rápida e segura dos usuários das instalações portuárias ou dos recintos Alfandegados.

Conforme descrito no capítulo 3.6 Legislações que versam sobre controle de acesso a áreas *alfandegadas*, a Portaria ALF/STS no. 73 foi posteriormente revogada pela Portaria ALF/STS no. 200 de 2011 já definindo que outros bancos poderiam ser homologados e chamando o banco de dados a ser homologado de BDCH – Banco de Dados de Crachá Homologado.

Art. 4º - As atividades de definições e especificações dos sistemas, projetos e processos relacionados ao BDCC e seu sistema de gerenciamento serão supervisionadas e auditadas pelo Serviço de Tecnologia da Informação da Alfândega/STS, conjuntamente com a Gerência de TI da CODESP, que receberão toda a documentação pertinente para prévia avaliação e, a qualquer momento, poderão proceder às verificações quanto ao cumprimento das normas da Secretaria da Receita Federal do Brasil existentes sobre sistemas informatizados de recintos Alfandegados.

§ 1º - O BDCC será o banco de consultas quanto à identidade e à autorização da Alfândega/STS, para o acesso do portador de crachá eletrônico aos locais ou recintos Alfandegados.

§ 2º - Essa autorização não significa uma permissão de entrada ou saída nos portões de controle, caso não exista alguma motivação que justifique esse fato, devendo a empresa administradora desses locais ou recintos, informarem no sistema próprio, a que se refere o art. 14, da Portaria RFB nº 1.022, de 30 de março de 2009, as razões do evento e outros dados relativos à atividade do cadastrado e, se for o caso, ao movimento de carga sob sua responsabilidade.

Conforme descrito no item 3.6 Legislação que versa sobre a Portaria RFB no. 1.022 foi posteriormente revogada pela Portaria RFB no. 3.518 de 2012 mas basicamente com o mesmo conteúdo em seu artigo 14. No mesmo dia do lançamento da Portaria conjunta ABTRA e CODESP assinaram um protocolo de intenções para o desenvolvimento do Banco de Dados Comum de Credenciamento (ANEXO C).

Durante cerca de doze reuniões ocorridas nas sedes das autoridades portuária e aduaneira em Santos, com a presença dos mais alto escalão da Alfândega do Porto de Santos, da CODESP e da Associação Brasileira de Terminais

e Recintos Alfandegados, representando os mais de 56 terminais Alfandegados de Santos, foram definidas as seguintes fases para o projeto registrados na tabela 3.

Tabela 3 – Cronograma macro do desenvolvimento do projeto BDCC

DESCRIÇÃO TAREFA	DURAÇÃO	PERÍODO
Escolha da tecnologia (banco de dados e linguagem de desenvolvimento)	90 dias	01/fev a 31/abr
Modelagem do sistema	60 dias	01/mai a 31/jun
Padronização da forma de leitura e gravação dos Crachás Mifare preservando os dados já existentes do SSPP e recintos	30 dias	Até 31/jul
Definição de um processo de emissão de crachás 100% seguro - grupo de trabalho Alfândega/CODESP/NXP/ABTRA	12 reuniões	Até 31/ago
Desenvolvimento do software BDCC	120 dias	31/ago a 31/nov
Adequação dos sistemas de controle de acesso dos recintos Alfandegados	60 dias	01/dez a 31/jan
Integração eletrônica (Webservices)	195 dias	Até 15/jan
Padronização da tecnologia do crachá	195 dias	Até 31/jan
Homologação e cadastramento de todas as empresas pessoas e veículos	60 dias	01/fev a 31/mar
Implantação	-----	01/abr/2011

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

5.1 METODOLOGIA UTILIZADA PARA O DESENVOLVIMENTO DO BDCC

Existem diversas publicações e metodologias que apresentam modelos para gerenciar projetos de desenvolvimento de software e analisando essas metodologias é possível identificar diferentes abrangências entre elas. Ao analisarmos os diversos processos de controle, podemos nos deparar com alguns mais focados no controle de processos gerenciais, outros no controle de processos técnicos e por fim modelos de acompanhamento preocupados com a gestão em tempo real das entregas.

Os principais modelos de gerenciamento atualmente utilizados são o CMM (*Capability Maturity Model*), a Norma ISO/IEC 12207 que trata dos processos do ciclo de vida do software, o RUP (*Rational Unified Model*), o PMBOK (*Project Management Body of Knowledge*) e o SCRUM.

A área de gerenciamento de projetos teve como marco principal a criação do PMBOK guia elaborado pelo PMI (Project Management Institute) que resume, na forma de um guia, as melhores práticas segundo os métodos tradicionais de gerenciamento de projetos. O guia PMBOK vem sendo extensamente utilizado na indústria do software.

O guia é dividido em três seções como segue: estrutura do gerenciamento de projetos, norma de gerenciamento de projetos e as áreas de conhecimento em gerenciamento de projetos. As nove áreas do conhecimento agrupam e definem detalhadamente os 42 processos de gerenciamento. Os processos são organizados em cinco grupos, de acordo com um determinando objetivo dentro do fluxo de um projeto, a saber: iniciação, planejamento, execução, controle e encerramento. Cada grupo de processos tem um papel destacado em momentos específicos do ciclo de vida de um projeto e podem se sobrepor dentro de cada fase de um projeto, e inclusive dentro das áreas de conhecimento.

Nos últimos anos tem-se observado um forte crescimento na adoção de metodologias ágeis de desenvolvimento, principalmente devido à necessidade de desenvolvimento rápido de aplicações de software, principalmente para o segmento governamental ou para o que chamamos de parcerias público privadas . Dentre as

metodologias ágeis, se destaca o framework Scrum, pois nela elenca-se um consistente conjunto de atividades e artefatos com foco em atividades gerenciais.

O Scrum foi desenvolvido por Ken Schwaber e Jeff Sutherland no começo da década de 90. É uma metodologia chamada de “método ágil para desenvolvimento de software”. No entanto, Scrum tem seu foco na atividade de gerência do projeto.

Scrum é um *framework*⁷ para desenvolvimento ágil de projetos (não apenas de software), que se encaixa no paradigma iterativo incremental. Por ser um framework, o Scrum não dita o que deve ser exatamente realizado a cada passo do projeto, contudo, os problemas inerentes a projetos são mais facilmente identificados e solucionados. Scrum é objetivo, com papéis e responsabilidades bem definidas, de fácil adaptação e curva de aprendizado baixa, mas a sua efetiva utilização requer disciplina, organização e planejamento. Por outro lado, não é um processo previsível, pois as práticas propostas são adaptadas à realidade da empresa.

Inicialmente, o projeto passa por uma fase de preparação (financiamento, acordo contratual, visão, *backlog*⁸ inicial do produto, plano de release inicial, envolvimento dos *stakeholders*⁹, montagem do time). Inicialmente, o projeto é dividido em releases que são divididas em *sprints*¹⁰, as quais geram um produto incremental a cada iteração. Em cada instância, são elaboradas diversas estimativas que contribuem para o detalhamento do planejamento do projeto.

É importante esclarecer que PMBOK e Scrum não são totalmente equivalentes, mas por outro lado não são incompatíveis. Tendo em vista essa análise, a ABTRA resolveu em meados de 2009 relacionar algumas boas práticas elencadas no PMBOK com aspectos presentes no framework Scrum, utilizando essa

7 Padrões comuns entre vários projetos de software provendo uma funcionalidade genérica

8 É uma lista de itens priorizados a serem desenvolvidos para um software

9 Parte interessada ou interveniente

10 É a unidade básica de desenvolvimento em Scrum. tendem a durar entre uma semana e um mês, e são um esforço dentro de uma faixa de tempo

expertise no desenvolvimento de sistemas para órgãos públicos em suas relações institucionais, em especial para as demandas surgidas da Alfândega da Secretaria da Receita Federal do Porto de Santos. Essa nova estratégia de desenvolvimento foi empregada inicialmente no desenvolvimento do projeto BDCC, e expandida para todos os projetos da associação. Podemos dividir essa nova metodologia de desenvolvimento e gerenciamento de projetos intitulados como técnica combinada de PMBOK e SCRUM nas mesmas áreas de conhecimentos do PMBOK mas com conteúdos combinados com a agilidade encontrada na metodologia ágil Scrum como se pode ver no item a seguir.

5.1.1 GERENCIAMENTO DO PROJETO (SCRUM + PMBOK)

Em cada etapa definida no PMBOK de gerenciamento, foi inserida uma dinâmica de agilização do processo, seja de desenvolvimento, seja de acompanhamento ou gerenciamento, baseado na metodologia ágil SCRUM, desta forma, dividimos em nove etapas, assim como as áreas do conhecimento do PMBOK, essa nova dinâmica de gerenciamento:

Na primeira etapa (Gerenciamento do Escopo) os pontos definidos como principais eram a coleta dos requisitos para a correta definição do escopo do projeto conforme previsto no PMBOK, mas diferentemente do que ele prega, sem o desenvolvimento de EAP¹¹ ou WBS e sim de um escopo definido em alto nível com os requisitos sendo priorizados e definidos de forma iterativa conforme preconiza o Scrum, impedindo assim a realização de trabalho extra que não faça parte do projeto.

Na segunda etapa (Gerenciamento de Tempo) um cronograma macro do projeto era definido com base no escopo também macro do projeto de forma a dar uma ideia de tempo estimado, ficando sempre definido que o tempo e o cronograma real seria sempre orientado ao produto com entregas incrementais normalmente definidas de 2 em 2 semanas, podendo se estender dependendo do Sprint para até

4 semanas. Com base na experiência adquirida no desenvolvimento de outros projetos e da velocidade da equipe alocada, conseguíamos assim ter uma ideia mais clara de todo o cronograma do projeto.

O exemplo clássico no caso do projeto BDCC é que a principal funcionalidade que era o cadastro de Empresas e Representantes Legais estava pronta em 4 semanas, ou seja, já no primeiro Sprint e os serviços complementares a ele, como infraestrutura, website e etc, foram entregues nas outras 4 semanas e então em 2 meses já oferecíamos o sistema BDCC aos usuários e a Alfândega da Receita Federal do Brasil, mesmo ainda, àquela época, não tendo iniciado o processo de desenvolvimento dos outros módulos como o cadastro de pessoas, veículos, ocorrências, crachás, etc.

Na terceira etapa (Gerenciamento de Custos), com base no cronograma macro definido pelo PMBOK tinha-se um preço estimado para o projeto, mas conseguia-se constantemente a cada Sprint de 2 em 2 semanas os patrocinadores do sistema, recebiam informações atualizadas, se algum novo custo havia surgido no decorrer da semana, haja visto um maior controle em função da rapidez na incorporação de alterações proposto pela metodologia ágil Scrum.

Na quarta etapa (Gerenciamento de Qualidade), uma das mais importantes em se tratando no desenvolvimento de sistemas em parcerias público privadas e para órgãos governamentais, a ABTRA utilizou o PMBOK e grande parte do Scrum. Do Scrum foram utilizados principalmente os testes incrementais de forma a dar dinamismo no desenvolvimento do sistema e do PMBOK foram utilizados todos os processos de verificação, validação e plano de testes, Com o objetivo de assegurar a qualidade do produto desenvolvido, contratou-se uma fábrica de software de forma a atestar e auditar que o sistema desenvolvido estava em conformidade com o previsto no projeto (ANEXO H).

Na quinta etapa (Gerenciamento de Riscos), o conceito proposto pelo PMBOK foi fortemente aplicado e, portanto foi feito todo o planejamento do gerenciamento de gestão de riscos, identificação dos riscos com a análise qualitativa

e quantitativa dos riscos e o monitoramento constante desses riscos. Os principais riscos naquela ocasião eram a revogação das portarias da Alfândega do Porto de Santos, bem como a mudança do escopo do projeto por um dos patrocinadores, seja ela a autoridade aduaneira ou portuária. A diferença nesse caso é que ao final de cada Sprint, e consequentemente com o passar do tempo, todos os riscos elencados eram revistos durante as reuniões de revisão tornando o processo mais dinâmico e o risco cada vez menor.

Na sexta etapa (Gerenciamento de Comunicações), durante a execução do projeto, utilizou-se documentação formal, conforme preconizado pelo PMBOK. Já no desenvolvimento do sistema, a utilização da metodologia Scrum foi largamente aplicada, ou seja, a comunicação foi implícita, interpessoal e colaborativa.

Na sétima etapa (Gerenciamento de Recursos Humanos), teve seus papéis claros e bem definidos conforme preconiza o PMBOK já que se fazia necessária à interlocução com órgãos governamentais, mas havia uma confiança nos membros da equipe e no ambiente colaborativo de uma maneira geral para que os papéis de Scrum Master ¹²e Product Owner ¹³previstos no Scrum pudessem ser totalmente utilizados.

Na oitava etapa (Gerenciamento de Aquisições), teve totalmente o controle e escopo bem definido e documentado pela especificação técnica criada pela ABTRA do projeto BDCC conforme previsto no PMBOK, principalmente no que tange à contratação do serviço de hospedagem do banco de dados em Data Center e do serviço já mencionado de validação da qualidade do software pela chamada fábrica de testes. Da metodologia ágil utilizamos apenas a constante presença do cliente, nesse caso a Alfândega da Receita Federal do Brasil que participou de reuniões quinzenais com a associação, ao final de cada Sprint.

12 É o responsável pela remoção de impedimentos, pela capacidade da equipe para entregar o objetivo do sprint. O Scrum Master não é o líder da equipe, mas age para que a equipe não sofra qualquer influência ou distração.

13 Representa o cliente e é responsável por garantir que a equipe agregue valor ao negócio e entregue o produto dentro do esperado.

A nona etapa (Gerenciamento de Integração), foi orientada ao controle e monitoração previsto no PMBOK mas de uma forma dinâmica já atrelado a verificação inicialmente de ferramentas de desenvolvimento e infraestrutura, definição dos procedimentos de mudança com o Product Backlog e o refinamento da arquitetura do sistema para suportar as mudanças já provisionadas. De forma a manter o plano do projeto evolutivo e o gerente do projeto atuar como um facilitador.

Na figura 14, segue um exemplo de como cada uma das tarefas previstas do projeto BDCC era controlado diariamente através da Scrum Board, ou lousa de acompanhamento de atividades do Scrum. Nela eram separados as atividades não iniciadas, em desenvolvimento, prontas para serem testadas, em teste, prontas para serem implantadas e homologadas, já homologadas pela associação e finalmente em produção, ou seja, prontas para uso.

Figura 14 - Lousa de Atividades (Scrum Board): Projeto Scrum BDCC

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

Muitas das práticas propostas pelo PMBOK são implícitas no próprio framework Scrum, mas sem as formalidades de geração de documentos. Neste sentido, o PMBOK sugere vários tipos de planos, tais como plano de gerenciamento de riscos, de recursos humanos, etc. No entanto, a adequação e o grau de rigor de cada processo são variáveis que podem ser ajustadas de acordo às necessidades,

segundo orientação do PMBOK. No desenvolvimento das técnicas combinadas entre o Scrum e o PMBOK, pela ABTRA, a grande necessidade que foi logo de início alcançada era de uma forma rápida, eficiente e eficaz, conseguir entregar em pequenos pedaços, partes do produto/sistema pronto, de forma que esse pedaço entregue já estivesse em conformidade com parte da legislação, lei, decreto, e portanto, pudesse já naquele momento, ser utilizado, já que normalmente as demandas governamentais nasciam de um dia para outro, com um prazo determinado para adequação sem nenhuma fundamentação baseada em gerenciamento de projetos e portanto, a utilização completa do PMBOK não se mostrava a alternativa mais assertiva para atender a aquelas demandas e poderiam colocar em risco todo o projeto.

Na figura 15 apresenta-se como está atualmente o processo de gerenciamento de projetos baseado em PMBOK e SCRUM, onde basicamente toda metodologia ágil Scrum é empregada com alguns pontos de controle e documentação em conformidade com o previsto no PMBOK, como por exemplo os processos de iniciação, “*Plan-Do-Check-Act*” (PDCA) e principalmente encerramento do projeto com completa documentação e especificação técnica do produto gerado.

Figura 15 - Ciclo de vida dos Sprints SCRUM utilizando registro e controle PMBOK

Fonte: Adaptado pelo Autor de FÁBIO CRUZ - 2013

5.2 TECNOLOGIA

5.2.1 ESCOLHA DO BANCO DE DADOS

A ABTRA utilizava o Banco de Dados Progress¹⁴ para o desenvolvimento de suas soluções tecnológicas como o Sistema DTe. Infelizmente, por se tratar de possuir uma linguagem proprietária, não é tão fácil encontrar informações na internet, cursos ou profissionais no mercado de trabalho com conhecimentos em Progress ou que tenham interesse em aprender a administrar o banco de dados ou desenvolver sistemas para a linguagem de desenvolvimento 4 GL¹⁵ que dificultaria a ABTRA em seu objetivo de implantação do BDCC inicialmente no Porto de Santos e posteriormente em todos os portos públicos do país.

Com base nisso, a ABTRA começou a estudar a possibilidade de utilização deste mesmo Banco de Dados Oracle para o armazenamento do BDCC, haja visto que naquela época, acrescentava-se o fato de o banco de dados Oracle armazenar mais de 90% dos dados governamentais. Um estudo entre os dois bancos, Progress e Oracle foi feito aquela e época e mostrou que o grande benefício da Oracle seria realmente a questão referente à sua maior aceitação no mercado e principalmente sua maior escalabilidade, além do fato de a curva de aprendizagem não ser grande pois inicialmente a equipe da ABTRA teria o auxílio no desenvolvimento do projeto com a equipe da fábrica de software que seria contratada para fazer toda a passagem do conhecimento com relação a novas tecnologias implementadas.

5.2.2 ESCOLHA DA LINGUAGEM DE PROGRAMAÇÃO E ETAPAS DO DESENVOLVIMENTO

A linguagem de desenvolvimento escolhida para o BDCC teve como premissa a sua futura utilização no sistema que virá integrar todos os sistemas informatizados desenvolvidos pela ABTRA, intitulados JUP – Janela Única Portuária. A JUP, se

14 Banco de dados que foi desenvolvida pela empresa Progress Software Corporation em 1984

15 Progress 4GL é uma linguagem de programação de quarta geração, daí a sigla 4GL, baseada em eventos e proprietária.

integrará com o Governo Federal através da integração com o Porto Sem Papel da Secretaria de Portos e do Portal Único do Comércio Exterior do Ministério da Indústria e Comércio – MDIC e, portanto, a linguagem tem que permitir a interoperabilidade entre os diversos agentes de comércio exterior visando à otimização logística portuária.

Após uma análise detalhada entre as linguagens 4 GL Progress (antes usada pela ABTRA no desenvolvimento do Sistema DTe), Microsoft C# .net e Oracle Java, foi escolhida a plataforma Oracle Java por ser a plataforma utilizada pelo Governo Federal para o desenvolvimento dos sistemas governamentais, de acordo com os seguintes requisitos:

- A ABTRA consolidará informações provenientes de uma série de entidades
- Algumas vezes estas entidades trabalham como Provedores de informação, e em determinados momentos como consumidores.
- As entidades possuem diferentes tecnologia. O BDCC em um primeiro momento, e a JUP em um segundo momento devem prever mudança mínima nos ambientes existentes nessas entidades.
- As duas palavras chave do processo são Interoperabilidade e Visibilidade

Figura 16 - Estrutura de Serviços criada pela ABTRA

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

Conforme demonstrado na Figura 16, as definições arquiteturais de um projeto de desenvolvimento de software em geral seguiram as definições necessárias aos vários projetos da ABTRA atendendo a todas as necessidades do negócio, desde a arquitetura de segurança, regras de negócio, até a persistência do modelo e dados.

Basicamente, a arquitetura macro criada pela ABTRA para a solução BDCC visava atender não só a solução BDCC e sim todo o projeto de integração dos sistemas tecnológicos da ABTRA aos sistemas governamentais e portando uma arquitetura robusta dividida em níveis foi criada durante a fase de elaboração do projeto, uma vez que o propósito dessa fase é estabelecer os fundamentos arquiteturais para o projeto do software. Os níveis definidos para a estrutura SOA que deu origem ao barramento de serviços ABTRA foram:

1. Nível 0 – O começo de uma arquitetura *Service-Oriented Architecture* - SOA¹⁶ é a fotografia no nível 0. Esse nível apresenta uma visão aérea sobre o

¹⁶ Arquitetura orientada a serviços, e é um estilo de arquitetura de software cujo princípio fundamental prega que as funcionalidades implementadas pelas aplicações devem ser disponibilizadas na forma de serviços.

domínio que está sob investigação. Definimos um “*roadmap*”¹⁷ em conjunto com as determinações das diretorias das empresas associadas e assim, determinamos o futuro do projeto.

2. Nível 1 – Decomposição do nível 0 em modelos indo até a granularidade mais fina de serviços, sendo completadas nos níveis subsequentes (2, 3, 4 etc).

3. Serviços de Suporte - Serviços que não fazem parte do objetivo principal da aplicação, mas no geral proporcionam funcionalidades para que a solução funcione corretamente. Como exemplo, os serviços de suporte técnico da ABTRA.

4. Serviços Técnicos – Não são requisitos de negócio, mas características que são necessárias ao ambiente, para que a solução seja disponibilizada de acordo com os preceitos do negócio.

5. Contrato – As definições funcionais e não funcionais de um serviço, equacionadas em SLAs¹⁸ – Service Level Agreement.

6. Atores – Um usuário (pessoa, sistema ou serviço) . Definição dos atores envolvidos com a solução, sua fronteiras.

O desenvolvimento do projeto utilizando as técnicas combinadas de Scrum e PMBOK possibilitaram que a mesma fosse não só desenhada mas sim em entregue em 4 camadas, e cada uma dessas camadas entregue separadamente.

A primeira camada definida, a chamada camada de apresentação, foi a GUI (*Graphical User Interface*), ou simplesmente interface. Esta camada interage diretamente com o usuário, é através dela que são feitas as requisições como

17 É uma espécie de "mapa" que visa organizar as metas de desenvolvimento de um software

18 É um acordo de nível de serviço, um contrato entre um fornecedor de serviços de TI e um cliente especificando, em geral em termos mensuráveis, quais serviços o fornecedor vai prestar e qual prazo, normalmente contendo penalidades caso não seja cumprido.

consultas, por exemplo.

A segunda camada foi a de processos de negócio também chamada de lógica empresarial, onde estão todas as regras de negócio ou funcionalidades do sistema BDCC. Não existe uma interface para o usuário e seus dados são voláteis, ou seja, para que algum dado seja mantido deve ser utilizada a camada de dados.

A terceira camada é a de serviços, responsável por mapear os serviços que provêm às funcionalidades básicas, técnicas e de negócio descritas no *Oracle Service Bus*.

A quarta e ultima camada é definida como o repositório das informações e as classes que a manipulam. Esta camada recebe as requisições da camada de negócios e seus métodos executam essas requisições em um banco de dados Oracle.

Como exemplo prático, podemos analisar a figura 17, onde na primeira etapa o cliente, neste caso um recinto alfandegado usuário do BDCC, escolhe a tecnologia com a qual quer integrar seu sistema de controle de acesso ao BDCC (“Webservice”, “EDI” ou Formulários Web). Dependendo da escolha da tecnologia, um dos serviços de interface (“WS”, “JMS” ou “MVC”) são acionados de forma a que através do barramento de serviço do negocio cheguem a camada de apresentação. Os processos são então executados pelo Oracle BPEL seguindo os fluxos de processamento detalhados nos item 5.2.3. Por fim, fica a cargo da camada de serviços, mas precisamente do “Oracle Service Bus” orquestrar a gravação dos dados no banco de dados Oracle.

Figura 17 - Desenho da Arquitetura da Solução BDCC

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – 2011

O BDCC foi desenvolvido com o que chamamos de estado da arte no desenvolvimento de software, já que conta com uma arquitetura orientada a serviços, padrões de desenvolvimento abertos, compartilhamento de funções para diversas aplicações, interface possibilitando conexão com qualquer interveniente e interoperabilidade. Essas características só são possíveis pelo motivo de o sistema contar com interface de comunicação com os usuários utilizando um barramento de serviços SOA que possibilita conexão via *webservice*, EDI ou formulários web, banco de dados Oracle, infraestrutura IBM, sendo todo o sistema certificado digitalmente, conforme apresentado na Figura 18 abaixo.

Figura 18 – Tecnologia implantada no projeto

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

5.2.3 FLUXO DE PROCESSOS DO SISTEMA BDCC

Para a criação da estrutura inicial do sistema, que chamamos de Sistema Gerenciador do Banco de Dados Comum de Credenciamento (SGBDCC) e do Banco de Dados Comum de Credenciamento (BDCC) foram definidos seis processos básicos que apresentaremos a seguir:

- Cadastramento de pessoas Jurídicas e Representantes Legais
- Cadastramento de pessoas e Veículos
- Cadastramento de Administradores do Sistema
- Cadastramento de Emissores de Crachá e Emissão de Crachás
- Cancelamento de Crachás
- Bloqueio de Empresas, pessoas e Veículos.

Estes processos tem por finalidade descrever como serão executadas cada uma das etapas no BDCC, contemplando inclusive os processos de negócio que envolvem não só a empresa, mas também o órgão anuente, nesse caso a Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos.

Por exemplo, no fluxo do processo de cadastramento da empresa e de seu respectivo representante legal, existem processos em que o ator é o representante legal e outro em que o ator é o fiscal aduaneiro como podemos ver na tabela abaixo:

Tabela 4 - Atores do processo de cadastramento de PJ e RL

Atores	Papel no processo	Descrição
Usuário	Cadastro	Responsável pelo primeiro cadastro de pessoas Jurídicas e Representantes Legais
Fiscal Aduaneiro	Aprovação	Responsável pela aprovação dos cadastros

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

Na figura 19, é possível verificar com detalhes, um exemplo de um dos fluxos de processo referentes nesse caso ao cadastramento da empresa e de seu respectivo representante legal.

Inicialmente o sistema verifica se cadastro do CNPJ já existe bem como se existe alguma informação de bloqueio para aquela empresa. Caso a empresa não esteja cadastrada, o usuário representante legal da empresa, portador do certificado digital e-CNPJ, informa os dados cadastrais da pessoa jurídica e dos representantes legais atrelados. O BDCC gera então automaticamente um número de protocolo para esse novo cadastro e disponibiliza à Autoridade Aduaneira um termo de responsabilidade e pedido de cadastro que pode ser negado em até 72 horas. Caso nenhum procedimento seja executado, após essas 72 horas a empresa é automaticamente cadastrada no sistema. A Alfândega de Santos tem ainda a opção de nesse período solicitar qualquer documentação adicional e caso a documentação não seja entregue nestas 72 horas, o cadastro da empresa é automaticamente negado e fica aguardando nova solicitação de cadastro por parte de seu representante legal.

Após a aprovação da Autoridade Aduaneira o usuário, representante legal da empresa, pode acessar o sistema através do uso de certificação digital (e-CPF) já pode iniciar o cadastramento de seus funcionários e veículos. Na Figura 19 é possível ver um exemplo do fluxo do processo de cadastramento de uma pessoa jurídica e de seu respectivo representante legal desde a entrega da documentação inicial na alfandega do Porto de Santos até o processo final onde um responsável legal da empresa cadastrada obtém a autorização de acesso ao sistema para realizar o cadastro das pessoas e veículos a ela vinculados.

Figura 19 - Fluxo do processo de cadastramento de PJ e RL.

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

5.2.4 COMUNICAÇÃO ENTRE O BDCC E SISTEMAS CLIENTES

A comunicação entre o BDCC e os sistemas de controle de acesso clientes pode ser realizada via formulários web, EDI ou webservices.

Os formulários web são recomendados para as empresas que apresentam pouca demanda de consultas ou cadastros, em caso de falha do sistema interno, ou ainda, no período de transição enquanto o sistema de integração é desenvolvido. Para tal, é disponibilizada uma completa estrutura onde é possível através de formulários WEB o cadastramento da empresa, representantes legais, pessoas, veículos e também registro de ocorrências. Desta forma, é permitido, através destes formulários no BDCC, serem realizados todos os procedimentos e consultas necessárias de forma fácil e segura com a utilização de certificação digital pessoal e-CPF.

Em todas as formas de comunicação, o responsável perante o BDCC é o responsável pela manutenção do cadastro de usuários que terá acesso a essa interface e que pode dispor de toda a funcionalidade existente no sistema. Todos os procedimentos e consultas realizadas nestes formulários web são registrados em histórico contendo data, operador responsável, informação alterada e motivo da

alteração (quando necessário).

O BDCC disponibiliza também uma estrutura para recebimento de informações a partir da troca eletrônica de informações EDI para as empresas que já possuem ambientes utilizando o sistema de comunicação Odette OFTPD SSL3, que é usado pela ABTRA desde seu primeiro projeto, o sistema DTe.

A estrutura interna dos arquivos trafegados deve respeitar os padrões descritos no ANEXO G. O formato dos dados trafegados respeita o padrão XML de modo a garantir interoperabilidade do BDCC com os sistemas clientes.

A tecnologia empregada no protocolo Odette OFTPD SSL3 faz com que um pacote seja transferido/comunicado via OFTP (garante o tunelamento da informação da origem ao destino) e que seja lido somente pelo receptor que tem a chave de leitura do arquivo em questão, pois o mesmo foi assinado na origem pelo certificado de comunicação e-CNPJ do tipo A1 (Certificado de Validação Jurídica de Comunicação) do remetente, sendo que nas respostas das transações enviadas pelo BDCC os recintos receberão os pacotes de resposta assinados pelo Certificado e-CNPJ do Tipo A1 da ABTRA e só farão a leitura caso tenham a chave de leitura do mesmo que será previamente cadastrada na configuração dos sistemas de comunicação entre as partes.

Nesse tipo de comunicação os dados são trafegados em pequenos arquivos textos. O cliente cria um arquivo contendo os dados de entrada que, uma vez gerado, é trafegado pela infraestrutura até o servidor do BDCC e processado. Uma vez processado o BDCC cria um arquivo de resposta que, uma vez gerado, é trafegado pela infraestrutura até o servidor do Sistema Cliente finalizando o ciclo do processo.

A principal forma de interação com o BDCC é através de serviços disponibilizados via Internet (webservices). Esses serviços estão descritos no ANEXO G. O formato dos dados trafegados respeitará padrão XML de modo a garantir interoperabilidade do BDCC com os Sistemas Clientes.

Toda a comunicação realizada via webservices utiliza certificado digital de

modo a garantir a integridade, confidencialidade, confiabilidade, validade jurídica e segurança do dado trafegado. Para isso, é necessário que seja instalado o certificado e-CNPJ do tipo A1 (Certificado de Validação Jurídica de Comunicação) nos servidores do sistema cliente para que a comunicação seja realizada entre sistemas identificados. Uma vez instalado o certificado o servidor de comunicação utiliza o certificado digital para assinar a transação XML que só será validada pelo receptor que tiver a chave de leitura do arquivo em questão previamente cadastrada na configuração dos sistemas de comunicação entre as partes.

A comunicação via webservices utiliza as tecnologias padrão de mercado de forma a tornar as comunicações transparentes e interoperáveis. Os sistemas clientes podem ser desenvolvidos em qualquer linguagem de programação que possua suporte a esse tipo de comunicação e não há necessidade de aquisição de outros softwares para gerenciamento.

O BDCC disponibiliza alguns serviços no formato síncrono para consultas referentes a pessoas, veículos e crachás. O sistema cliente envia uma requisição para o BDCC e recebe a resposta na mesma conexão. Nesse tipo de conexão apenas um processo pode ser enviado por vez.

Já nas chamadas assíncronas o sistema cliente envia uma requisição para o BDCC e encerra a conexão (ONE-WAY). Uma vez realizado o processamento, o BDCC envia uma resposta para o sistema cliente através de outra conexão que será fechada no seu término (ONE-WAY).

É possível (e recomendado) enviar várias solicitações de processamento na mesma transmissão de dados, com isso melhora-se o desempenho pelo fato de diminuir o número de conexões abertas e fechadas entre os sistemas.

5.3 SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

Segurança da informação é basicamente a proteção de um conjunto de informações que possuem valor para uma pessoa ou uma organização. Seus principais atributos são a confidencialidade, integridade, disponibilidade,

irretratabilidade e autenticidade.

O conceito de segurança da informação está padronizado pela norma ISO/IEC 17799:2005, influenciada pelo padrão inglês (“*British Standard*”) BS 7799. A segurança da informação se refere à proteção existente sobre as informações de uma determinada empresa ou pessoa, isto é, aplica-se tanto as informações corporativas quanto às pessoais.

Podem ser estabelecidas métricas para a definição do nível de segurança existente e, com isto, serem estabelecidas as bases para análise da melhoria ou piora da situação de segurança existente. A segurança de uma determinada informação pode ser afetada por fatores comportamentais e de uso de quem se utiliza dela, pelo ambiente ou infraestrutura que a cerca ou por pessoas mal intencionadas que têm o objetivo de furtar, destruir ou modificar tal informação.

A definição dos atributos básicos de segurança da informação, segundo os padrões internacionais (ISO/IEC 17799:2005) são definidos conforme abaixo:

- Confidencialidade - propriedade que limita o acesso a informação tão somente às entidades legítimas, ou seja, àquelas autorizadas pelo proprietário da informação.
- Integridade - propriedade que garante que a informação manipulada mantenha todas as características originais estabelecidas pelo proprietário da informação, incluindo controle de mudanças e garantia do seu ciclo de vida (nascimento, manutenção e destruição).
- Disponibilidade - propriedade que garante que a informação esteja sempre disponível para o uso legítimo, ou seja, por aqueles usuários autorizados pelo proprietário da informação.
- Autenticidade - propriedade que garante que a informação é proveniente da fonte anunciada e que não foi alvo de mutações ao longo de um processo.

- Irretratabilidade - propriedade que garante a impossibilidade de negar a autoria em relação a uma transação anteriormente feita
- Conformidade: propriedade que garante que o sistema deve seguir as leis e regulamentos associados a este tipo de processo.

Já o suporte para as recomendações de segurança podem ser encontradas em controles físicos ou lógicos os quais apresentamos basicamente abaixo:

- Controles físicos: são barreiras que limitam o contato ou acesso direto a informação ou a infraestrutura (que garante a existência da informação) que a suporta. Existem mecanismos de segurança que apoiam os controles físicos, como por exemplo, portas, trancas, paredes, blindagem, guardas, entre outros.
- Controles lógicos: são barreiras que impedem ou limitam o acesso à informação, que está em ambiente controlado, geralmente eletrônico, e que, de outro modo, ficaria exposta a alteração não autorizada por elemento mal intencionado. Existem mecanismos de segurança que apoiam os controles lógicos, como por exemplo, mecanismos de cifração ou encriptação, assinatura digital, sistemas biométricos, firewalls, cartões inteligentes.

No BDCC, os principais pontos de controle e segurança foram implementados na estrutura de crachás eletrônicos MIFARE e no controle de acesso lógico de empresas e pessoas com certificação digital do tipo e-CNPJ e e-CPF. Lembrando ainda, por fim, que existem no BDCC outros processos de segurança definidos, como por exemplo, a auditoria de pessoas e veículos cadastrados e a possibilidade de registro de termos de ocorrências.

5.3.1 CARTÕES ELETRÔNICOS MIFARE

Mifare, é o nome dado a tecnologia de cartões ou crachás inteligentes, também conhecidos como *smart cards* mas com necessidade de contato. Atualmente, além do uso para acesso a áreas restritas de empresas e terminais portuários, é o cartão mais usado na Bilhetagem Eletrônica no Brasil. Estão disponíveis nas mais diversas especificações apresentadas abaixo:

- Cartão MIFARE ISO 14443-A com chip EEPROM 1K de memória, chamados popularmente de MIFARE CLASSIC 1K;
- Cartão MIFARE ISO 14443-A com chip EEPROM 4K de memória, usado em grandes operações;
- Cartão MIFARE DESFIRE ISO 14443-A com chip EEPROM 4K de memória, usado em grandes operações;
- Cartão MIFARE ISO 14443-A com chip Ultralight de 512 bites, usado para pequenas transações;

Os produtos ISO/IEC 1443 são voltados para o mercado de controle de acesso físico. As credenciais que estão em conformidade com o ISO/IEC 14443 oferecem soluções que vão desde os cartões de memória de baixo custo até cartões com microprocessadores de alta segurança.

5.3.1.1 ESTRUTURA DOS CRACHÁS BDCC

Por determinação da Alfândega de Santos, através da Portaria ALF/STS n. 200, o Projeto do BDCC assumiu a tecnologia MIFARE CLASSIC 1K para o desenvolvimento do crachá BDCC de forma a preservar o investimento feito pelas empresas *alfandegadas* para atendimento ao SSPP, cujas leituras e crachás existentes foram totalmente aproveitados na implementação do credenciamento via BDCC.

Entretanto, o recinto que quiser optar pelo crachá MIFARE PLUS, evolução do CLASSIC com maior espaço de gravação interno, poderá fazê-lo desde que respeitado, num primeiro momento, o padrão de gravação do CLASSIK de 1K, garantindo assim a sua leitura em todo e qualquer equipamento e/ou catraca. A partir do momento que se defina a atualização do “firmware” nas catracas mantendo simultaneamente a capacidade de leitura dos tipos CLASSIC e PLUS, a empresa poderia então iniciar a sua adaptação para este novo patamar.

Por outro lado e, visando revestir a tecnologia CLASSIC 1K de toda a garantia contra clonagem do crachá, a ABTRA está implementando, em nível de aplicação do BDCC, as “contramedidas” definidas pela NXP, subsidiária da PHILIPS no Brasil, empresa detentora da Patente MIFARE, que serão apresentadas no item 10.1.4.

Para que o cartão possa ser usado para emissão por parte do BDCC é necessário que a senha de leitura/gravação dos setores 13, 14, 15 e 16 esteja com o padrão de fábrica.

O crachá especificado possui uma capacidade de armazenamento de 1kb (1024 bytes), sendo os primeiros 512 bytes utilizados pela Autoridade Portuária (CODESP) para o sistema SSPP e os últimos 256 bytes reservados para utilização por parte da autoridade aduaneira (Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos) para o sistema BDCC, sendo possível à pessoa jurídica (empresa) gravar seus dados internos no espaço restante. No espaço reservado a CODESP (Autoridade Portuária) os dados poderão ser alterados a qualquer momento/definidos pela CODESP para atendimento às suas necessidades de controle de acesso.

Vale ressaltar, que existem dois tipos de crachás, os crachás de pessoas e os crachás de veículos e o leiaute interno de armazenamento de informações segue o padrão abaixo exemplificado:

- SETORES 00, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07.

São de gravação exclusiva da Autoridade Portuária (CODESP) e conterá os dados específicos de acesso à zona primária. As pessoas/veículos que necessitarem desse tipo de acesso deverão entrar em contato com a CODESP para a gravação dos dados necessários. Esses dados poderão ser alterados a qualquer momento / definidos pela CODESP para atendimento as suas necessidades de controle de acesso.

- DEMAIS SETORES – 08, 09, 10, 11.

Os demais setores do crachá não serão utilizados e estarão disponíveis para que a empresa vinculante as utilize da maneira que achar necessária. As senhas de gravação e leitura dessas trilhas adicionais poderão ser alteradas a qualquer momento pela empresa vinculante e não serão passíveis de controle pelo BDCC.

- SETORES 12, 13, 14, 15.

São setores de gravação exclusiva do BDCC, utilizando técnica de criptografia definida (RSA), e estão disponíveis para leitura por todos os intervenientes existentes desde que a leitora (catraca) tenha sido homologada para tal.

5.3.1.2 DADOS CRIPTOGRAFADOS - CONTRAMEDIDAS

Em atendimento as contramedidas definidas pela NXP, a ABTRA optou pela adoção da criptografia padrão RSA de 64 BITS para armazenamento dos dados no cartão. Esse método de criptografia é utilizado extensamente na Internet com um grau de segurança bastante elevado. Os sistemas clientes homologados receberão a chave para a leitura dos dados.

Segundo Courtois (2009) basta a adoção de uma chave de criptografia RSA maior que 48 bits para que todo o processo de gravação e leitura dos dados nos setores seja corretamente protegido.

Segundo Bla (2009) o cartão MIFARE Classic é um dos cartões sem contato mais utilizados no mundo. Foi criado pela NXP Semiconductors, e utiliza comunicação RFID compatível com o padrão ISO 14443A. No entanto utiliza protocolo e criptografia proprietários.

Este tipo de cartão vem sendo utilizado pela indústria em sistemas de controle de acesso em edifícios e principalmente substituindo tíquetes de transporte público. Em 2008 dois grupos de pesquisadores, trabalhando de forma mais ou menos independente realizaram a engenharia reversa do protocolo de comunicação e da cifra Crypto-1 utilizados no cartão descobrindo uma série de fraquezas de segurança que comprometeram seriamente a reputação do cartão. Como consequência um usuário mal intencionado poderá clonar o cartão em alguns segundos.

Desde então, o MIFARE Classic tem recebido muita exposição na mídia, e vem sendo pesquisado outras formas de ataque, pois existem diversos sistemas importantes que ainda utilizam esta tecnologia com a segurança do cartão comprometida. Desta forma, a associação brasileira de terminais e recintos Alfandegados, contratou a NXP para realizar o processo de gravação dos dados do BDCC nos crachás MIFARE da CODESP de forma a dar segurança a esse processo, sendo essa a principal característica técnica diferencial entre os sistemas.

Os dados da pessoa estarão posicionados no conjunto de caracteres descriptografados respeitando o quadro 1 informado abaixo:

Quadro 1 - Estrutura do Crachá de Pessoa

ITEM	DESCRIÇÃO	TIP	DIM	FORMATO	INIC	FIM
10	Código do Crachá	A	10	X(10)	001	010
20	Tipo do Documento – C=CPF ou	A	1	X	011	011
30	Documento	A	14	X(14)	012	025

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – 2011

Seguindo o definido abaixo na Portaria 200, os crachás do BDCC seguem a seguinte estrutura física:

PORTARIA Nº 200, DE 13 DE ABRIL DE 2011

Art. 28 - Os crachás de identificação de pessoas ou de Veículos, sem prejuízo do disposto no art. 47, deverão apresentar as seguintes características:

I - quanto ao material constitutivo e tecnologia:

a) mídia em PVC, nas medidas de 8,6 cm de altura por 5,4 cm de largura, com chip eletrônico incorporado

de forma definitiva, que permita a impressão de alta qualidade, opcionalmente com recursos holográficos de segurança;

b) tecnologia Mifare modelo "classic 1K", com capacidade de armazenamento de 1 kb (1.024 bytes), plus

ou superior, podendo optar por outros similares compatíveis;

c) trilhas de gravação divididas em setores, de forma a reservar as de número 14, 15 e 16 exclusivamente aos dados de banco de dados de crachá autorizado;

Parágrafo único - Quando a empresa vinculante for a própria emissora do crachá, essa identificação será subentendida pela ausência da informação, isto é, quando não constar indicação gráfica de empresa emissora, significará que é a própria vinculante que exerce essa atividade.

Foi definido ainda pela Portaria ALF/STS n.200 o leiaute de impressão para o crachá de pessoas e veículos, já constando os dados de impressão obrigatória, conforme pode-se ver nas figuras 20 e 21.

No crachá de pessoa deve obrigatoriamente conter:

- Nome completo por extenso;
- Nome reduzido (para impressão no crachá);
- Número do cadastro de pessoa (CPF);
- Número do documento de identidade (RG, RNE, PASSAPORTE),

data e órgão de expedição;

- Data de admissão na pessoa jurídica;
- Foto digitalizada.

Figura 20 - Sugestão de layout crachá de pessoa

Fonte: Portaria ALF/STS n.200/2011 - 2011

Os dados do veículo estarão posicionados no conjunto de caracteres descryptografados respeitando o quadro 2 informado abaixo:

Quadro 2 - Estrutura do Crachá de Veículo

ITEM	DESCRIÇÃO	TIP	DIM	FORMATO	INIC	FIM
10	Código do Crachá	A	8	X(10)	001	010
20	Tipo do Documento – R=Renavam/Documento Veículo	A	1	X	011	011
30	Documento	A	14	X(14)	012	025
40	Placa	A	10	X(10)	026	035

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – 2011

Foi definido pela Portaria ALF/STS n.200 o leiaute de impressão para o crachá de Veículos já constando os dados de impressão obrigatória.

- Tipo ou espécie, marca, modelo, ano de fabricação e cor

predominante;

- Placa e número RENAVAM;
- Número de registro na ANTT para veículo de carga;
- Proprietário ou arrendatário do veículo;
- Atividade a ser exercida que justifique o ingresso do veículo na zona portuária. O prazo ou período para o qual se refere o pedido.

Figura 21 - Sugestão de layout de crachá de veículo

O diagrama apresenta dois modelos de crachás de veículo, representados como telas de dispositivos móveis. O modelo à esquerda possui quatro campos de texto empilhados verticalmente: 'MARCA', 'MODELO', 'PLACA' e 'EMISSOR DO CARTÃO'. O modelo à direita possui um único campo de texto centralizado com o rótulo 'LIVRE'. Ambos os modelos possuem uma barra decorativa no topo.

Fonte: Portaria ALF/STS n.200/2011 - 2011

5.3.1.3 VALIDAÇÃO DE CRACHÁS

Para o efetivo controle do processo de segurança definido pela NXP no momento da validação do crachá na entrada da pessoa ou veículo as seguintes ações precisam ser executadas, esclarecendo ainda que a o método de leitura do ID real do crachá deve seguir o padrão FIFO (*First in, First Out*) e que em caso de falha em algum dos pontos da validação o crachá não será considerado válido e o acesso não deverá ser concedido.

- Leitura dos dados gravados no crachá;
- Descriptografar os dados para validação;
- Comparar o ID gravado criptografado no crachá com o ID real do crachá (fabricante)*;

- Validar a biometria do usuário gravado no cartão (caso tenha sido optado pelo uso da biometria).

5.3.2 CERTIFICAÇÃO DIGITAL E-CPF E E-CNPJ

O certificado digital da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil funciona como uma identidade virtual que permite a identificação segura e inequívoca do autor de uma mensagem ou transação feita em meios eletrônicos, como a web, garantindo sua autenticidade e integridade. Esse documento eletrônico é gerado e assinado por uma terceira parte confiável, ou seja, uma Autoridade Certificadora – AC, que, seguindo regras estabelecidas pelo Comitê Gestor da ICP-Brasil, associa uma entidade (pessoa, processo, servidor) a um par de chaves criptográficas. Os certificados contém os dados de seu titular conforme detalhado na Política de Segurança de cada Autoridade Certificadora.

Os certificados podem ser armazenados diretamente em um computador (Tipo A1), ou ainda em um *Smart Card* ou *Token* (Tipo A3). Esses dispositivos portáteis funcionam como mídias armazenadoras. Em seus chips são armazenadas as chaves privadas dos usuários. O acesso às informações neles contidas é feito por meio de uma senha pessoal, determinada pelo titular, chamado PIN (*Personal Identifier Number*). O *smart card* assemelha-se a um cartão magnético, sendo necessário um aparelho leitor para seu funcionamento. Já o token assemelha-se a uma pequena chave que é colocada em uma entrada USB do computador. Para serem emitidos, esses certificados necessitam da presença da pessoa que será a responsável pelo certificado em uma autoridade de registro (AR).

O processo de acesso ao sistema BDCC para empresas, ou seja, para os respectivos representantes legais cadastrados, é dado através do certificado digital de pessoa jurídica, chamado e-CNPJ. Já o acesso ao sistema para os responsáveis perante o sistema, cadastrados por esses representantes legais são permitidos via o certificado digital de pessoa física, o chamado e-CPF.

5.3.3 AUDITORIA DE PESSOAS E VEÍCULOS CADASTRADOS

O BDCC disponibilizou um módulo completo de auditoria a ser utilizado diretamente tanto pela Autoridade Aduaneira quanto pelo terminal alfandegado com vistas a garantir a qualidade dos dados registrados no banco de dados.

Através deste relatório são identificadas eventuais divergências entre o cadastro interno da empresa e o BDCC, apontando as pessoas e veículos com divergência de informação entre as respectivas bases de dados.

A obtenção de tal relatório se dá através da transmissão, pela empresa solicitante, da relação de CPF's válidos em sua base de dados interna, a qual será validada frente à relação de CPF's ativos no BDCC, sendo eventuais divergências apuradas e registradas neste relatório.

Cabe à empresa diante de eventual divergência proceder a sua correção. Dessa forma o BDCC garante a qualidade e confiabilidades das informações disponibilizadas no sistema, sujeitas a processo de auditoria com registro em sistema.

Também é possível utilizar essa ferramenta através de estruturas de dados via webservices ou EDI de forma a realizar essa auditoria com regularidade e de forma automatizada. O mesmo se aplica para a auditoria de Veículos, tendo como chave para pesquisa o número do RENAVAM.

A utilização deste relatório não invalida a obrigatoriedade da empresa em manter o cadastro do BDCC atualizado em tempo real. O relatório é apenas um instrumento adicional de auditoria, podendo ser processado de modo manual ou automatizado.

5.3.4 OCORRÊNCIA

O BDCC conta com uma completa estrutura para o que é chamado abertura de termo de ocorrência. Através desse termo, o terminal alfandegado ou outro interveniente do processo portuário pode a qualquer momento relatar a Alfândega da Receita Federal do Brasil um problema que teve no acesso a uma determinada instalação ou então, para que a segurança da instalação portuária registre uma tentativa de acesso indevido a sua área. Esse termo de ocorrência será analisado pela Alfândega de Santos e poderá ter como resultado final o bloqueio de acesso de uma pessoa, veículo, ou até empresa a uma área alfandegada.

5.4 PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO

O processo de implantação do BDCC para os intervenientes, terminais Alfandegados e demais atores do comércio exterior, ou seja, para todas as pessoas e veículos que entram e saem de áreas *alfandegadas* jurisdicionadas a Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, seguiram um ciclo de implantação onde cada um dos processos era acompanhado e validado pela ABTRA e principalmente pela autoridade aduaneira de forma a validar esses atores na correta implementação e uso do sistema.

O ciclo inicial de implantação do BDCC, foram definidos após diversas reuniões com a Alfândega do Porto de Santos, responsável pela Portaria ALF/STS n.200 e pela posterior publicação do Comunicado de Serviço ALF/STS/EQVIB/DIVIG n. 04 de 2011 que disciplinou a forma, prazos, local, de entrega da documentação prevista na Portaria 200.

Inicialmente, o processo de análise documental de mais de duas mil empresas pela Alfândega do Porto de Santos, criou uma burocracia e demora na agilização da liberação de credenciamento das empresas e consequentemente de pessoas e veículos de acesso ao Porto de Santos, e com isso, a Alfândega divulgou novo comunicado, desta vez o ALF/STS/EQVIB/DIVIG n.05 de 2013, instruindo para que as empresas fizessem o seu cadastro, ou seja, o cadastro da empresa e do

responsável legal perante a empresa, utilizando uma nova funcionalidade recém implementada pela ABTRA, através do certificado digital de pessoa jurídica, o chamado, e-CNPJ. Com essa nova função, as rotinas da receita federal se tornaram mais ágeis, e mais assertivas, pois parte do tempo perdida com a análise da documentação, que já é feita pela empresa responsável pela emissão do certificado digital, conforme visto no item 5.2.6, foi utilizada para o controle efetivo de acesso, análise dos comportamentos dessas empresas na solicitação das autorizações de permissionamento para acesso, seja de pessoas ou veículos, assim como análise dos termos de ocorrência.

Conforme demonstrado nas figuras 22 e 23 o ciclo de implantação do BDCC tanto para os terminais Alfandegados bem como para os demais atores do comércio exterior, ocorreu basicamente inicialmente com a adesão dos terminais ao projeto através de assinatura de um termo de adesão junto a ABTRA se comprometendo a pagar as despesas de manutenção do banco de dados e sistema gerenciador e consequentemente o cadastro das empresas, seus representantes, pessoas e veículos seja via formulários web ou eletronicamente, de forma integrada ao sistema de controle de acesso da empresa.

Figura 22 – Ciclo de implantação para os Terminais Alfandegados

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

Figura 23 - Ciclo de implantação para os demais atores do comércio exterior

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

6 BENEFÍCIOS ALCANÇADOS COM A IMPLANTAÇÃO DO BDCC

O BDCC é responsável por armazenar as informações de cadastro de pessoas e veículos autorizados a ingressar em locais e recintos Alfandegados na jurisdição da Alfândega de Santos cujos dados são compartilhados por toda a comunidade portuária, conforme previsto e determinado nas seguintes portarias:

PORTARIA CONJUNTA Nº 1 DE 01 DE JUNHO DE 2009

Art. 4º - § 1º - O BDCC será o banco de consultas quanto à identidade e à autorização da Alfândega/STS, para o acesso do portador de crachá eletrônico aos locais ou recintos Alfandegados.

Art. 4º - § 2º - Essa autorização não significa uma permissão de entrada ou saída nos portões de controle, caso não exista alguma motivação que justifique esse fato; devendo a empresa administradora desses locais ou recintos, informarem no sistema próprio, a que se refere o art. 14, da Portaria RFB nº 1.022, de 30 de março de 2009, as razões do evento e outros dados relativos à atividade do cadastrado e, se for o caso, ao movimento de carga sob sua responsabilidade.

PORTARIA ALF/STS N.200 DE 13 DE ABRIL DE 2011.

Art. 1º - Determinar que a autorização de acesso aos locais ou recintos Alfandegados seja efetuada por meio de sistemas eletrônicos de controle, reconhecendo que o Banco de Dados Comum de Credenciamento - BDCC, sistema desenvolvido pela iniciativa privada, representada pela Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados - ABTRA, sob a orientação das equipes desta Alfândega, e como consequência de protocolo de intenções entre aquela entidade e a Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, como sendo um sistema modelo, que permite a confirmação dos dados e é base para a emissão de crachás de identificação de pessoas e de Veículos homologados pela Alfândega, ou simplesmente "crachá homologado", com possibilidade de certificação da existência de prévia autorização legal, para acesso às áreas *alfandegadas* sob a jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, aos portadores desse documento.

O BDCC disponibiliza uma interface web para cadastro a partir do sítio <http://www.bdcc.org.br>, assim como possibilita a integração para a transmissão eletrônica das informações de cadastro a partir dos Sistemas de Controle de Acesso das Empresas, as quais são submetidas a um fluxo eletrônico de aprovação junto à Alfândega de Santos, sendo então retornadas ao solicitante para que proceda a emissão dos crachás dentro de um processo seguro, implementado no BDCC para impedir a clonagem dos crachás, que serão utilizados na liberação do acesso aos terminais Alfandegados.

Cada Recinto alfandegado, por sua vez, permanece com a sua estrutura de

controle de acesso, a qual será utilizada na validação do credenciamento no BDCC mediante leitura dos crachás, assim como deve validar e registrar a motivação correspondente cada um dos acessos.

O Sistema BDCC apresenta diversas funcionalidades implantadas conforme mostra a figura 24.

Figura 24 - Funcionalidades do BDCC

Fonte: Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

A primeira funcionalidade, Cadastro de Empresa e Responsável, é a única disponível na área pública do sistema.

Através dela o responsável pela empresa deve apresentar o seu certificado digital de pessoa jurídica e-CNPJ e realizar o cadastro da empresa no sistema, preenchendo os dados referentes ao responsável pelas operações no sistema, que são chamados de representantes perante o BDCC, e o tipo de natureza da empresa, definindo assim, o motivo/perfil de acesso da empresa para a receita federal do Brasil.

O cadastro da Pessoa Jurídica e de Responsável perante o BDCC poderá ser feito diretamente no site do sistema BDCC em www.bdcc.org.br e assim que

finalizado, a empresa recebe como retorno um número de protocolo, permanecendo o status da empresa como “Aguardando Aprovação” até que a Autoridade Aduaneira proceda à autorização no próprio sistema.

Caso não haja qualquer citação por parte da receita federal, o protocolo terá deferimento automático no sistema. Caso a receita federal registre alguma exigência, a empresa terá o prazo de 72 horas para que a Pessoa Jurídica ou Responsável perante o BDCC apresente a documentação exigida na Portaria ALF/STS n. 200. Caso esse prazo não seja respeitado, a solicitação de cadastro da empresa será automaticamente invalidada pelo BDCC e será necessário um novo processo de cadastro assim que a exigência for cumprida, de acordo com os requisitos desta portaria:

PORTARIA CONJUNTA Nº 1 DE 01 DE JUNHO DE 2009

Art. 22-... contendo os seguintes documentos:

- I. Contrato social ou estatuto referente à constituição da pessoa jurídica e às eventuais alterações, devidamente registrados no órgão competente, de forma a comprovar que o signatário tenha poderes de representação da empresa;
- II. Termo de Responsabilidade, assinado por quem tenha poderes, assumindo responsabilidade legal por todas as ações e omissões, das pessoas que receberão perfil de usuário do SSPP;
- III. Termo de Responsabilidade, firmado pelas pessoas indicadas pela empresa, que receberão perfil de usuário do SSPP na forma do inciso IV, do artigo 21 desta Portaria, assumindo responsabilidade legal, pela inserção e exclusão de dados eletrônicos no cadastro dos funcionários para a emissão e manutenção dos crachás.

Todo CNPJ será validado para garantir a integridade da informação e não será permitida a existência de CNPJ duplicado no BDCC.

Depois de obtida a aprovação junto à Autoridade Aduaneira, o Responsável perante o BDCC poderá iniciar o processo de cadastramento de seus funcionários/colaboradores e Veículos, através do acesso ao sistema com seu certificado digital de pessoa (e-CPF) o qual ficará pendente para aprovação por um período de 48 (quarenta e oito) horas. Findo este prazo e caso a Autoridade Aduaneira não tenha procedido ao bloqueio do credenciamento, o crachá estará liberado para a emissão e conseqüentemente a pessoa pré-autorizada a acessar áreas *alfandegadas* pelo prazo estipulado na permissão. Caso contrário o

Responsável perante o BDCC deverá se dirigir à Alfândega para regularização de eventual pendência que impeça o credenciamento dos funcionários/colaboradores e Veículos no BDCC.

O credenciamento da Pessoa Jurídica e de todos os crachás a ela vinculados terá validade de 01 (um) ano, devendo a renovação da Pessoa Jurídica ser solicitada na forma do disposto no artigo 22 da Portaria ALF/STS 200, com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias do vencimento.

No caso dos motoristas autônomos, a inclusão do pedido de cadastramento deverá ser feita pelos sindicatos e associações de classe ou, diretamente na CODESP, cabendo a estes a responsabilidade sobre as informações ali registradas. Em caso de admissão/demissão de funcionários ou de entrada/saída de Veículos na frota é responsabilidade do Responsável perante o BDCC a atualização do BDCC em tempo real com vistas a garantir a segurança no processo de acesso às áreas *alfandegadas*. Os perfis de acesso estão no manual do sistema apresentados no ANEXO K.

Importante ressaltar que o crachá do BDCC indica que a pessoa está habilitada (autorizada pela Alfândega) para ingresso em área Alfandegada. A liberação de ingresso, no entanto, compete diretamente ao recinto alfandegado mediante comprovação da motivação apresentada.

Fizeram parte do contexto de integração todos os terminais Alfandegados jurisdicionados pela Alfândega de Santos, cuja comunicação com o BDCC pode ser efetuada dentro de padrões, compreendendo serviços de WebServices, EDI ou via formulários Web que são detalhados no ANEXO G.

As empresas integradas ao BDCC conseguem através da pré-autorização da Alfândega dar Receita Federal do Porto de Santos, e consequentemente através da emissão dos crachás MIFARE, liberar em seus sistemas de controle de acesso a entrada e saída de pessoas e veículos de forma antecipada, sem que seja necessário a apresentação de nenhuma outra documentação. Única necessidade das empresas responsáveis pelas áreas *alfandegadas* é deixar registrado em seus

sistemas de controle de acesso a motivação que aquela pessoa ou veículo tem para entrar em sua área alfândega.

O BDCC (Banco de Dados Comum de Credenciamento) estabeleceu então um ambiente centralizado para a confirmação dos dados de identificação de pessoas e Veículos, e para a emissão de um crachá de identificação homologado, a ser lido em todos os locais e recintos Alfandegados do Porto de Santos e região. Para preservar todos os investimentos até então realizados, o BDCC foi criado de forma a aproveitar os crachás MIFARE já emitidos pelo SSPP, implementando, utilizando as ultimas quatro trilhas livres do crachá MIFARE da Autoridade Portuária – CODESP conforme se pode ver na figura 25.

Figura 25 - Estrutura dos crachás - Integração SSPP e BDCC

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

Todos esses pontos levaram não só a um maior controle e consequentemente segurança no processo de acesso as áreas *alfandegadas*, bem como estabeleceram uma maior agilidade nesses acessos. Nesse ponto, cabe

destacar, que normalmente quando se fala de maior controle, se fala de maior burocracia, e conseqüentemente de um processo mais moroso, o que não foi o caso registrado com a implantação do BDCC como se pode ver na análise do processo de entrada em áreas *alfandegadas* antes e depois da adoção do BDCC que será apresentada nos itens 6.1 e 6.2.

O resultado final do sistema em se tratando dos dados apurados em sua base é o seguinte:

Tabela 5 – Resultado do BDCC – Cadastros e outras informações

TOTAL DE CADASTROS	QUANTIDADE
EMPRESAS	4.408
VEÍCULOS	29.692
PESSOAS	95.608
TERMOS DE OCORRÊNCIA REGISTRADOS	628
TERMOS DE OCORRÊNCIA DEFERIDOS PELA RFB	68
TOTAL DE PESSOAS FÍSICAS BLOQUEADAS ATUALMENTE	16
TOTAL DE PESSOAS FÍSICAS JÁ BLOQUEADAS	78
TOTAL DE EMPRESAS BLOQUEADAS	00
TOTAL DE EMPRESAS JÁ BLOQUEADAS	04
TOTAL DE EMPRESAS INATIVADAS POR FALTA DE ENTREGA DE DOCUMENTAÇÃO OU SOLICITAÇÃO PARA REATIVAÇÃO POR CERTIFICADO DIGITAL E-CNPJ	1.961

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – acesso em 11/11/2014

Resumindo, a implementação do BDCC naquele momento permitiu racionalizar o uso de crachás, além de aumentar significativamente a segurança no acesso de pessoas físicas e veículos mediante autorização da Alfândega do Porto de Santos.

Paralelamente, o cadastramento prévio agilizou as operações de agendamento de transporte, mediante disponibilização da informação para consulta em tempo real sobre a validade da autorização de ingresso. O objetivo técnico proposto a ABTRA era implementar toda a especificação técnica detalhada do BDCC utilizando o melhor design de software, seguindo um modelo orientado a serviços com base em técnicas robustas e já conceituadas e referendadas de gerenciamento de projetos de desenvolvimento de software, mas de uma maneira mais ágil.

A melhor forma então foi agregar toda a experiência em desenvolvimento de projetos, sistemas e consequentemente produtos, customizando-os a fim de que os mesmos trouxessem todo o benefício esperado e definido pela Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos através da Portaria n. 200.

Conforme demonstrado detalhadamente nas figuras 26 e 27, através de uma análise detalhada do processo de entrada em área alfandegada antes da adoção do BDCC e após a adoção do BDCC, em virtude de o processo ser bastante minimizado, o tempo de acesso de uma pessoa ou veículo em local alfandegado diminui cerca de 80% ou seja, de 15 para 3 minutos.

Figura 26 - análise do processo de entrada em área alfandegada antes do BDCC – tempo médio 15 minutos

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - 2011

Figura 27 - análise do processo de entrada em área alfandegada após a utilização do BDCC – tempo médio 3 minutos

* Se agendamento antecipado for realizado não é necessário essa validação.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O grande desafio no desenvolvimento de um sistema para a iniciativa pública é atender a legislação de uma forma rápida, eficiente e eficaz, atendendo custos, prazos, com tudo muito bem documentado e, portanto um correto modelo ajustado de gerenciamento de projetos se faz necessário.

Com relação ao sistema, a implantação do BDCC permitiu racionalizar o uso de crachás para ingresso em área alfandegada, além de ter aumentado significativamente a segurança no acesso de pessoas e veículos mediante a possibilidade de a Alfândega poder autorizar ou bloquear esses acessos a qualquer momento. Além destes aspectos, os recintos Alfandegados contam ainda com um canal de comunicação, em tempo real, das ocorrências envolvendo pessoas e Veículos, onde uma atitude suspeita ou em desacordo com as práticas aceitas nos recintos poderá ser imediatamente comunicada, ficando à disposição da fiscalização para análise e investigação, podendo eventualmente e desde que comprovada a má fé, haver a determinação de bloqueio da pessoa e/ou veículo, ou até mesmo da empresa na qual a pessoa /veículo estão vinculados, situação esta imediatamente comunicada e atualizada nas catracas dos recintos através de integração eletrônica.

Outro aspecto importante a ser mencionado diz respeito à agilização operacional, onde o porte do crachá e a sua validação pelo recinto elimina a necessidade de apresentação de identificação pessoal - as pessoas já estão previamente cadastradas e identificadas, além de contarem com a autorização prévia da Alfândega para ingresso na área alfandegada. Caso a pessoa tenha esquecido o crachá, basta a segurança do recinto efetuar uma consulta ao BDCC para validação da situação de credenciamento da pessoa, simplificando o processo de cadastramento do próprio recinto. Paralelamente, o cadastramento prévio agiliza as operações de agendamento de transporte, antecipando a validação da habilitação da alfândega para acesso à área alfandegada.

Terminais Alfandegados, são áreas de fronteiras, e portanto, os sistemas de controle precisam ser regularmente ampliados e checados continuamente. Tais

controles aqui mencionados podem acarretar um investimento de alto custo inicialmente, porém levando em consideração os grandes prejuízos que poderiam ser obtidos com a ausência de segurança, o investimento fica plenamente justificado. O grande volume de pessoas e veículos que trafegam diariamente pelo porto de Santos representam um grande desafio no gerenciamento e por esse motivo o controle dessas entradas e saídas só poderiam ser realizadas graças a um processo tecnológico único de identificação. Os sistemas e componentes ora apresentados fazem parte do grupo de tecnologias que são empregadas no Porto de Santos e que tem se mostrado muito eficientes na otimização e controle da infraestrutura existente. Novos projetos começam a ser realizados no Porto de Santos utilizando componentes tecnológicos com enfoques diferentes como: o controle e identificação de veículos utilizando RFID, rastreamento de cargas utilizando lacre eletrônico, escaneamento de cargas para fins de fiscalização e controle, etc. Esses projetos fazem parte da iniciativa do governo federal chamada Projeto Cadeia Logística Inteligente que tem como primeiro módulo o sistema de controle de caminhões Portolog apresentado no item 4.5. Todos eles representam um novo marco da cadeia logística brasileira acrescentando tecnologias já utilizadas em várias partes do mundo, além de permitir o incremento da produtividade e mitigar riscos cada vez maiores e mais difíceis de serem detectados, de forma a garantir que tenhamos cada vez mais um aumento das importações e exportações brasileiras com segurança, eficiência e eficácia.

O BDCC em uso no Porto de Santos poderia ser facilmente empregado para controlar outras áreas como, por exemplo, a entrada e saída de pessoas em jogos de futebol, evitando que torcedores indevidos assistam aos jogos, o acesso a bancos, evitando que pessoas que tenham antecedentes criminais acessem bancos, e facilitar ainda o acesso a prédios comerciais utilizando, por exemplo, um documento eletrônico único como o certificado digital e-CPF, dando eficiência e eficácia a esses controles com um aumento significativo da segurança.

O próximo passo com relação à segurança no processo de acesso é o uso de inteligência artificial nos processos de análise e controle. Em recente pesquisa elaborada e enviada aos 60 terminais Alfandegados jurisdictionados a Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos (ANEXO I), foi possível ter uma análise clara

sobre quais os sistemas de segurança já estão implantados nos terminais bem como o nível desses atendimentos em se tratando principalmente das legislações aduaneiras apresentadas com relação ao BDCC e a sua integração com os sistemas de OCR (*Optical Character Recognition*), no que tange o reconhecimento das placas de veículos e identificação de contêineres de forma automática e do Circuito Fechado de TV - CFTV descritos na Portaria ALF/STS n.200 e n.228. Grande parte dos terminais Alfandegados já atendem os requisitos para alfandegamento e tem esses requisitos técnicos implantados mas menos de 50% das empresas tem esses sistemas de controle integrados e pouco mais de 20% tem inteligência artificial aplicada a esses dispositivos como pode se ver no item 7.1.

Varias iniciativas governamentais nesse sentido foram trabalhadas nos últimos anos, dentre as principais destaco a intenção do Governo Federal da criação de um Banco de Dados Integrado do Sistema Único de Saúde – SUS. Atualmente o SUS tem 4 sistemas de cadastro nacionais. O primeiro o CadSUS é o sistema de Cadastramento de Usuários do Sistema Único de Saúde permite a geração do Cartão Nacional de Saúde. O segundo é o RITAS que é uma ferramenta para a gestão do banco de dados do CadSUS. O terceiro é o CID-10, que trata de um cadastro da classificação e padronização de doenças e problemas relacionados a saúde e o quarto e ultimo cadastro é o CNES, que armazena os dados gerenciais dos estabelecimentos e de profissionais vinculados ao SUS. Também em destaque o sistema SICA – Sistema de Identificação e Controle de Acesso em estudo pela Infraero para implantação, ampliação e integração em todos os aeroportos brasileiros. O SICA, da INFRAERO, muito parecido com o que acontece na Receita Federal do Brasil, é parte de um conjunto de sistemas, onde também fazem parte o STVV – Sistema de Televisão Vigilância e o SDAI – Sistema de Detecção e Alarme de Incêndio, que em conjunto formam o SISA – Sistema de Informações de Segurança Aeroportuária.

Faz-se necessário deixar claro que não existem apenas controles de acesso de pessoas e veículos, existe também o controle da movimentação de cargas, sejam eles containerizadas, em granel líquido e sólido, de veículos ou de cargas soltas. Portanto a vida dos órgãos anuentes na fiscalização desses diversos processos e sistemas fica ainda mais com complexa haja visto que a partir de 2015, iniciasse

efetivamente o programa brasileiro chamado OEA – Operador Econômico Autorizado, que define novas regras com base na ISO 28000 e em critérios da OMA – Organização Mundial das Aduanas nos quesitos necessários para que empresas possam importar e exportar mercadorias dos principais países signatários da Europa, Ásia e Estados Unidos, sendo que esses países devem ter acordos de mútuos de cooperação com o Brasil.

Além dos já citados DTe e BDCC, uma terceira solução criada pela ABTRA em 2013 tornou possível a instalação de um circuito de computadores, links de dados e monitores de vídeo que reúne na central de operações de vigilância (COV) da Alfândega do Porto de Santos, em um painel único, os dados e imagens dos recintos sob jurisdição daquela aduana, transmitindo on-line de seus sistemas de controle de acesso, monitoramentos por câmeras do Circuito Fechado de TV (CFTV) e dos equipamentos de reconhecimento de caracteres de placas e identificação de contêineres, os chamados OCR (*Optical Character Recognition*), e por fim, dos equipamentos para escaneamento de cargas, os chamados escâneres de Raio-X ou gama em atendimento não só a Portaria RFB 3.518 bem como as Portarias locais da RFB do Porto de Santos n. 228, 229, 230. O projeto da Receita Federal do Porto de Santos deu um salto de qualidade na racionalização e fiscalização aduaneira dos contêineres e cargas que entram e saem do porto.

Em 2014, a ABTRA se lançou a um novo desafio e criou o sistema de Pedido de Embarque Eletrônico – ePEM em atendimento a Portaria ALF/STS n.149 de 2014. Com esse sistema a Alfândega de Santos passou a autorizar eletronicamente, em algumas horas, o embarque de grãos, veículos, bobinas de aço, celulose entre outros materiais. Isso significa maior agilidade nas operações destes tipos de carga pelos terminais e diminuição de custos para o exportador, o transportador e o armador.

Agora em janeiro de 2015 a ABTRA, acaba de entregar uma interface do Sistema DTe e o Sistema de Informações Agropecuária - SIGVIG do Vigiagro, órgão vinculado ao Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento – MAPA, que faz o controle fitossanitário das cargas nos portos. Assim toda vez que um contêiner contendo madeira entrar em um terminal, o SIGVIG receberá a informação

automaticamente do DTe em até 24 horas fará a liberação ou bloqueio da carga com solicitação de posicionamento para inspeção pelo órgão para vistoria in loco. O recinto e o importador receberão a informação automaticamente que deverão posicionar a carga para inspeção.

Com o desenvolvimento de todos esses sistemas, e buscando uma maior otimização de todos eles e de todos os processos existentes, a ABTRA estará lançando agora abril de 2015 à primeira Janela Única Portuária – JUP a ser implantada nos Portos Brasileiros, começando pelo Porto de Santos, janela essa estritamente operacional, preparada para ser integrada com o sistemas do Governo Federal Portal Único do Comércio Exterior – Siscomex e PSP - Porto sem Papel. O modelo desta janela segue o mesmo padrão implementados (*single window*) nos portos da Finlândia, Alemanha, Guatemala, Hong Kong, Malásia, Singapura, Suécia e Estados Unidos onde cabe a comunidade portuária o gerenciamento do sistema. Abaixo modelo proposto pela SEP para o Brasil:

Figura 28 - SEP – Sistemas de Gestão Portuária (Acesso Terrestre e Marítimo)

Fonte: Apresentação PowerPoint SEP – Adaptado pelo Autor -

<https://drive.google.com/folderview?id=0B8EsdZcBM4PzNENCZmZOSXFJWDA&usp=sharing> –
acessado em 10/12/2014

Baseado nessas experiências, e nos sistemas já existentes, a ABTRA montou uma estrutura de comunicação EDI¹⁹/EDIFACT²⁰/XML²¹, com modelo de segurança baseado no *ISPS Code* com crachás Mifare, contendo um documento único que ampara todo o transporte da carga da origem ao destino final, utilizando comunicando FTP segura com certificação digital e-CNPJ e acesso aos sistemas apenas via certificação digital e-CPF. O sistema simula uma operação real de um terminal alfandegado como pode ser verificado na figura 29.

Figura 29 - Janela Única Portuária – JUP/ABTRA

Fonte: ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – acessado em 01/03/2015

A JUP nada mais é do que um sistema que concentrará a integração com todos os sistemas não só de controle de acesso, bem como de controle de cargas. Através de um único portal será possível acesso a todos os sistemas dos recintos e locais Alfandegados, bem como aos sistemas do governo.

19 Eletronic Data Interchange – significa a troca estruturada de dados através de uma rede de dados qualquer de forma previamente estruturada.

20 Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport - é um padrão internacional de EDI, para descrição textual de documentos visando o armazenamento e envio por meios eletrônicos.

21 Extensible Markup Language – é uma linguagem de marcação recomendada pela W3C para a criação de documentos com dados organizados hierarquicamente, tais como textos, banco de dados ou desenhos vetoriais

Os novos sistemas que estão sendo utilizados atualmente no Porto de Santos estão contribuindo para que a segurança seja aumentada, além de possibilitar a implementação de políticas públicas, devido ao fato de aumentar o conhecimento sobre as utilização da infraestrutura existente.

Na pesquisa final é apresentado o atual estágio no processo amplo e global de acesso ao Porto de Santos, demonstrando então que ainda há muito a fazer para que os requisitos de segurança sejam alcançados de forma automatizada e integrada, para que o programa Operador Econômico Autorizado seja completamente implantado e ainda, para que seja possível no futuro próximo o despacho e liberação de mercadorias e cargas sobre águas (no navio). O principal destaque está em os terminais alfandegados apesar de terem diversos sistemas de controle conforme apresentado nesta dissertação, e possuírem departamentos e pessoas que cuidam especificamente de acesso as empresas, essas empresas ainda não contam com processos e rotinas automatizadas baseadas em análise de imagens com inteligência artificial, dando então alertas automáticos aos tomadores de decisão de segurança das empresas privadas ou órgãos anuentes, e ainda esses sistemas de controle não estarem integrados entre si, o que acaba por dificultar a análise e controle dos dados e informações que estão nesses sistemas armazenados, tanto pelas empresas como pelos órgãos anuentes competentes.

Pesquisa Final - Como está o Processo de Segurança no Controle de Acesso no Porto de Santos

■ NÃO ■ SIM

REFERÊNCIAS

ABREU, V. S. ; ROSSI, Luiz Natal ; DIAS, E. M. . **The ITS Components in the Optimization and Control of People and Vehicles Circulation at the Brazilian Ports**. In: 18th International Conference on Circuits, Systems, Communications and Computers - CSCC14, 2014, Santorini. Anais do 18th International Conference on Circuits, Systems, Communications and Computers - CSCC14. Santorini, 2014. v. II. p. 616-620.

ABREU, V. S. ; LIMA, A. S. ; DIAS, M. L. R. P. ; FONTANA, C. ; DIAS, E. M. **ITS Components in the Optimization and Control of People and Vehicles Circulation at the Port of Santos**. In: 2nd European Conference of Systems (ECS'11), 2011, Tenerife. Anais do 2nd European Conferene of Systems (ECS'11). Tenerife: WSEAS e-library/conferences, 2011. p. 46-50.

BLA (2009) Bla. **Crpto1 - Open implementations of attacks against the crypto1 cipher, as used in some RFID cards**. <http://code.google.com/p/crpto1/>, 2009. Disponível em 01/05/2014.

CAMARGO, V.C. **Segurança e agilidade na cadeia de suprimentos**. 2009. 63 f. Trabalho de conclusão de curso de administração com habilitação em gestão de negócios internacionais – Faculdade de Gestão e Negócios. Universidade Metodista de Piracicaba, Piracicaba.

CANDIDO, DANIEL HENRIQUE. **Mitologia e climatologia: um estudo das divindades relacionadas à ocorrência de tempo severo**. Artigo publicado. Universidade de Campinas – UNICAMP. Campinas, 2012.

COHN MIKE. - **Desenvolvimento de Software com Scrum** - Aplicando Métodos Ágeis com Sucesso, Editora Bookman, 2011.

COURTOIS (2009) **Nicolas T Courtois. Card-Only Attacks on MiFare Classic**. http://www.cosic.esat.kuleuven.be/rfidsec09/Papers/mifare_courtois_rfidsec09.pdf. 2009. Disponível em 01/05/2014.

CRUZ, FÁBIO - **Scrum e PMBOK unidos no Gerenciamento de Projetos**, Editora Brasport, 2013

DIAS, M. L. R. P ; CARVALHO, A. B; DIAS, E. M. ; MORE, R. F. **Modelo Jurídico de Exploração Portuária de Áreas e Instalações de Uso Público Pós-Resolução nº 2.240/2011 da Antaq**. Revisto Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, São Paulo 20 jan. 2012, p. 23-39, 2012.

FERNANDES, MARCELO GOMES, **Modelo Econômico Operacional para análise e dimensionamento de terminais de contêineres e veículos**. São Paulo, 2001. 128 f. Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2001.

FONTANA, C. F. – **Metodologia para a implantação dos processos da cadeia logística segura**; 2009. 175 p. Tese (Doutorado). Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2009.

FONTANA, C. F. – **Modelo de Automação de um sistema de Controle de Carga para a Aduana nos Portos Brasileiros**; 2004. 129 p. Dissertação (Mestrado). Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2005.

GREENE J e STELLMAN A. - **Use a Cabeça ! PMP**, Editora Alta Books, 2008.

GOMES, CLÁUDIA DE OLIVEIRA. **Estudo analítico e operacional do modelo tecnológico para implantação de um sistema de segurança publica portuária adequado ao ISPS CODE implementado no Porto de Santos**. 2008. 161 f. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2008.

HELDMAN, KIM – **Gerencia de Projetos: Guia para o exame oficial do PMI**, Editora Campus, 2003.

MORINI, C, – **Logística internacional segura: Operador Econômico Autorizado (OEA) e a gestão de fronteiras no Século XXI**, Atlas, 2011.

OLIVEIRA, C. T. **Modernização dos portos**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

PEREIRA, SÉRGIO LEITE. **Avaliação da Modernização Portuária no Desenvolvimento da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2012. Dissertação (Mestrado) – Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

PIRES, F. **Metodologias de Automação Integradas ao Centro de Controle, Comunicação, Operações e Segurança – CCCOS para o Sistema de Segurança Portuário**. 2011. 156 p. Dissertação de mestrado. Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2011.

RUSSO FILHO, A. - **Comércio internacional, um modelo para segurança portuária e modernização da Aduana brasileira**. 2006. 122 f. Dissertação (mestrado). Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2006.

KEEDI, S. e MENDONÇA, P. C. C. - **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

SILVA, ADEMIR LUIZ. **Da cruzada à demanda. A tradição épica da ordem dos templários na baixa idade média portuguesa séculos XII – XIV**, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2008.

SMART CARD ALLIANCE: **O Uso de Cartões Inteligentes para Acesso Físico Seguro**. Publicação Julho 2003. Modificado em outubro de 2006.

SOUZA, M. B. - **Controle de Acesso: Conceitos, Tecnologias e Benefícios**, Sicurezza, 2010.

SOUZA, W. B. – **Cartão MIFARE Classic ataques e medidas de contorno**. Dissertação apresentada ao Instituto de Matemática e Estatística da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências, São Paulo, Novembro de 2011.

TORRES, LUÍS FERNANDO RIBEIRO. **Estudo analítico e operacional da supervia eletrônica de dados: um modelo de gestão eletrônica para os portos brasileiros**. 2008. 167 f. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2008.

OUTRAS REFERÊNCIAS CONSULTADAS NA INTERNET:

Secretaria de Portos (SEP)

<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional> - Acesso em:
20/07/2013

Lei Federal de Modernização dos Portos (LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993)

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/l8630.htm - Acesso em:
21/05/2013

Receita Federal do Brasil

<http://www.receita.fazenda.gov.br/> - Acesso em: 10/07/2013

Secretaria de Portos (SEP)

<http://www.portosdobrasil.gov.br/> - Acesso em: 23/04/2013

Resumo Histórico do Porto de Santos (CODESP)

<http://www.portodesantos.com.br/historia.php> - Acesso em: 12/01/2013

Relatório Anual 2013 - (CODESP)

<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2013.pdf> - Acesso em:
09/03/2014

One Hundred Ports

<http://www.lloydslist.com/ll/news/top100/ports-and-logistics/> - Acesso em:
22/05/2014

CODESP

<http://www.portodesantos.com.br/> - Acesso em: 12/01/2014

Conportos certifica Santos como porto seguro

<http://www.portodesantos.com.br/pressRelease.php?idRelease=470> -
Acesso em: 22/03/2014

Sistema de Segurança Pública Portuária (SSPP)

http://www.portodesantos.com.br/isps_code.php - Acesso em: 18/03/2014

Banco de Dados Comum de Credenciamento (BDCC)

<http://www.bdcc.org.br> - Acesso em: 17/08/2013

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)

<http://www.abtra.com.br/> - Acesso em: 17/08/2013

Portaria ALF/STS n.200 de 2011

http://www.bdcc.org.br/bdccweb/faces/apresentacao_e_minuta_portaria.zip - Acesso em: 17/08/2013

Portaria SRF n. 3.518 de 2010

<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/Portarias/2010/portrfb35182011.htm> - Acesso em: 17/08/2013

Organização mundial das aduanas - OMA. Disponível em:

<http://www.wcoomd.org/en.aspx> - Acesso em: 20/09/2013.

Apresentações PowerPoint - Portolog. Disponível em:

<https://drive.google.com/folderview?id=0B8EsdZcBM4PzNENCZmZOSXFJWDA&usp=sharing> – Acesso em 10/12/2014.

BLA (2009). Crpto1 - Open implementations of attacks against the crypto1

cipher, as used in some RFID cards. <http://code.google.com/p/crpto1/>, 2009. Disponível em 01/05/2014.

COURTOIS (2009). Nicolas T Courtois. Card-Only Attacks on MiFare Classic.

http://www.cosic.esat.kuleuven.be/rfidsec09/Papers/mifare_courtois_rfidsec09.pdf. 2009. Disponível em 01/05/2014.

ANEXOS

ANEXO A – SOLICITAÇÃO DE HOMOLOGAÇÃO DO BDCC

Santos, 12 de maio de 2011
Carta ABTRA nº 058/2011

Excelentíssimo Senhor
Dr. José Antonio Gaeta Mendes
Inspetor da Alfândega da Receita Federal do Brasil no Porto de Santos

Assunto: Autorização para utilização do BDCC - Banco de Dados Comum de Credenciamento e de Regração Lógica dos Crachás MIFARE existentes, em atendimento aos Artigos 1º, § 4º e 46º, § 1º da Portaria nº. 200 da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, datada de 13 de abril de 2011.

A Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), através desta, solicita a autorização para utilização do Banco de Dados Comum de Credenciamento (BDCC), sistema desenvolvido pela iniciativa privada, com a cooperação das Autoridades Portuária e Aduaneira, nos termos da Portaria Conjunta nº 01 de junho de 2009 (anexa) que visa estabelecer um ambiente centralizado para a confirmação dos dados de identificação de pessoas e veículos, e para a emissão de crachá de identificação homologado, a ser lido em todos os locais e recintos alfandegados do Porto de Santos e região, em atendimento à Portaria nº. 200 da Alfândega da Secretaria da Receita Federal do Porto de Santos, de 13 de abril de 2011.

O referido banco de dados se encontra instalado e integrado aos Sistemas de Controle de Acesso dos Recintos Alfandegados e em uso pela Alfândega do Porto de Santos, setores EQVIB e DIGIN, desde outubro de 2010 e atendem por completo a todos os artigos e incisos da referida portaria.

Escopo do BDCC

O BDCC disponibiliza uma interface web para cadastro, acessada a partir do site <http://www.bdcc.org.br>, assim como possibilita a integração para a transmissão eletrônica dos cadastros diretamente a partir dos sistemas internos das empresas. Em ambos os casos, as informações cadastradas são submetidas a um fluxo eletrônico de aprovação junto à Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, ficando então aprovada a emissão dos crachás homologados de pessoas e veículos para ingresso em área alfandegada.

Importante ressaltar que o crachá do BDCC indica que a pessoa está habilitada (autorizada pela Alfândega) para ingresso em área Alfandegada, cuja liberação de ingresso, no entanto, compete diretamente ao recinto alfandegado mediante comprovação da motivação apresentada em seu sistema de controle de acesso.

Santos, 12 de maio de 2011
Carta ABTRA n.º 058/2011

Excelentíssimo Senhor
Dr. José Antonio Gaeta Mendes
Inspetor da Alfândega da Receita Federal do Brasil no Porto de Santos

Assunto: Autorização para utilização do BDCC - Banco de Dados Comum de Credenciamento e de Regração Lógica dos Crachás MIFARE existentes, em atendimento aos Artigos 1º, § 4º e 46º, § 1º da Portaria n.º 200 da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, datada de 13 de abril de 2011.

A Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), através desta, solicita a autorização para utilização do Banco de Dados Comum de Credenciamento (BDCC), sistema desenvolvido pela iniciativa privada, com a cooperação das Autoridades Portuária e Aduaneira, nos termos da Portaria Conjunta nº 01 de junho de 2009 (anexa) que visa estabelecer um ambiente centralizado para a confirmação dos dados de identificação de pessoas e veículos, e para a emissão de crachá de identificação homologado, a ser lido em todos os locais e recintos alfandegados do Porto de Santos e região, em atendimento à Portaria n.º 200 da Alfândega da Secretaria da Receita Federal do Porto de Santos, de 13 de abril de 2011.

O referido banco de dados se encontra instalado e integrado aos Sistemas de Controle de Acesso dos Recintos Alfandegados e em uso pela Alfândega do Porto de Santos, setores EQVIB e DIGIN, desde outubro de 2010 e atendem por completo a todos os artigos e incisos da referida portaria.

Escopo do BDCC

O BDCC disponibiliza uma interface web para cadastro, acessada a partir do site <http://www.bdcc.org.br>, assim como possibilita a integração para a transmissão eletrônica dos cadastros diretamente a partir dos sistemas internos das empresas. Em ambos os casos, as informações cadastradas são submetidas a um fluxo eletrônico de aprovação junto à Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, ficando então aprovada a emissão dos crachás homologados de pessoas e veículos para ingresso em área alfandegada.

Importante ressaltar que o crachá do BDCC indica que a pessoa está habilitada (autorizada pela Alfândega) para ingresso em área Alfandegada, cuja liberação de ingresso, no entanto, compete diretamente ao recinto alfandegado mediante comprovação da motivação apresentada em seu sistema de controle de acesso.

ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados
Rua Martim Afonso, 24 - Conj. 51/52 - Santos - SP - CEP 11010-912
Tel/Fax: +55 13 2105-7300 - www.abtra.com.br

Tecnologia e Segurança

Tendo como premissas o investimento em um aplicativo concebido de forma a assegurar sua vida útil, sem que sejam necessários novos investimentos a curto e médio prazo, e seu alinhamento à diretriz tecnológica apontada pela Receita Federal do Brasil através do SERPRO (Serviço Federal de Processamento de Dados), assumida pela Secretaria de Portos (SEP), foi definida a utilização da Plataforma Oracle Database e Sp@Suite em sua última versão - 11G.

O BDCC foi criado utilizando as mais modernas tecnologias de comunicação e interoperabilidade, sendo, portanto, possível acessá-lo e integrá-lo através do protocolo Odette OFTP, de formulários web disponíveis em www.bdcc.org.br e de Webservices. Todas as transmissões eletrônicas (EDI e Webservices) e acesso web só são possíveis através da utilização de certificados digitais, de modo a garantir a integridade, confidencialidade, confiabilidade, validade jurídica e segurança do dado trafegado e armazenado.

Contingência

O primeiro nível de contingência está baseado na contratação do serviço de Data Center para a armazenagem do BDCC, cuja estrutura fornecida pela IBM em Hortolândia garante uma SLA de 98%.

Igualmente, está definido um Plano de Continuidade Operacional (PCO) que prevê a recuperação do ambiente em caso de desastre no prazo de até três horas. Vale lembrar que o sistema do BDCC mantém a lista de crachás habilitados/bloqueados atualizada em tempo real nas catracas dos recintos, cuja inoperância momentânea do BDCC não afeta o controle de acesso no aspecto aduaneiro e, por conseguinte, não paralisa as operações nos recintos alfandegados.

Sendo só para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários, aguardando então a referida homologação.

Cordialmente,

 Agnes D. B. Barreto de Vasconcellos
 Presidente

ANEXO B – RETORNO DA ALFÂNDEGA DE SANTOS HOMOLOGANDO O SISTEMA BDCC

Ministério da Fazenda

ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS
SEGIN – SERVIÇO DE GESTÃO E INFRAESTRUTURA ADUANEIRA

Processo : 10120.000082/0511-57
Interessada: ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E
RECINTOS ALFANDEGADOS
CNPJ: 60.016.326/0001-39
Assunto: Autorização do Banco de Dados de Crachá – BDCC com base na
Portaria ALF/STS nº 200, de 13/04/2011.

Trata o presente processo de um pedido para autorização de funcionamento do Banco de Dados para emissão de crachás eletrônicos, denominado BDCC – Banco de Dados Comum de Credenciamento, um projeto da interessada ABTRA, desenvolvido como consequência de convênio de assistência técnica entre ela e a Codesp, assinado em 31/03/2009, e que vai ao encontro dos objetivos da Portaria conjunta ALF/STS – CODESP nº 01, de 01 de junho de 2009, que formalizou a cooperação entre as autoridades Portuária e Aduaneira com o objetivo de facilitar o acesso controlado de pessoas e veículos na zona portuária de Santos.

Segundo as informações da Eqvib e do Setec constantes neste processo em conformidade com o disposto no § 4º do art. 1º e no caput do art. 20 da Portaria ALF/STS nº 200/2011, concluindo que o sistema cumpre as exigências da referida portaria no que diz respeito às suas funcionalidades, confirma que o BDCC está em condições de ser autorizado pelo Sr. Inspetor-chefe da Alfândega de Receita Federal do Brasil do Porto de Santos a constituir-se como um Banco de Dados de emissão de crachás eletrônicos para uso comum em todos os recintos e locais alfandegados sob a sua jurisdição.

Desta forma, proponho seja deferido o pedido.

Deiro o pedido, e, a partir da ciência deste despacho, autorizo a utilização do BDCC – Banco de Dados Comum de Credenciamento como Banco de Dados de emissão de crachás eletrônicos de uso comum em todos os recintos e locais alfandegados sob esta jurisdição.

CIENTE EM:

Santos, 2 de Setembro de 2011

Agnes D.B. Barbelto de Vasconcellos
ABTRA - Associação Brasileira de Terminais
e Recintos Alfandegados
Presidente do Conselho Diretivo

ARF

ANEXO C – PROTOCOLO DE INTENÇÕES ASSINADO ENTRE CODESP E ABTRA

PROTOCOLO DE INTENÇÕES

BANCO DE DADOS COMUM DE CREDENCIAMENTO - BDCC

Pelo presente PROTOCOLO DE INTENÇÕES, a **CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo**, sediada à Av. Conselheiro Rodrique Alves, s/nº, Macuco, Santos/SP, CEP 11015-900, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 44.837.524/0001-07, neste ato representada pelo Sr. Presidente Engº. José Roberto Correia Serra, doravante denominada simplesmente **CODESP**, e a **Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - ABTRA**, sediada à Rua Martim Afonso nº. 24, conj. 51, Centro, Santos/SP, CEP 11010-912, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 60.016.326/0001-39, neste ato representada por sua Diretora Presidente, Sra. Agnes D. B. Barbeito de Vasconcelos, doravante denominada **ABTRA**, firmam o presente instrumento, com objetivo de colaborar reciprocamente de modo a dinamizar os estudos e desenvolvimento do Banco de Dados Comum do Credenciamento (BDCC) e sua Integração com o Sistema Informatizado de Controle de Acesso de Pessoas e Veículos em suas versões para atendimento ao ISPS Code e à Portaria 73, compartilhando a mesma base de cadastro.

CONSIDERANDO

I - a firme disposição da CODESP de elaborar estudos e desenvolver projetos com o objetivo de desburocratizar a movimentação de pessoas e veículos oriundas e destinadas de/aos Portos Brasileiros;

II - os objetivos da ABTRA de promover o desenvolvimento dos setores portuário, de logística e transporte em parceria com o Poder Público, notadamente:

a) a necessidade de incrementar as estatísticas, os controles e a agilidade na movimentação de cargas;

b) a contribuição no desenvolvimento de ferramentas e sistemas de controle e fiscalização da movimentação de fluxos de cargas oriundas e destinadas de/aos Portos Brasileiros de forma coerente com os sistemas, normas e usos e costumes Internacionais;

III - o interesse da CODESP em utilizar a experiência e expertise da ABTRA, para auxiliá-la nos estudos e desenvolvimento do Banco de Dados Comum do Credenciamento (BDCC) e sua Integração com o Sistema Informatizado de Controle de Acesso de Pessoas e Veículos;

RESOLVEM, de comum acordo, celebrar o presente PROTOCOLO DE INTENÇÕES, mediante as cláusulas e condições seguintes:

1. CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

Constitui objeto do presente Protocolo de Intenções a colaboração da ABTRA no processo de estudos e desenvolvimento do Banco de Dados Comum do Credenciamento (BDCC) e sua Integração com o Sistema Informatizado de Controle de Acesso de Pessoas e Veículos, notadamente colaborando com:

- a) a coleta de dados e desenvolvimento de ferramentas de controle logístico portuário;
- b) a identificação das necessidades e possibilidades dos setores portuário e de logística;
- d) o incremento do intercâmbio operacional entre os portos, terminais retroportuários e todos os demais atores envolvidos no Comércio Exterior Brasileiro, tanto nacional quanto internacionalmente.

2. CLÁUSULA SEGUNDA - DA CONSECUÇÃO DOS OBJETIVOS

2.1. Os estudos a serem desenvolvidos na conformidade do presente Protocolo de Intenções não implicarão em qualquer ônus econômico-financeiro ou responsabilidade técnica para a CODESP.

2.2. Em cada caso, caberá aos órgãos ou entidades a que estejam afetos definirem o escopo dos trabalhos e demais procedimentos aplicáveis, autorizando a realização dos referidos estudos.

2.2.1. A ABTRA manterá os contatos necessários com os interessados no projeto para o bom e fiel cumprimento do presente Protocolo de Intenções.

2.2.2. Os estudos de que trata este Protocolo de Intenções estarão voltados especificamente ao equacionamento das diversas variáveis para viabilização do Banco de Dados Comum do Credenciamento (BDCC) e sua Integração com o Sistema Informatizado de Controle de Acesso de Pessoas e Veículos, em toda a sua amplitude e dimensão.

2.2.3 – A CODESP viabilizará a participação da ABTRA nas reuniões de trabalho e em todos os foros em que o sistema e seus diversos estágios vierem a ser tratados ou discutidos.

2.3. O presente Protocolo de Intenções não exclui sua formalização pela CODESP com outros interessados, nem constitui exclusividade da ABTRA.

2.4. A ABTRA deverá fornecer a CODESP todos os dados e resultados de cada etapa do desenvolvimento dos estudos, bem como o seu resultado final, que poderá ser, a critério da CODESP, divulgado.

E por estarem assim acordados, as partes firmam o presente instrumento, redigido em quatro vias de igual teor e forma.

Santos, 26 de março de 2009.

José Roberto Correia Serra
Presidente da CODESP

Agnes D. B. Barbeito de Vasconcellos
Presidente do Conselho Diretivo da ABTRA

ANEXO D - ANEXO ÚNICO DO ATO DECLARATÓRIO - ADE COANA/COTEC 02/2003)

Seção 1 – Dos registros de operações nos recintos e estabelecimentos.

Entrada ou saída de pessoas:

- 1.1.1 nome;
- 1.1.2 tipo de documento pessoa I (CPF, Cédula de Identidade, identidade funcional interna, etc)*;
- 1.1.3 órgão emissor;
- 1.1.4 número;
- 1.1.5 data (ddmmaaaa);
- 1.1.6 horário (hhmmss);
- (*) para cada “tipo” deverá corresponder a uma tabela do sistema.

1.1 Entrada e saída de Veículos de carga:

- 1.1.1 Entrada (ou saída) de veículo diretamente do exterior (ou para o exterior):
 - 1.2.1.1 tipo de via de transporte (rodoviária, fluvial, marítima, aérea, ferroviária);
 - 1.2.1.2 identificação do veículo transportador e de suas unidades de carga, ou do voo:
 - 1.2.1.2.1 placa do caminhão ou do cavalo mecânico ou número do voo;
 - 1.2.1.2.2 placa(s) do(s) semirreboque(s) ou número(s) do(s) vagão(ões);
 - 1.2.1.2.3 nome da embarcação ou número do voo;
 - 1.2.1.3 transportador internacional:
 - 1.2.1.3.1 nome empresarial;
 - 1.2.1.3.2 CNPJ ou CPF (se nacional);
 - 1.2.1.4 documento de transporte:
 - 1.2.1.4.1 tipo de documento de transporte (Bill of Landing - BL, Air Way Bill - AWB, MIC/DTA, TIF/DTA, meios próprios, etc);
 - 1.2.1.4.2 número;
 - 1.2.1.4.3 data de emissão;
 - 1.2.1.4.4 local de embarque (ou desembarque no caso de saída);
 - 1.2.1.4.5 consignatário(s):
 - 1.2.1.4.5.1 nome;
 - 1.2.1.4.5.2 CNPJ ou CPF (se nacional);
 - 1.2.1.4.5.3 País (nos casos de saída de mercadoria ou de entrada em trânsito internacional);
 - 1.2.1.4.6 número do CE Mercante (se for o caso);
 - 1.2.1.4.7 Unique Consignment Number (UCR) (se for o caso);
 - 1.2.1.4.8 peso declarado:
 - 1.2.1.4.8.1 peso bruto;
 - 1.2.1.4.8.2 peso líquido;

- 1.2.1.4.9 descrição das mercadorias;
- 1.2.1.4.10 unidades de carga transportadas:
 - 1.2.1.4.10.1 tipo de unidade de carga (container, container tanque, pallet, etc.);
 - 1.2.1.4.10.2 dimensões físicas;
 - 1.2.1.4.10.3 número identificador (se houver);
 - 1.2.1.4.10.4 número(s) do(s) dispositivo(s) de segurança aplicado(s);
- 1.2.1.5 pesagem pelo recinto:
 - 1.2.1.5.1 da unidade de transporte (para Veículos terrestres):
 - 1.2.1.5.1.1 tipo da unidade de transporte (caminhão, semirreboque, vagão ferroviário, etc);
 - 1.2.1.5.1.2 identificação da unidade de transporte (placa, número, etc.);
 - 1.2.1.5.1.3 peso da unidade de transporte carregada em kg;
 - 1.2.1.5.1.4 número do ticket da pesagem;
 - 1.2.1.5.1.5 tara da unidade de transporte;
 - 1.2.1.5.2 da unidade de carga:
 - 1.2.1.5.2.1 identificação da unidade de carga;
 - 1.2.1.5.2.2 peso da unidade de carga carregada em kg;
 - 1.2.1.5.2.3 número do ticket da pesagem;
 - 1.2.1.5.2.4 tara da unidade de carga;
- 1.2.1.6 condutor do veículo de transporte rodoviário:
 - 1.2.1.6.1 CPF (se nacional);
 - 1.2.1.6.2 número da (CNH) ou documento equivalente do estrangeiro;
 - 1.2.1.6.3 nome;
- 1.2.1.7 data de atracação/chegada (desatracação/saída) do veículo no recinto;
- 1.2.2 Entrada (ou saída) de veículo procedente do exterior (ou a ele destinada) em operação de trânsito aduaneiro:
 - 1.2.2.1 tipo de via de transporte;
 - 1.2.2.2 identificação do veículo transportador e de suas unidades de carga, ou do voo:
 - 1.2.2.2.1 placa do caminhão ou do cavalo mecânico ou número do voo;
 - 1.2.2.2.2 placa(s) do(s) semirreboque(s) ou número(s) do(s) vagão(ões);
 - 1.2.2.2.3 nome da embarcação ou número do voo;
 - 1.2.2.3 data de atracação/chegada (desatracação/saída) do veículo no recinto;
 - 1.2.2.4 transportador:
 - 1.2.2.4.1 nome empresarial;
 - 1.2.2.4.2 CNPJ ou CPF (se nacional);
 - 1.2.2.5 documento aduaneiro:
 - 1.2.2.5.1 tipo de documento aduaneiro (DDE ou DSE na exportação; DTA na importação, etc.);
 - 1.2.2.5.2 número;
 - 1.2.2.6 pesagem pelo recinto:
 - 1.2.2.6.1 da unidade de transporte (para Veículos terrestres):
 - 1.2.2.6.1.1 identificação da unidade de transporte (caminhão, semirreboque, vagão ferroviário, etc);
 - 1.2.2.6.1.2 peso da unidade de transporte carregado em kg;

- 1.2.2.6.1.3 número do ticket da pesagem;
- 1.2.2.6.1.4 tara da unidade de transporte;
- 1.2.2.6.2 da unidade de carga:
 - 1.2.2.6.2.1 identificação da unidade de carga;
 - 1.2.2.6.2.2 peso da unidade de carga carregada em kg;
 - 1.2.2.6.2.3 número do ticket da pesagem;
 - 1.2.2.6.2.4 tara da unidade de carga;
 - 1.2.2.6.2.5 número(s) do(s) dispositivo(s) de segurança aplicado(s);
- 1.2.2.7 condutor do veículo de transporte rodoviário:
 - 1.2.2.7.1 CPF (se nacional);
 - 1.2.2.7.2 número da (CNH) ou documento equivalente do estrangeiro;
 - 1.2.2.7.3 nome;
- 1.2.3 Entrada (ou saída) de veículo de carga no (ou do) recinto em outras situações:
 - 1.2.3.1 tipo de via de transporte;
 - 1.2.3.2 identificação do veículo transportador e de suas unidades de carga, ou do voo:
 - 1.2.3.2.1 placa do caminhão ou do cavalo mecânico ou número do voo;
 - 1.2.3.2.2 placa(s) do(s) semirreboque(s) ou número(s) do(s) vagão(ões);
 - 1.2.3.2.3 nome da embarcação ou número do voo;
 - 1.2.3.2.4 data de atracação/chegada (desatracação/saída) do veículo no recinto;
 - 1.2.3.3 transportador:
 - 1.2.3.3.1 nome empresarial;
 - 1.2.3.3.2 CNPJ ou CPF (se nacional);
 - 1.2.3.4 documento de transporte, inclusive nacional (exceto para Veículos em lastre):
 - 1.2.3.4.1 tipo de documento de transporte;
 - 1.2.3.4.2 número;
 - 1.2.3.4.3 data de emissão;
 - 1.2.3.4.4 local de embarque (ou desembarque no caso de saída);
 - 1.2.3.4.5 consignatário(s):
 - 1.2.3.4.5.1 nome;
 - 1.2.3.4.5.2 CNPJ ou CPF (se nacional);
 - 1.2.3.5 pesagem pelo recinto:
 - 1.2.3.5.1 da unidade de transporte (para Veículos terrestres):
 - 1.2.3.5.1.1 identificação da unidade de transporte (caminhão, semirreboque, vagão ferroviário, etc);
 - 1.2.3.5.1.2 peso da unidade de transporte carregada em kg;
 - 1.2.3.5.1.3 número do ticket da pesagem;
 - 1.2.3.5.1.4 tara da unidade de transporte;
 - 1.2.3.5.2 unidade de carga:
 - 1.2.3.5.2.1 identificação da unidade de carga;
 - 1.2.3.5.2.2 peso da unidade de carga carregada em kg;
 - 1.2.3.5.2.3 número do ticket da pesagem;
 - 1.2.3.5.2.4 tara da unidade de carga;
 - 1.2.3.5.2.5 número(s) do(s) dispositivo(s) de segurança aplicado(s);

- 1.2.3.6 condutor do veículo de transporte rodoviário:
 - 1.2.3.6.1 CPF (se nacional);
 - 1.2.3.6.2 número da (CNH) ou documento equivalente do estrangeiro;
 - 1.2.3.6.3 nome;
- 1.2.4 Saída expressa na importação (carga pátio) ou para a exportação:
 - 1.2.4.1 via de transporte internacional;
 - 1.2.4.2 nome da embarcação ou número do voo;
 - 1.2.4.3 data de atracação/chegada (importação) ou desatracação/saída (exportação) do veículo no recinto;
 - 1.2.4.4 identificação do veículo de transporte na operação de trânsito:
 - 1.2.4.4.1 placa do caminhão ou do cavalo mecânico ou número do voo;
 - 1.2.4.4.2 placa(s) do(s) semirreboque(s) ou número(s) do(s) vagão(ões);
 - 1.2.4.5 documento aduaneiro:
 - 1.2.4.5.1 tipo de documento aduaneiro (DDE na exportação; DTA na importação);
 - 1.2.4.5.2 número;
 - 1.2.4.6 pesagem pelo recinto:
 - 1.2.4.6.1 da unidade de transporte (para Veículos terrestres):
 - 1.2.4.6.1.1 identificação da unidade de transporte (placa, número, etc.)
 - 1.2.4.6.1.2 peso da unidade de transporte carregada em kg;
 - 1.2.4.6.1.3 número do ticket da pesagem;
 - 1.2.4.6.1.4 tara da unidade de transporte;
 - 1.2.4.7 unidade de carga:
 - 1.2.4.7.1 tipo de unidade de carga;
 - 1.2.4.7.2 dimensões físicas;
 - 1.2.4.7.3 identificação (número);
 - 1.2.4.7.4 número(s) do(s) dispositivo(s) de segurança aplicado(s);
 - 1.2.4.8 condutor do veículo de transporte rodoviário:
 - 1.2.4.8.1 CPF (se nacional);
 - 1.2.4.8.2 número da (CNH) ou documento equivalente do estrangeiro;
 - 1.2.4.8.3 nome;

ANEXO E – PORTARIA ALF/STS N. 200

MINISTÉRIO DA FAZENDA - SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL
SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS - 8ª REGIÃO FISCAL

ALFÂNDEGA DA RFB NO PORTO DE SANTOS - PORTARIA Nº 200, DE 13 DE
ABRIL DE 2011 - DOU de 14/04/2011 (nº 72, Seção 1, pág. 61)

Determina que os procedimentos de autorização pela Autoridade Aduaneira para o ingresso, a permanência e a movimentação de pessoas e veículos, nos locais e recintos Alfandegados, ou a bordo de embarcações de viagem internacional, em toda a área sob a jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, sejam feitos por meio de sistemas eletrônicos.

O INSPETOR-CHEFE DA ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS, no uso de suas atribuições regimentais, previstas no inciso XVI do art. 220 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, aprovado pela Portaria MF nº 587, de 21 de dezembro de 2010, considerando o art. 237 e o art. 37, XVII, da Constituição Federal; e tendo em vista o disposto no inciso II do art. 36 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, nos arts. 3º, 4º, 5º e 24 do Decreto 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, nos arts. 34 a 39 da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010, regulamentada pela Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010; bem como a Resolução 2, estabelecendo o ISPS-Code, na forma do capítulo XI-2, anexo à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, concluída em Londres no ano de 1974, no âmbito da Organização Marítima Internacional, que foi promulgada no Brasil através do Decreto nº 87.186, de 18 de Maio de 1982; resolve:

Art. 1º - Determinar que a autorização de acesso aos locais ou recintos Alfandegados seja efetuada por meio de sistemas eletrônicos de controle, em conformidade com o art. 17 da Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010, com identificação das pessoas e veículos através de crachás eletrônicos autorizados pela Alfândega, aqui denominando simplesmente "crachá autorizado".

§ 1º - É obrigatória a confirmação, por parte da administradora do local/recinto

alfandegado, da veracidade dos dados eletrônicos gravados nos crachás, mediante consulta no banco de dados do sistema gerenciador da emissão dessas mídias.

§ 2º - No caso de qualquer divergência sobre um dado impresso graficamente no crachá, deverá prevalecer o dado do registro eletrônico, o que significa que a aparência visual não é a forma adequada de identificação segura, e esse argumento não eximirá a empresa de sua responsabilidade na ocorrência de uso indevido dessa identidade.

§ 3º - O banco de dados de crachá autorizado deverá estar disponível para acesso ininterrupto, e qualquer irregularidade no seu funcionamento, mesmo que por razões de ordem técnica, que impossibilite o atendimento ao disposto no § 1º, deverá ser imediatamente comunicada à Equipe de Vigilância e Busca Aduaneira - Eqvib desta Alfândega, a quem compete autorizar a adoção dos procedimentos de contingência que o caso requeira.

§ 4º - A autorização da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos para a instalação e utilização de banco de dados de crachá, depende de análise da Eqvib, em processo protocolizado pela empresa administradora do sistema gerenciador desse banco, condicionada ao atendimento de todos os requisitos e funcionalidades estabelecidos nesta Portaria, sem prejuízo ao disposto no art. 8º

§ 5º - A autorização de que trata o § 4º será concedida a título precário, podendo ser revogada a qualquer momento, mediante despacho fundamentado em razão da constatação de fato que comprometa a segurança aduaneira.

Art. 2º - As autorizações de acesso concedidas com base nesta Portaria não elidem os controles a cargo da empresa responsável pela administração e pela segurança dos locais/recintos Alfandegados, e, tampouco, se sobrepõem às prerrogativas dos comandantes das embarcações atracadas ou aos protocolos de segurança constantes do Plano de Segurança do terminal, aprovado pela Comissão Estadual de Segurança dos Portos (CESPORTOS), para cumprimento do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-Code).

Art. 3º - O ingresso, permanência e movimentação de pessoas e veículos, tanto nos

locais/recintos Alfandegados, como nas cercanias ou a bordo de embarcações fundeadas ou atracadas, na barra ou no Porto de Santos, estão sujeitos ao controle da Secretaria da Receita Federal do Brasil, que, neste ato, determinam a obrigatoriedade de utilização de crachás autorizados, cujos dados, tanto de identificação, como da existência de autorização da autoridade aduaneira e prazo de vigência dessa autorização, devem ser confirmados, pela administradora desses locais, em banco de dados autorizado pela Alfândega de Santos.

§ 1º - A autorização de acesso referida no caput deve ser solicitada pelo menos com 48(quarenta e oito) horas de antecedência ao primeiro evento, na forma desta Portaria; terá caráter precário e validade por prazo indeterminado ou definido, e é passível de suspensão ou cancelamento a qualquer tempo; será considerada como uma forma genérica de permissão de acesso, e não significa a liberação para a entrada de pessoas e veículos, mesmo que identificados por crachá autorizado, em qualquer local/recinto alfandegado, ou a qualquer tempo, sem que haja alguma "motivação" registrada no sistema referido no art.1º

§ 2º - A motivação referida no parágrafo anterior, seja para a autorização de entrada de usuário de crachá autorizado ou não, é de responsabilidade da empresa administradora do local/recinto alfandegado, e estará sujeita a auditoria pela autoridade aduaneira a qualquer tempo ou quando da avaliação prevista no art. 30 da Portaria RFB 2.438, de 2010.

Art. 4º - A Autoridade Aduaneira exerce sua atribuição legal de controle sobre o acesso aos locais/recintos Alfandegados, inclusive fiscalizando rotineiramente o cumprimento das determinações desta Portaria, mediante atividades exercidas pela Divisão de Vigilância e Controle Aduaneiro - DIVIG, que deverão ser aprimoradas pela utilização de um novo sistema informatizado, a ser definido e implantado pela Alfândega da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, que receberá a denominação de "Sistema de Identificação e Controle de Acesso - SICA", e obedecerá às diretrizes e regulamentação desta Portaria.

Parágrafo único - O SICA será uma ferramenta para o tratamento eletrônico das informações advindas dos diferentes sistemas para controle de acesso de

qualquer local/recinto alfandegado, já desenvolvidos e gerenciados pelas próprias empresas administradoras dessas áreas, que serão considerados como "subsistemas" do SICA, e deverão estar disponíveis nas instalações da Central de Operações e Vigilância Aduaneira - COV, localizada nas dependências da Alfândega da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, conforme estabelece o § 2º do art. 17 da Portaria RFB 2.438, de 2010.

Art. 5º - Na permissão de acesso com prévia e tácita autorização pela autoridade aduaneira, para pessoa física ou veículo entrar, permanecer ou passar em local/recinto alfandegado, é obrigatório o porte de crachá de identificação e registro da motivação, acreditada pela administradora do local/recinto alfandegado, no seu sistema eletrônico de controle, em tempo real e disponível para consulta na COV da Alfândega.

§ 1º - Define-se como "motivação" qualquer fato relacionado à execução de atividade profissional lícita, necessária e oportuna, que justifique o acesso, passagem ou permanência em área Alfandegada.

§ 2º - O disposto no caput também se aplica ao visitante ou trabalhador eventual, ainda que não possua crachá eletrônico personalizado, mas portando crachá específico definido pela administradora do local/recinto alfandegado, e registrando a motivação no sistema próprio dessa empresa.

§ 3º - Os registros das motivações de que trata o caput deverão ser efetuados no sistema de controle de acesso da administradora do local/recinto alfandegado, simultaneamente à ocorrência dos respectivos movimentos, conforme previsto no art. 2º do Ato Declaratório Executivo Conjunto Coana/Cotec nº 2, de 26 de setembro de 2003.

§ 4º - Quando a motivação de acesso for a prestação de serviço ou o fornecimento de bordo a navio, faz-se necessária a anuência do agente marítimo ou do responsável pela embarcação, que deverá ser de forma eletrônica no sistema próprio de controle de acesso da administradora do local/recinto alfandegado por onde ocorrerá a entrada.

§ 5º - Não constitui motivação válida a visita comercial para oferecimento de materiais ou serviços diretamente ao comandante do navio.

Art. 6º - Não é permitido o ingresso de pessoas ou veículos, tanto nos locais/recintos Alfandegados com acesso ao cais, como a bordo de embarcações atracadas ou fundeadas na barra, que não seja através de portões da CODESP ou de empresa administradora de terminal privado e com sistema eletrônico de controle, exceto no caso das pessoas indicadas nos incisos I, II e III do art. 17, quando não houver essa possibilidade e, exclusivamente, para o desempenho de suas funções.

§ 1º - Não é permitido o ingresso em embarcações não atracadas, exceto quando autorizado pela autoridade aduaneira, em situações caracterizadas como emergência ou urgência, caso fortuito ou motivo de força maior, que não possam aguardar a atracação, e sem prejuízo do exercício de controle de outros órgãos intervenientes.

§ 2º - Fica dispensada a autorização prevista no § 1º, desde que observado o disposto no §

3º do art. 5º, para o ingresso em embarcações não atracadas, quando da ocorrência das seguintes situações emergenciais:

I - perigo ou ocorrência de dano ambiental; II - problemas de saúde; III - quebra de equipamentos essenciais para a operação do navio; e IV - acidentes de trabalho.

§ 3º - Não se enquadra no disposto no § 1º o ingresso das pessoas indicadas nos incisos I, II e III do art. 17.

§ 4º - Observado o disposto no caput, a CODESP poderá determinamr locais específicos de embarque e desembarque de pessoas e cargas em pequenas embarcações de transporte ou de prestação de serviço aos navios, que também estão sujeitas ao mesmo controle de acesso estabelecido nesta Portaria.

I - Banco de dados de crachá autorizado

Art. 7º - O local/recinto alfandegado deverá dispor de sistema de controle de acesso, conforme determinam o art. 17 da Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010, utilizando crachás autorizados pela Alfândega na forma desta Portaria, independentemente da emissora dessa mídia, validado mediante consulta ao banco de dados específico, para a confirmação do registro eletrônico conforme disposto nos §§ 1º e 2º do art. 1º, que deve ser efetuada pela administradora da área, para cada evento em seus portões de entrada/ saída.

Art. 8º - O banco de dados que suporta os registros de identificação das pessoas e veículos, e constitui o arquivo eletrônico para viabilizar a emissão de crachá autorizado pela Alfândega, que é o comprovante de autorização de acesso do usuário em área sob controle aduaneiro, ainda que funcionando com base no § 4º do art. 1º, poderá sofrer auditoria na forma prevista na Instrução Normativa SRF nº 682, de 4 de outubro de 2006.

II - Pedido de autorização de acesso

Art. 9º - Qualquer pessoa jurídica, que exerça atividade regular e frequente nos locais/recintos Alfandegados sob jurisdição desta Alfândega, inclusive, as próprias empresas administradoras dessas áreas, deverá efetuar seu cadastro em um banco de dados de crachá autorizado pela Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, para fins de obtenção de autorização de acesso pela autoridade aduaneira, que a dará sob a forma de permissão de emissão de crachá autorizado de identificação de pessoas e veículos a ela vinculados.

Parágrafo único - Considera-se frequente, para fins de obrigatoriedade de cadastro da empresa, o acesso com motivação em seu nome, efetuado por qualquer pessoa a ela vinculada, mais de cinco vezes consecutivas ou não em um mês, ou doze vezes em um ano, contadas independentemente do local/recinto em que tenha ocorrido, isto é, os acessos efetuados em diferentes áreas serão contados de forma cumulativa.

Art. 10 - O pedido para autorização de acesso deve ser formulado de forma eletrônica, através de um dos sistemas gerenciadores de bancos de dados

autorizados pela Alfândega, e equipara-se a um documento formal que viabiliza a movimentação e permanência de pessoas e veículos nas áreas alfandegadas sob jurisdição desta Alfândega, e a sua concessão é de caráter precário e discricionário da autoridade aduaneira, podendo, portanto, ser negado, cancelado ou suspenso a qualquer tempo, mediante decisão fundamentada.

§ 1º - O pedido deverá ser formulado por meio da rede mundial de computadores no sistema escolhido pela empresa, preenchendo os dados que identificará a empresa peticionária e o(s) seu(s) responsável(eis) perante o banco de dados por ela elegidos, devendo ser impressa essa petição inicial, conforme modelo no anexo I desta Portaria, e assinada pelo representante legal com poderes de comprometimento dessa pessoa jurídica.

§ 2º - Preenchido os dados conforme o § 1º, o mesmo sistema gerará um termo Termo de responsabilidade para cada um dos responsáveis perante o banco de dados, conforme modelo no anexo II, que deverão ser impressos para apresentação na Eqvib.

§ 3º - A petição inicial de autorização de acesso, prevista no § 1º, deverá ser apresentada, juntamente com os demais documentos exigíveis anexados, para protocolização junto à Eqvib.

§ 3º - Os documentos que devem instruir o pedido de autorização de acesso, dentre outros que comprovem a situação ou motivo de pedir, conforme cada caso, são:

I - a petição e os termos referidos no § 1º;

II - o contrato social ou estatuto referente à constituição da pessoa jurídica e às eventuais alterações, devidamente registrados no órgão competente, de forma a comprovar que o signatário do pedido tenha poderes de representação da empresa;

III - o(s) documento(s) de identificação com foto do(s) indicado(s) para atuar como responsável perante o banco de dados;

IV - o comprovante de atividade da empresa que justifique a necessidade de ingresso na área portuária.

§ 3º - O pedido cuja a documentação não tenha sido apresentada para protocolo no prazo de quinze dias corridos será automaticamente cancelado pelo sistema.

§ 4º - A EQVIB poderá exigir outros documentos não listados no § 2º, quando entender serem necessários para melhor análise do pedido, ocasião em que registrará esse fato no sistema, no qual a parte deverá efetuar consulta para ciência dessa exigência.

Art. 11 - O servidor desta Alfândega responsável pela análise do pedido poderá limitar o quantitativo de pessoas ou veículos, definir o prazo de validade da autorização, ou especificar os locais de acesso permitido, considerando as características do peticionário, a atividade a ser exercida, a regularidade perante a RFB e outros órgãos de governo envolvidos e, ainda, o histórico registrado em qualquer banco de dados de crachá autorizado, principalmente, quanto a existência de ocorrências informadas pelos contratadores de serviço, administradoras de local/recinto alfandegado, ou o conhecimento de fatos apurados pela fiscalização aduaneira.

Art. 12 - Aos órgãos públicos aos quais as pessoas físicas indicadas nos incisos I e II do art. 17, estão vinculadas não se aplica o disposto nos arts. 9º e 10, sendo o cadastro do órgão realizado por meio de ofício, assinado por seu titular, onde seja indicada a pessoa física que será habilitada no perfil de responsável perante o banco de dados.

§ 1º - Objetivando a agilização do cadastro, tanto de despachantes aduaneiros e seus ajudantes, devidamente credenciados na Secretaria da Receita Federal do Brasil, como de motoristas autônomos de veículos de carga, de forma a permitir a emissão e a validação de crachá autorizado, as entidades de classe dessas categorias de profissionais poderão equiparar-se à pessoa jurídica interveniente no banco de dados de crachá autorizado, mediante a habilitação de representante legal, no perfil de responsável perante o banco de dados, exercendo atividades de

registro de dados eletrônicos no sistema e de arquivamento da documentação comprobatória da sua regularidade, independentemente de tratar-se de usuário filiado ou não nesses sindicatos.

§ 2º - O disposto no parágrafo anterior também se aplica ao OGMO em relação aos trabalhadores portuários avulsos - TPA, o que não impede o estabelecimento de níveis intermediários do mesmo perfil, para a intervenção subsidiária por parte das entidades de classe específicas da mesma categoria.

III - Aprovação do cadastro e autorização de acesso

Art. 13 - Sendo aprovado, pela Eqvib desta Alfândega, o pedido de que trata o art. 10, a empresa fica autorizada a acessar, através de seus "vinculados", as áreas alfandegadas sempre que houver motivação.

§ 1º - A motivação que justifica a entrada pontual na área deverá ser apresentada diretamente à administradora do local/recinto alfandegado, que ficará responsável pela veracidade/confirmação de tal fato a ser registrado em seu sistema de controle de acesso.

§ 2º - Esta autorização poderá estabelecer limites temporários, registrados pela Eqvib no próprio banco de dados de crachá autorizado, cuja informação estará disponível para consulta da administradora da área onde o usuário de crachá autorizado venha a se apresentar.

§ 3º - A Eqvib também poderá autorizar o acesso de determinada empresa apenas para locais definidos ou, ainda, condições específicas de validade da autorização, restrições que serão cientificadas à peticionária no seu processo, e cujo cumprimento, não sendo informação disponível em sistema eletrônico, será responsabilidade exclusiva dessa empresa.

§ 4º - A peticionaria, no curso do processo de autorização de acesso em áreas alfandegadas, poderá ser comunicada da existência de exigências da Eqvib pelo próprio sistema eletrônico no qual efetuou o pedido, mediante consulta ao sítio ou por correspondência eletrônica.

§ 5º - A comunicação da aprovação do pleito pela Eqvib, liberando a habilitação do usuário no perfil definido no inciso IV do art. 19, que irá interagir no sistema gerenciador do banco de dados de crachá autorizado, será na mesma forma definida no § 4º

§ 6º - O não comparecimento da peticionária, no prazo de 15 (quinze) dias corridos, para cumprimento do disposto no § 2º da art. 10 ou para atendimento das exigências previstas no § 4º deste artigo, implicará o arquivamento do processo e o cancelamento dos registros eletrônicos de pedido de autorização de acesso e de cadastro no banco de dados de crachá autorizado.

Art. 14 - A habilitação de que trata o § 5º do art. 13, terá caráter precário, estará condicionada a utilização de certificação digital do usuário e as intervenções, por meio desse certificado que depende de senha pessoal e sigilosa, serão de responsabilidade do titular, inclusive no caso de uso indevido.

§ 1º - Somente em caso de contingência previsto no § 3º do art. 1º, mediante pedido justificado da empresa gerenciadora do banco de dados autorizado, a Eqvib poderá admitir, de forma excepcional e provisória, o acesso ao sistema gerenciador desse banco mediante procedimento alternativo.

§ 2º - As intervenções, em sistema gerenciador de banco de dados de crachá autorizado, serão restritas às funções individualizadas para o perfil de cada usuário, garantidas as condições de segurança e sigilo das informações, dentro das limitações definidas pela Alfândega para os perfis especificados no art. 19.

IV - Cadastramento de usuários de crachá autorizado

Art. 15 - O usuário com perfil definido no inciso IV do art. 19 deverá providenciar o cadastramento de todas as pessoas e veículos vinculados à empresa para as quais pretenda a obtenção de autorização de acesso nas áreas alfandegadas sob a jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, e a consequente autorização para a emissão de crachá eletrônico autorizado.

§ 1º - Para fins desta Portaria entende-se por "vínculo" qualquer relação de trabalho ou de prestação de serviço entre uma pessoa ou um veículo e seu vinculante no banco de dados de crachá autorizado, que lhe permitirá exercer atividade em nome dessa empresa que efetuou a sua inclusão no cadastro do sistema.

§ 2º - O cadastramento de veículo deve ser efetuado na forma do art. 27, e é restrito aos destinados, exclusivamente, para utilização na atividade operacional da empresa, e necessários para a movimentação de cargas ou de trabalhadores dentro das áreas alfandegadas, ficando a autorização de acesso condicionada à concordância da administradora do local/recinto onde o veículo se apresentar.

§ 3º - O cadastro de pessoa física deverá ser efetuado mediante a inclusão dos seguintes dados no banco de dados de crachá autorizado:

I - nome do funcionário ou pessoa que pretende vincular à empresa; II - número do CPF junto à Receita Federal do Brasil; III - número do documento de identidade (RG, RNE ou Passaporte); IV - data de expedição e órgão emissor do documento de identificação (opcional); e V - número e data de validade da Carteira Nacional de Habilitação (obrigatório apenas para motoristas).

Art. 16 - A manutenção do banco de dados de crachá autorizado, no que diz respeito à atualização dos cadastros de pessoas e veículos vinculados à empresa, com os registros constantemente confiáveis, é responsabilidade exclusiva e indelegável da vinculante, pela intervenção de seu "responsável perante o banco de dados" obrigatoriamente em tempo real dos fatos.

V - Acessos que independem de porte de crachá autorizado

Art. 17 - Quando em serviço, o ingresso, permanência e movimentação das pessoas abaixo listadas na faixa do cais, nos locais/ recintos Alfandegados e a bordo de embarcação atracada, independe de porte de crachá autorizado:

I - servidores públicos do Ministério da Fazenda, do Ministério da Saúde, do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, do Ministério do Trabalho, do

Ministério do Meio Ambiente, do Ministério da Defesa, do Ministério da Justiça, das Polícias Militar e Civil, das Secretarias Estaduais e Municipais da Saúde, da CODESP, e dos demais órgãos governamentais com atividade na zona portuária;

II - servidores a serviço da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos; III - práticos a serviço da praticagem; e IV - tripulantes, seus parentes autorizados pelo comandante, e passageiros de navio cargueiro.

§ 1º - A dispensa de uso de crachá autorizado para os trabalhadores indicados neste artigo não implica a desobrigação da administradora do local/recinto alfandegado de efetuar o registro do fato e da motivação do acesso por ela autorizado, a comprovação da identificação pessoal desse trabalhador, observando-se, ainda, o disposto no art. 35.

§ 2º - Para as pessoas indicadas nos incisos I e II, a dispensa de crachá engloba, igualmente, os veículos por elas utilizados, desde que devidamente caracterizados como pertencentes aos Órgãos Públicos correspondentes.

§ 3º - Nada impede que as pessoas relacionadas neste artigo obtenham seus crachás autorizados, a pedido voluntário e diretamente em qualquer empresa emissora, para facilitação dos procedimentos de identificação e entrada nos portões dos locais/recintos Alfandegados sob a jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos.

VI - Casos excepcionais

Art. 18 - Nos casos de eventos abertos ao público, com dias e horários definidos, o ingresso de visitantes, viajantes e tripulantes à faixa do cais, aos locais/recintos e pátios de armazenamento Alfandegados, ou a bordo de embarcações atracadas, independe de emissão de crachá autorizado, podendo, inclusive, ser dispensada a obrigatoriedade de registro, no sistema de controle de acesso da administradora do local/recinto alfandegado, de motivação individualizada, desde que:

I - o evento seja previamente autorizado pela autoridade aduaneira, em processo

com o pedido da administradora dessas áreas, formulado junto à Alfândega, com antecedência mínima de 02 (dois) dias úteis;

II - o acesso se restrinja à área indicada na petição, e existam condições de segurança e de isolamento do local do evento; e

III - não haja impedimento ou restrição por parte da Autoridade Portuária e dos demais órgãos envolvidos, se for o caso.

§ 1º - Cabe à Guarda Portuária da CODESP, no caso de cais público, e às equipes de segurança patrimonial, no caso dos terminais privatizados, garantir o isolamento dos locais de atracação e movimentação de cargas, bem como o controle do fluxo de pessoas nos eventos referidos no caput.

§ 2º - Inclui-se na situação prevista neste artigo o embarque de passageiros em navios de cruzeiro marítimo, quando atracados fora do berço contíguo ao terminal específico.

§ 3º - Fica dispensado o pedido, de forma específica e individualizada, para a autorização da Autoridade Aduaneira, referente ao acesso à faixa do cais de veículos, desde que estes estejam perfeitamente identificados, e sejam controlados pela administradora do local/recinto alfandegado, e ainda, exclusivamente, durante o evento de que trata o caput.

VII - Habilitação no sistema gerenciador de banco de dados de crachá autorizado

Art. 19 - Quesito comum para qualquer banco de dados de crachá passível de ser autorizado pela Alfândega é a definição das funções e atribuições dos intervenientes no seu sistema gerenciador, mediante a habilitação pessoal específica e vinculada ao perfil de cada usuário, segundo as especificações seguintes:

I - "Administrador" - para funcionário da empresa gerenciadora do banco de dados, cuja intervenção no sistema deve ser controlada por agente da Alfândega, sendo que ambos assumem as funções de gestores do sistema, com poderes de

atualização de tabelas, definição de funções, correção de dados, emissão e gravação de crachá autorizado;

II - "Autoridade Aduaneira" - para agentes da Alfândega com poderes de autorização ou impedimento de emissão, gravação ou entrega de crachá, e, ainda, suspensão ou bloqueio ao acesso para crachás já entregues;

III - "Guarda" - para agentes da segurança da administradora do local/recinto alfandegado, responsáveis pelo controle da operação dos portões, confirmando ou incluindo a motivação de acesso no sistema próprio do local/recinto alfandegado;

IV - "Responsável perante o banco de dados" - para aqueles indicados pelo representante legal da empresa, incumbidos de cadastrar e atualizar o banco de dados de crachá autorizado, mediante o uso de certificação digital, inserindo dados com a identificação de todos os funcionários registrados, ou de qualquer modo vinculados à empresa e que necessitem exercer suas atividades profissionais, em nome dessa empresa, dentro das áreas alfandegadas;

V - "Emissor de Crachá" - para pessoa física vinculada à pessoa jurídica de que trata o art.20, responsável pela impressão e/ou gravação de crachás, mediante o uso de certificação digital e interagindo em sistema gerenciador de banco de dados de crachá autorizado;

VI - "Usuário de Portões" - para todos os portadores de crachá autorizado cadastrado em banco de dados de crachá autorizado; e

VII - "Público Web" - para qualquer pessoa com acesso à rede mundial de computadores, que, por meio do sítio do banco de dados de crachá autorizado, pode elaborar o pedido de cadastro de empresa para a obtenção da autorização pela Autoridade Aduaneira para o ingresso motivado de seus vinculados nas áreas alfandegadas sob a jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, mediante o uso de crachá autorizado e reconhecido pelo sistema gerenciador do banco de dados de crachá autorizado.

§ 1º - Cabe ao peticionário da autorização de acesso a opção pelo perfil de usuário apropriado, sendo que o detalhamento das funções que constituem os perfis completos, bem como as possibilidades de estabelecimento de níveis intermediários, nos casos dos perfis definidos nos incisos I a V do caput deste artigo, que permitem estabelecimento de níveis intermediários de autonomia e competência, serão objetos de procedimento dentro do sistema gerenciador do banco de dados de crachá autorizado, totalmente regulado por manuais do sistema e disponíveis para consulta no próprio sítio desse banco de dados.

§ 2º - A Autoridade Aduaneira pode discordar das funcionalidades pretendidas ou do próprio perfil solicitado para determinado usuário, comunicando sua decisão ao interessado, na forma do § 4º do art. 10, para justificativas ou alterações no pedido.

§ 3º - A autorização de acesso para a pessoa jurídica cadastrada em banco de dados de crachá autorizado, quando não concedida em caráter temporário e por prazo definido, como regra geral, terá validade de 1 (um) ano, devendo sua renovação ser solicitada de forma eletrônica e com antecedência mínima de 30 (trinta) dias do vencimento, dispensada a apresentação de documentos, exceto em havendo qualquer alteração de dado cadastral no período.

VIII - Emissão de crachás autorizados (impressão e gravação da mídia)

Art. 20 - Somente mediante autorização em processo formalizado na Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, e depois de auditadas e vistoriadas pelo setor de tecnologia deste órgão, poderão ser habilitadas empresas interessadas em tornarem-se emissoras de crachá autorizado, que poderão ser as administradoras de locais/recintos Alfandegados ou outras, desde que detenham o domínio de sistema gerenciador de banco de dados, inclusive por delegação ou terceirização para prestador de serviço, que atenda às exigências desta Portaria para sua autorização.

§ 1º - As empresas de que trata o caput poderão, através de pessoa física a elas vinculada, e mediante o uso de certificação digital, emitir os crachás para os usuários e veículos previamente cadastrados em banco de dados de crachá autorizado.

§ 2º - A habilitação da empresa emissora de crachá, autorizada na forma do caput, será efetuada eletronicamente no sistema gerenciador do banco de dados de crachá autorizado, mediante a interferência do agente com o perfil definido no inciso I do art. 19.

Art. 21 - Somente após a autorização da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, as empresas emissoras de crachá, poderão imprimir e/ou gravar eletronicamente os crachás dos usuários, pessoas físicas ou veículos, previamente cadastrados, pela intervenção de usuário com o perfil definido no inciso IV do art. 19, agindo em nome da empresa vinculante, em banco de dados de crachá autorizado, inserindo o registro de seus dados pessoais no sistema gerenciador desse banco.

§ 1º - A autorização de que trata este artigo será efetuada diretamente no sistema gerenciador do banco de dados autorizado, de forma automática e em função de parâmetro inserido pela Autoridade Aduaneira no próprio sistema, que pode ser o decurso de prazo, geralmente de 48 horas, variável em função do expediente normal da repartição.

§ 2º - O acesso antes de decorrido o prazo do § 1º será considerado como acesso eventual previsto no art. 26.

§ 3º - Decorridos 15 (quinze) dias da autorização para a emissão dos crachás sem o comparecimento do usuário, ou apresentação de motivo que justifique essa falta, não será permitida sua gravação, e a emissora deverá comunicar tal fato à Alfândega e, se for o caso, à empresa vinculante como parte interessada.

Art. 22 - O crachá autorizado, para ser regularmente validado no banco de dados de crachá autorizado, dependerá da confirmação, sob a responsabilidade da empresa emissora, dos dados de identificação do portador, pela apresentação de documento legalmente reconhecido e com foto, pela coleta e inclusão do arquivo com a foto digital, tirada pela emissora ou recebida e conferida por ela, e, opcionalmente, pelo registro no banco da biometria dessa pessoa.

§ 1º - Para a confirmação dos dados cadastrados de veículo, a emissora de

crachá autorizado deverá vistoriá-lo comparando-o com o seu documento legal de trânsito.

§ 2º - A vistoria de que trata o parágrafo anterior poderá ser terceirizada para empresas ou entidades de classe, mediante autorização da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos em pedido específico da emissora e sob sua responsabilidade.

Art. 23 - A emissão e entrega dos crachás autorizados não impede a atuação futura da Autoridade Aduaneira, no sentido de aplicação de restrição de acesso à pessoa física ou jurídica, por informação inverídica de dados no banco ou por outro motivo justificado, podendo ocorrer o bloqueio de um crachá específico ou de todos os vinculados à mesma empresa.

Art. 24 - A validade eletrônica dos crachás das pessoas físicas deverá constar apenas na forma de registro no sistema gerenciador do banco de dados do crachá autorizado, e não poderá exceder a data final de validade da autorização de acesso dada pela Alfândega para a pessoa jurídica à qual esteja vinculada.

Art. 25 - Quando concedido por prazo determinado, no vencimento da validade do crachá de pessoa física, ele será automaticamente bloqueado pelo sistema gerenciador do banco de dados de crachá autorizado, podendo a empresa realizar, antecipadamente, pedido eletrônico de revalidação junto à Alfândega, por meio do mesmo sistema.

Parágrafo único - É responsabilidade da empresa emissora do crachá vencido, o registro do novo termo final no banco de dados de crachá autorizado, observando o disposto nos arts. 21 e 22.

IX - Casos especiais de permissão de acesso eventual

Art. 26 - Será permitido o ingresso à área Alfandegada, desde que haja motivação que caracterize o acesso como eventual, de pessoas ou veículos sem crachá autorizado personalizado, devendo ser apresentada tal justificativa à própria

empresa administradora dessa área, que registrará o fato, para cada evento, em seu sistema de controle de acesso.

§ 1º - A qualquer tempo o registro da motivação de que trata o caput deverá estar disponível para a homologação pela autoridade aduaneira.

§ 2º - Considera-se eventual todo acesso não caracterizado como frequente, nos termos do parágrafo único do art. 9º

§ 3º - A autorização de ingresso eventual de pessoa ou veículo sem crachá autorizado personalizado será automática por parte da autoridade aduaneira, mas sob a responsabilidade exclusiva da administradora do local/recinto alfandegado, devendo ser por ela confirmada, mediante consulta em todos os bancos de dados autorizados, a inexistência desse usuário como cadastrado ou portador de qualquer crachá autorizado, de forma a comprovar não haver um bloqueio desse usuário por determinação da Autoridade Aduaneira.

§ 4º - O ingresso na forma estabelecida no caput não desobriga o porte de crachá de identificação da qualidade do usuário, por exemplo "visitante", "convidado" etc.

§ 5º - Somente por razões afetas à segurança, poderá ser negado pela administradora do local/recinto alfandegado o acesso de que trata o caput, desde que registrada tal justificativa no sistema de controle da empresa.

X - Cadastro de veículos terrestres no banco de dados de crachá autorizado

Art. 27 - O pedido de crachá autorizado de veículo será deferido, de forma eletrônica e automática, quando inserido os seus dados no sistema gerenciador de banco de dados de crachá autorizado, pela pessoa jurídica, já cadastrada e autorizada pela Autoridade Aduaneira na forma do art.13, pela intervenção de seu representante habilitado no sistema com o perfil definido no inciso IV do art.19, e sua emissão estará condicionada à vistoria física, prevista no § 1º do art. 22, com a apresentação, para a empresa emissora do crachá, dos documentos originais comprobatórios dos dados informados no sistema.

§ 1º - A requisição eletrônica conterá os seguintes dados, e os campos serão assim formatados:

I - tipo ou espécie de veículo; II - marca; III - modelo; IV - ano de fabricação; V - cor predominante; VI - placa de licenciamento; VII - número RENAVAM; VIII - número de registro na ANTT; IX - proprietário ou arrendatário do veículo; X - atividade a ser exercida, que justifique o ingresso do veículo na zona portuária; e XI - prazo ou período para o qual se refere o pedido.

§ 2º - O sistema gerenciador do banco de dados de crachá autorizado controlará o prazo máximo de 12 (doze) meses para a validade dos crachás de veículos, de modo a ser revalidado, mediante a comprovação, junto à emissora, do licenciamento regular no exercício correspondente e a confirmação dos dados constantes no banco, inclusive com nova vistoria física.

§ 3º - No caso de o veículo ser a própria carga em operação de exportação ou importação, mediante o ingresso na zona portuária por meios próprios, não haverá crachá autorizado, mas, além da exigência de identificação do motorista vinculado ao operador portuário, a administradora do local/recinto alfandegado poderá estabelecer controle de acesso desses veículos pela criação de crachás específicos.

§ 4º - No caso de veículo de carga, pertencente a um motorista autônomo, as entidades de classe dessa categoria profissional poderão formular acordo com as administradoras de local/recinto alfandegado, bem como com as emissoras de crachá autorizado, comprometendo-se ao arquivamento da documentação e à execução de inspeção física do veículo, prevista no § 1º do art. 22, comprovando a veracidade dos dados.

§ 5º - A impossibilidade de credenciamento de determinado veículo, em razão de característica física divergente ou irregularidade documental, não impede a emissão de crachás para outros do mesmo peticionário.

XI - Características de crachá autorizado

Art. 28 - Os crachás de identificação de pessoas ou de veículos, sem prejuízo do disposto no art. 47, deverão apresentar as seguintes características:

I - quanto ao material constitutivo e tecnologia:

a. mídia em PVC, nas medidas de 8,6 cm de altura por 5,4 cm de largura, com "chip" eletrônico incorporado de forma definitiva, que permita a impressão de alta qualidade, opcionalmente com recursos holográficos de segurança; b. tecnologia "mifare" modelo "classic 1K", com capacidade de armazenamento de 1kb (1024 bytes), plus ou superior, podendo optar por outros similares compatíveis; c - trilhas de gravação divididas em setores, de forma a reservar as de número 14,15 e 16 exclusivamente aos dados de banco de dados de crachá autorizado; d - uso de criptografia padrão RSA para a gravação dos dados do banco de dados de crachá autorizado no cartão; e e. garantia contra clonagem através de "contramedidas" definidas pela Philips/NXP, empresa detentora da patente mifare.

II - quanto aos dados impressos, obrigatoriamente, deverão estar legíveis:

a. para pessoa física:

1) o nome da primeira empresa vinculante, que solicitou a emissão do crachá; 2) a foto digital recente, preferencialmente tirada pela emissora do crachá; 3) o nome completo ou parcial (pelo qual é mais conhecido) do portador; e 4) a identificação da empresa emissora (impressão gráfica) do crachá. b. para veículo:

1) a marca ou fabricante; 2) o modelo; 3) a placa de registro no órgão de trânsito; e 4) a identificação da empresa emissora (impressão gráfica) do crachá.

Parágrafo único - Quando a empresa vinculante for a própria emissora do crachá, essa identificação será subentendida pela ausência da informação, isto é, quando não constar indicação gráfica de empresa emissora, significará que é a própria vinculante que exerce essa atividade.

III - quanto ao registro eletrônico, deverão ser gravados no crachá, na formatação

indicada:

a. para pessoa física:

- 1) o tipo de documento, que pode ser o CPF ("C") ou o passaporte ("P") do portador (se estrangeiro não residente), campo de tamanho 1, formato (alfanumérico) = A;
- 2) número do documento, campo de tamanho 14, formato = AAAAAAAAAAAAAA; e
- 3) a identificação do crachá (ID), campo de tamanho 10, formato = AAAAAAAAAA.

b. para veículo:

- 1) a placa de registro no órgão de trânsito, campo de tamanho 10, formato = AAAAAAAAAA;
- 2) o tipo de registro, que pode ser o RENAVAM ("R") ou outro ("O"), se veículo estrangeiro, campo de tamanho 1, formato = A;
- 3) o número do RENAVAM (ou outro, se veículo estrangeiro), campo de tamanho 14, formato = AAAAAAAAAAAAAA; e 4) a identificação do crachá (ID), campo de tamanho 10, formato = AAAAAAAAAA.

XII - Controle de acesso

Art. 29 - O cumprimento do disposto nesta Portaria complementa as exigências determinadas no art. 17 da Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010, sendo que os diferentes sistemas utilizados pelas empresas administradoras para o controle do ingresso, movimentação e permanência de pessoas ou de veículos nas áreas alfandegadas sob jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos deverão adaptar-se para a obrigatória utilização de crachá autorizado pela Alfândega.

Parágrafo único - É permitida a formalização de acordos entre as administradoras de locais/recintos Alfandegados, para a integração de sistemas de controle de acesso e compartilhamento de informações e dados de interesse comum, inclusive baseado no disposto no art. 19 da Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010.

Art. 30 - Observado o disposto no § 1º do art. 3º, o controle efetivo do acesso é responsabilidade da empresa administradora da área Alfandegada, não eximindo os usuários dessas instalações da obrigatoriedade de porte de crachá autorizado

personalizado, exceto nos casos previstos nos incisos I e IV do art. 17 e nos arts. 18 e 26, devendo:

I - apresentá-lo quando solicitado por Autoridade Aduaneira, ou outra legalmente constituída, em exercício no porto de Santos, podendo ter sua autenticidade e validade confirmadas junto ao banco de dados de crachá autorizado correspondente;

II - sujeitar-se a confirmação, quanto à veracidade da motivação registrada no sistema de controle de acesso do local/recinto alfandegado, pela equipe de guarda dos portões da área ou pela Autoridade Aduaneira; e

III - demonstrar a existência da perfeita identificação do veículo como pertencente à empresa autorizada ou órgão público com atividade no local.

§ 1º - Considera-se como perfeita identificação do veículo a existência de adesivo ou pintura ostensiva, em local de fácil visualização, nas medidas iguais ou superiores a 30 cm de largura e altura, que individualize de forma inequívoca a pessoa jurídica por ele responsável, exceto para veículos de órgãos públicos, cuja identificação será a oficial do respectivo órgão.

§ 2º - A utilização de crachá autorizado personalizado para pessoa física não implica a autorização automática para o acesso de veículo por ela utilizado, se este não possuir crachá autorizado específico, mesmo que no desempenho da sua atividade profissional.

§ 3º - A tentativa de acesso com a utilização de crachá bloqueado, em qualquer banco de dados de crachá autorizado, caracteriza descumprimento desta Portaria, devendo a administradora do local/recinto alfandegado retê-lo, mediante a elaboração de termo circunstanciado, e encaminhá-lo à empresa emissora para providenciar sua destruição, além de comunicar à Autoridade Aduaneira por meio de registro de ocorrência no sistema gerenciador do banco de dados de crachá autorizado correspondente.

Art. 31 - As administradoras de locais/recintos Alfandegados ficam responsáveis pelo registro no sistema gerenciador de banco de dados de crachá autorizado das ocorrências, nos seus portões ou dentro de seus limites de área.

§ 1º - Para fins desta Portaria, "ocorrência" pode ser definida como qualquer fato de interesse aduaneiro ou indício de existência de irregularidade fiscal, bem como qualquer conduta disciplinar condenável, provocada por usuário de crachá autorizado ou não.

§ 2º - Tais ocorrências serão objeto de análise da Autoridade Aduaneira e poderão ensejar a instauração de processos legais administrativos, tendentes à penalização cabível ao autor, inclusive sanção administrativa de proibição de acesso dessa pessoa a qualquer área alfandegada.

Art. 32 - Não será permitido o ingresso de visitante nas áreas alfandegadas sem o acompanhamento de pessoa regularmente autorizada e portadora de crachá autorizado.

Parágrafo único - Quando atendida esta exigência de acompanhamento, o acesso do visitante é restrito à mesma área à qual o acompanhante está autorizado, e ambos estão obrigados ao uso de crachás identificadores.

XIII - Bloqueio, cancelamento e destruição de crachá autorizado

Art. 33 - Por força do disposto no art. 16, quando do desligamento de quaisquer das pessoas físicas ou veículos vinculados, exclusivamente, a uma empresa, está deverá reter, imediatamente, seu crachá autorizado e providenciar sua devolução à emissora, sob pena de responder por seu uso indevido.

§ 1º - Quando a emissora receber qualquer crachá autorizado em devolução para cancelamento, deverá confirmar sua baixa no banco de dados e inutilizá-lo, de modo a não permitir o seu reaproveitamento, garantindo, ainda, que o registro da destruição da mídia possa ser consultado, pelo seu ID, pelas empresas administradoras de locais/recintos Alfandegados.

§ 2º - Se um portador de crachá autorizado tiver mais do que um vínculo e for desligado de uma das empresas, desde que a desvinculante não figure como dado impresso na mídia, esse crachá não deve ser retido, pois permanece válido pelas demais vinculantes.

Art. 34 - Na impossibilidade da apresentação da mídia para cancelamento por qualquer motivo, inclusive por perda ou extravio, a emissora do crachá deve ser comunicada pela empresa vinculante, e o fato deve ser registrado no banco de dados para viabilizar a identificação e retenção de usuário que venha a tentar a intrusão em qualquer local/ recinto alfandegado com o uso indevido desse crachá autorizado.

§ 1º - No caso descrito no caput, ou quando ocorrer o desligamento de usuário do quadro da empresa da qual haja algum dado identificador impresso no crachá (logotipo ou outro), cabe o pedido de emissão de segunda via ou novo crachá, motivado por outra empresa que permaneça vinculante desse usuário, devendo a emissora registrar no sistema gerenciador do banco o cancelamento da mídia anterior.

§ 2º - Para a garantia da segurança do banco de dados de crachá autorizado, as emissoras habilitadas ficam obrigadas a destruir todos os crachás cancelados, justificando os casos de impossibilidade de atendimento desta exigência, bem como se obrigam a exercer total controle sobre o estoque de mídias não gravadas, disponibilizando as informações de entradas e saídas, periodicamente, para a Alfândega.

Art. 35 - Compete à Eqvib executar as operações de bloqueio de crachá via sistema gerenciador de banco de dados de crachá autorizado, nas situações previstas no § 2º do art. 31, e nos §§ 1º e 2º do art. 36, ou em outras em que o procedimento seja aplicável, tornando passíveis de retenção todos os crachás encontrados nessa situação pelas administradoras de locais/recintos Alfandegados, mediante elaboração de termo circunstanciado, para encaminhamento à Eqvib.

§ 1º - Não obstante a existência de crachá autorizado válido, a Eqvib, a qualquer momento, poderá bloquear o ingresso, permanência e movimentação de pessoa ou veículo, por meio de inclusão de informação nesse sentido nos sistemas gerenciadores de banco de dados de crachá autorizado, caso a atividade a ser exercida pelo usuário se mostre incompatível com os dados cadastrais da empresa vinculante, bem como pela ocorrência de fato que determine a aplicação imediata de medida preventiva de cautela fiscal aduaneira.

§ 2º - O bloqueio de determinada pessoa jurídica implica o de todos os funcionários e veículos a ela vinculados e sob sua responsabilidade, independentemente da validade do crachá, exceto para os casos de usuários com outras empresas vinculantes, e desde que o ingresso seja para atividades motivadas por vinculante não bloqueada.

Art. 36 - Quando da constatação, por parte da administradora do local/recinto alfandegado ou de agente da fiscalização desta Alfândega, da ocorrência de irregularidade decorrente da utilização indevida da autorização de acesso genérica, proferida pela autoridade aduaneira, representada pelo porte de crachá autorizado, este será retido, mediante a elaboração de termo circunstanciado, até que seja finalizado o procedimento administrativo fiscal competente.

§ 1º - Durante o processo a que se refere o caput, a Autoridade Aduaneira responsável pela apuração dos fatos poderá suspender o ingresso, permanência e movimentação das pessoas investigadas nas áreas alfandegadas, por comunicação direta às administradoras de locais/recintos Alfandegados, ou por meio de bloqueio do crachá no sistema gerenciador de banco de dados de crachá autorizado correspondente.

§ 2º - Se da irregularidade em análise resultar suspeição sobre a pessoa jurídica vinculante, a Autoridade Aduaneira, responsável pela apuração dos fatos, poderá bloquear, ainda que preventivamente, todos os crachás de pessoas e veículos a ela vinculados.

XIV - Porte de volumes, objetos e bagagem

Art. 37 - É vedado o ingresso ou saída, da faixa portuária ou a bordo de embarcações, de pessoas, ainda que portadoras de crachá autorizado, quando transportando, sem a prévia autorização da Alfândega:

I - mercadorias em quantidade que denotem destinação comercial; II - equipamentos e ferramentas de uso profissional incompatíveis com a atividade do técnico que os apresenta, ou em quantidade excessiva; e III - volumes e bens que não se caracterizem como bagagem constituída de roupas e objetos de uso pessoal.

Art. 38 - O atendimento ao disposto nos arts. 26 e 30 não eximem o usuário da obrigação de cumprimento dos requisitos legais relativos à bagagem de tripulante ou passageiro, nem, tampouco, desobriga a administradora do local/recinto alfandegado a observar o disposto nos arts. 2º, 3º e 43.

XV - Guarda Portuária e Segurança privada

Art. 39 - Nos termos do inciso IX do art. 33 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e para cumprimento do acordo internacional ISPS-Code, cabe à CODESP, através de sua guarda, a tarefa de prover a vigilância e segurança da área portuária, na entrada e saída da zona primária do Porto de Santos, através dos "Portões CODESP" interligados ao seu sistema de controle de acesso, observado o disposto nesta Portaria e na Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010.

§ 1º - A atividade descrita no caput não exclui a competência original e indelegável da Autoridade Aduaneira estabelecida no inciso XVII do art. 37 da Constituição Federal e no inciso II do art. 36 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

§ 2º - Em se tratando de local/recinto alfandegado privado ou de uso misto não administrado pela CODESP, com plano de segurança do ISPS-Code aprovado pelo órgão competente, estabelecendo que o acesso às suas instalações seja por "Portões próprios", o controle de acesso deverá ser exercido por equipe de segurança sob a responsabilidade do próprio local/recinto, o qual deverá ter sistema eletrônico de controle de acesso que atenda às exigências e requisitos de Alfandegamento estabelecidos pela Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de

2010.

XVI - Penalidades decorrentes da inobservância desta Portaria

Art. 40 - Esta Portaria é considerada norma de segurança fiscal, para os fins do disposto na Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

Art. 41 - Na hipótese de descumprimento de qualquer norma legal, mesmo nos casos de dispensa da obrigatoriedade do uso de crachá autorizado, prevista no art. 18, a fiscalização aduaneira de aplicará as penalidades cabíveis aos responsáveis pela infração, sem prejuízo da imposição da restrição de ingresso, movimentação ou permanência dessas pessoas e veículos no evento ou em qualquer área Alfandegada.

§ 1º - Do mesmo modo, poderá ser penalizada a administradora do local/recinto alfandegado, nos casos de omissão ou imprecisão no registro de ocorrências no seu sistema de controle de acesso, ou, ainda, se tal registro não for efetuado imediatamente.

§ 2º - Também será considerada irregular a informação de ocorrência, prevista no art. 31, de fato inverídico ou de forma incompleta, bem como a sua comunicação por outro meio que não seja mediante o imediato registro eletrônico do fato no sistema gerenciador do banco de dados de crachá autorizado.

Art. 42 - Sem prejuízo da aplicação das penalidades previstas na legislação fiscal federal, aos infratores dos regramentos desta Portaria poderão ser aplicadas outras penas ou medidas legais cabíveis ao fato, mediante representação da Autoridade Aduaneira às demais autoridades competentes.

Art. 43 - Também se caracterizam como descumprimento desta Portaria, além da inobservância de quaisquer de seus dispositivos, fatos como:

I - o ingresso, permanência ou movimentação de pessoas ou veículos fora dos locais para os quais forem autorizados, segundo a motivação registrada no sistema de

controle do local/recinto alfandegado;

II - o ingresso, permanência ou movimentação de pessoas ou veículos sem crachá autorizado, exceto nos casos previstos nos arts. 17 e 18, ou portando crachá cuja validade esteja vencida, suspensa ou bloqueada;

III - o ingresso ou tentativa com esse intuito, de uma pessoa física ou veículo portando crachá de outro, ou cujos dados impressos não possam ser comprovados em nenhum banco de dados de crachá autorizado;

IV - o ingresso ou tentativa com esse intuito, de pessoa física ou veículo com crachá indicando pessoa jurídica vinculante indevida, ou cujo fato não possa ser comprovado em nenhum banco de dados de crachá autorizado; e

V - o ingresso de pessoas em navio não atracado, exceto nos casos previstos nos §§ 1º e 2º do art. 6º

Art. 44 - A pessoa jurídica e o usuário a ela vinculado, indicados na motivação de ingresso, permanência e movimentação de pessoa ou veículo nas áreas alfandegadas, respondem solidariamente pela ação ou omissão deste na ocorrência de fatos que contrariem o disposto nesta Portaria ou qualquer dispositivo legal infringido.

Parágrafo único - Na aplicação do disposto no caput, no caso de ato praticado por visitante, tanto a pessoa jurídica que motivou a visita, como a pessoa física que acompanhou o visitante, também respondem solidariamente.

XVII - Procedimentos transitórios

Art. 45 - A partir da autorização do primeiro banco de dados de crachá pela Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, todas as empresas que exercem atividades nas áreas alfandegadas sob a jurisdição desta Alfândega terão 90 (noventa) dias para providenciar seu cadastro inicial conforme estabelecido nos arts. 9º e 10.

§ 1º - A Eqvib poderá estabelecer cronograma de atendimento, para o recebimento da documentação de que trata o § 2º do art. 10, de forma a cadenciar o fluxo da demanda e apenas enquanto permanecer a situação inicial de implementação do disposto nesta Portaria.

§ 2º - Quando a empresa cadastrada na forma dos arts. 13 e 14 efetuar a alimentação inicial dos dados de seus vinculados em um banco de dados de crachá autorizado, e já existirem os mesmos registros em outros bancos, ficará obrigada a efetuar uma pesquisa para não permitir a duplicidade ou possibilidade de emissão de mais de um crachá por usuário.

Art. 46 - Como regra de transição, por um período de até 180 (cento e oitenta) dias a partir da vigência desta Portaria, ou até que seja implantado o SICA referido no art. 4º, a administradora do local/recinto alfandegado deverá comprovar a inexistência de bloqueio por parte da Autoridade Aduaneira que impeça o ingresso em suas instalações, mediante consulta em todos os bancos já autorizados pela Alfândega, quando a pessoa não possuir ou não apresentar crachá em seu portão.

§ 1º - Nessa fase transitória qualquer administradora de local/ recinto alfandegado, poderá cadastrar-se na Alfândega, em caráter permanente ou temporário, como emissora de crachá, mesmo em banco de dados em processo de autorização, instalando nas suas dependências equipamentos capazes de efetuar a gravação sobre as trilhas indicadas na alínea "c" do inciso I do art. 28, sobre as mídias emitidas pela CODESP ou por outras empresas, mediante a confirmação dos dados eletrônicos extraídos desse banco de dados, sendo que essa gravação não deve alterar as características físicas da mídia ou os registros eletrônicos nela gravados anteriormente.

§ 2º - O disposto no parágrafo anterior também se aplica à CODESP ou empresa por ela indicada.

XVIII - Disposições Finais

Art. 47 - Os crachás eletrônicos, desde que atendam ao disposto no art. 28 e estejam registrados em qualquer banco de dados de crachá autorizado, poderão suportar outros dados de interesse da empresa vinculante do usuário ou da emissora do crachá, desde que estes não prejudiquem os registros eletrônicos obrigatórios ou contrariem as especificações aqui definidas.

Art. 48 - Os bancos de dados de crachás autorizados deverão ser atualizados em tempo real pelos usuários definidos no inciso IV do art. 19, sendo que estas e todas as demais operações efetuadas no sistema serão registradas e vinculadas ao usuário, de modo a permitir a consulta pela Autoridade Aduaneira e a emissão de relatórios, com o histórico das transações referentes a todas as inclusões e cancelamentos.

Art. 49 - Todas as empresas administradoras de locais/recintos Alfandegados, jurisdicionados pela Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, por força da Lei nº 12.350, de 2010, e da Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010, devem utilizar sistema de controle de acesso, próprio ou compartilhado, bem como promover a transmissão, para a COV da Alfândega, tanto dos dados desse sistema, como as imagens do sistema de monitoramento, em tempo real e sem custos para a RFB, no prazo estabelecido no inciso II do art. 36 da Portaria citada acima.

§ 1º - O sistema de controle de acesso referido no caput deverá apresentar base tecnológica compatível e a formatação de campos definida no inciso III do art. 28, para possibilitar a leitura, diretamente nos equipamentos instalados em seus portões, dos dados de identificação dos portadores de qualquer crachá autorizado por esta Alfândega.

§ 2º - Observado o disposto no art. 19 da Portaria RFB nº 2.438, de 21 de dezembro de 2010, poderão ser desenvolvidos, para serem autorizados pela Alfândega, sistemas de controle de acesso ou bancos de dados para o gerenciamento da emissão de mídias consideradas como crachá autorizado, mediante acordos de utilização compartilhada entre duas ou mais das empresas referidas no caput, desde que todos os registros de motivação e as informações de entrada, permanência e

saída das instalações possam ser disponibilizados para a Alfândega de forma isolada e individualizada por local/recinto alfandegado.

Art. 50 - A Alfândega não autorizará o ingresso nas áreas alfandegadas que não seja de maneira eletrônica e através de banco de dados de crachá autorizado, ficando qualquer acesso não baseado nesses crachás sob a inteira responsabilidade da administradora do local/recinto alfandegado, sujeita às penalidades cabíveis pelo descumprimento do disposto nesta Portaria.

Art. 51 - Na ocorrência de fato tipificado como situação de risco de segurança de nível III no ISPS-Code, a Guarda Portuária da CODESP e a Equipe de Segurança da administradora de local/recinto alfandegado com cais de atracação privatizado, durante o período de risco, deverão adotar as medidas emergenciais para o controle de acesso, obedecendo as postulações legais sobre competência e as cautelas fiscais aduaneiras.

Art. 52 - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se, sem interrupção de sua força normativa, a Portaria ALF/STS nº 73, de 10 de janeiro de 2008.

JOSÉ ANTONIO GAETA MENDES

INSPETOR CHEFE DA ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTOS

ANEXO F – PORTARIA ALF/STS N.111

DOU 23/03/12, Seção 1, Págs. 86 e 87 – SRFB - SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS - 8ª REGIÃO FISCAL

ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NO PORTO DE SANTOS
PORTARIA Nº 111, DE 21 DE MARÇO DE 2012

Prorroga prazo e altera dispositivos da Portaria ALF/STS nº 200, de 13 de abril de 2011.

O INSPETOR-CHEFE DA ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS, no uso de suas atribuições regimentais, previstas no inciso XVI do art. 220 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, aprovado pela Portaria MF nº 587, de 21 de dezembro de 2010, considerando: Que em 02 de setembro de 2011 foi autorizado o funcionamento do primeiro banco de dados para a emissão de crachás eletrônicos de acesso aos locais e recintos Alfandegados de conformidade com às condições estabelecidas na Portaria ALF/STS nº 200, de 13 de abril de 2011, denominado de BDCC;

A necessidade de aprimoramento dos procedimentos aduaneiros para a autorização legal de acesso e cumprimento dos requisitos de Alfandegamento dos recintos sob sua jurisdição;

O tempo necessário para a adequação das empresas que possibilite a execução da leitura e gravação dos dados do BDCC nos crachás eletrônicos; e O grande número de processos com pedido de cadastramento em análise ou ainda não formalizados nesta Alfândega, resolve:

Art. 1º - Prorrogar para 01 de julho de 2012 o prazo definido no art. 45 da Portaria ALF/STS nº 200/ 2011.

Art. 2º - Alterar a redação dos dispositivos da Portaria ALF/STS nº 200/ 2011 para:
"Art. 1º - Determinar que a autorização de acesso aos locais ou recintos Alfandegados seja efetuada por meio de sistemas eletrônicos de controle, em

conformidade com o art. 18 da Portaria RFB nº 3.518, de 30 de setembro de 2011, com a identificação das pessoas através de crachá eletrônico autorizado pela Alfândega, aqui denominando simplesmente "crachá autorizado".

"Art. 3º - O ingresso, permanência e movimentação de pessoas e veículos, tanto nos locais/recintos Alfandegados, como nas cercanias ou a bordo de embarcações fundeadas ou atracadas, na barra ou no Porto de Santos, estão sujeitos ao controle da Secretaria da Receita Federal do Brasil, que, neste ato, determinam, no caso das pessoas, a obrigatoriedade de utilização de crachás autorizados, cujos dados, tanto de identificação, como da existência de autorização da autoridade aduaneira e prazo de vigência dessa autorização, devem ser confirmados, pela administradora desses locais, em banco de dados autorizado pela Alfândega de Santos."

"Art. 10 - O pedido para autorização de acesso deve ser formulado de forma eletrônica, através de um dos sistemas gerenciadores de bancos de dados autorizados pela Alfândega, e equiparase a um documento formal que viabiliza a movimentação e permanência de pessoas nas áreas alfandegadas sob jurisdição desta Alfândega, e a sua concessão é de caráter precário e discricionário da autoridade aduaneira, podendo, portanto, ser negado, cancelado ou suspenso a qualquer tempo, mediante decisão fundamentada.

§ 1º - O pedido deverá ser formulado por meio da rede mundial de computadores no sistema escolhido pela empresa, preenchendo os dados que identificará a empresa peticionária e o(s) seu(s) responsável(eis) perante o banco de dados por ela legido(s), devendo ser impressa essa petição inicial, conforme modelo no anexo I desta Portaria, e assinada pelo representante legal com poderes de comprometimento dessa pessoa jurídica.

§ 2º - Preenchido os dados conforme o § 1º, o mesmo sistema gerará um Termo de responsabilidade para cada um dos responsáveis perante o banco de dados, conforme modelo no anexo II, que deverá ser impresso e assinado pela pessoa indicada

§ 3º - A petição inicial de autorização de acesso e os termos previstos nos §§ 1º e

2º, juntamente com os demais documentos exigíveis anexados, deverão ser apresentados para protocolização junto à Eqvib.

§ 4º - Os documentos que devem instruir o pedido de autorização de acesso, dentre outros que comprovem a situação ou motivo de pedir, conforme cada caso, são:

- I. o contrato social ou estatuto referente à constituição da pessoa jurídica e às eventuais alterações, devidamente registrados no órgão competente, de forma a comprovar que o signatário do pedido tenha poderes de representação da empresa;
- II. o(s) documento(s) de identificação com foto do(s) indicado(s) para atuar como responsável perante o banco de dados;
- III. o comprovante de atividade da empresa que justifique a necessidade de ingresso na área portuária.

§ 5º - O pedido eletrônico cuja documentação não tenha sido apresentada para protocolo na Eqvib no prazo de quinze dias corridos será automaticamente cancelado pelo sistema.

§ 6º - A Eqvib poderá exigir outros documentos não listados no § 4º, ou qualquer outra informação adicional, quando entender serem necessários para melhor análise do pedido de autorização de acesso, ocasião em que registrará esse fato no sistema, e a empresa deverá efetuar consulta para ciência dessa exigência."

"Art. 15 - O usuário com perfil definido no inciso IV do art. 19 deverá providenciar o cadastramento de todas as pessoas vinculadas à empresa para as quais pretenda a obtenção de autorização de acesso nas áreas alfandegadas sob a jurisdição da Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos, e a consequente autorização para a emissão de crachá eletrônico autorizado.

§ 1º - Para fins desta Portaria entende-se por "vínculo" qualquer relação de trabalho ou de prestação de serviço entre uma pessoa e seu vinculante no banco de dados de crachá autorizado, que lhe permitirá exercer atividade em nome dessa empresa que efetuou a sua inclusão no cadastro do sistema.

§ 2º - O cadastramento de veículo é opcional, mas caso opte por confeccionar seu crachá eletrônico, deve ser efetuado na forma do art. 27, sendo de uso restrito aos veículos destinados, exclusivamente, para utilização na atividade operacional da empresa, e necessários para a movimentação de cargas ou de trabalhadores dentro das áreas alfandegadas, ficando a sua utilização e autorização de acesso condicionada à existência de leitora e concordância da administradora do local/recinto onde o veículo se apresentar."

"Art. 20 - Somente

§ 3º - A emissora de crachá também poderá exercer apenas a função de gravação de dados eletrônicos constantes em Banco de Dados Autorizado em mídias já impressas que atendam ao disposto no art. 28 desta Portaria."

"Art. 27 - O pedido de crachá autorizado de veículo é opcional e será deferido, de forma eletrônica e automática, quando inserido os seus dados no sistema gerenciador de banco de dados de crachá autorizado, pela pessoa jurídica, já cadastrada e autorizada pela Autoridade Aduaneira na forma do art.13, pela intervenção de seu representante habilitado no sistema com o perfil definido no inciso IV do art.19, e sua emissão estará condicionada à vistoria física, prevista no § 1º do art. 22, com a apresentação, para a empresa emissora do crachá, dos documentos originais comprobatórios dos dados informados no sistema."

"Art. 43 - Também

I.;

II. o ingresso, permanência ou movimentação de pessoas sem crachá autorizado, exceto nos casos previstos nos arts. 17 e 18, ou portando crachá cuja validade esteja vencida, suspensa ou bloqueada;"

Art. 3º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

CLEITON ALVES DOS SANTOS JOÃO SIMÕES
INSPECTOR CHEFE DA ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTOS

ANEXO G - PADRÃO DOS ARQUIVOS XML, WEBSERVICES, NOMENCLATURA DOS EDI, CÓDIGOS DE ERRO.

Arquivos Enviados

O nome do arquivo é composto de 4 partes. Abaixo a estrutura e a explicação detalhada de cada parte:

CCCBDDCCXXXXXXXXXX.REM

Campo	Descrição
CCC	Código da empresa. Esse código será criado pela ABTRA e informado à empresa durante a configuração da comunicação.
BDCC	String fixa.
XXXXXXXXXX	Lote da informação. Deve conter o mesmo número informado na tag Lote (ver <u>Estrutura Interna dos Arquivos Trafegados</u> e a tag Lote). Essa informação deve conter exatamente 10 caracteres numéricos.
REM	String fixa. Significa “remessa” e informa o fluxo da informação (Sistema Cliente => BDCC).

Arquivos Recebidos

O nome do arquivo é composto de 4 partes. Abaixo a estrutura e a explicação detalhada de cada parte:

CCCBDDCCXXXXXXXXXX.RET

Campo	Descrição
CCC	Código da empresa. Esse código será criado pela ABTRA e informado à empresa durante a configuração da comunicação.
BDCC	String fixa.
XXXXXXXXXX	Lote da informação. Deve conter o mesmo número informado na tag Lote (ver <u>Estrutura Interna dos Arquivos Trafegados</u> e a tag Lote). Essa informação deve conter exatamente 10 caracteres numéricos.
RET	String fixa. Significa “retorno” e informa o fluxo da informação (BDCC => Sistema Cliente).

Quando Usar Cada Nomenclatura

Para identificar se o arquivo deve ser nomeado com a nomenclatura de arquivo recebido ou enviado deve-se notar a origem da requisição. Abaixo dois exemplos para ilustração:

Exemplo 1: Serviço PEF (Sentido Sistema Cliente => BDCC)

- Sistema Cliente prepara o cadastro da pessoa física e envia um arquivo tendo como nome o modelo: **CCCBDDCCXXXXXXXXXX.REM**
- BDCC processa a requisição e retorna o resultado em um arquivo tendo como nome o modelo: **CCCBDDCCXXXXXXXXXX.RET**

Exemplo 2: Serviço ECH (Sentido BDCC => Sistema Cliente)

- BDCC envia para o Sistema Cliente informação de que um novo crachá foi emitido em um arquivo tendo como nome o modelo: **CCCBDDCCXXXXXXXXXX.REM**
- Sistema Cliente processa a informação e retorna a confirmação de recebimento em um arquivo tendo como nome o modelo: **CCCBDDCCXXXXXXXXXX.RET**

Estrutura Interna dos Arquivos Trafegados

Verifique o exemplo abaixo de como são os dados trafegados via EDI nos arquivos de remessa e de retorno:

Arquivos de Remessa

```
<?xml version="1.0" encoding=" UTF-8" ?>
<bdcc:BDCC xmlns:bdcc="http://www.bdcc.org.br/BDCCModel">
  <CNPJ>12345678901234</CNPJ>
  <Login>MeuLogin</Login>
  <Senha>MinhaSenha</Senha>
  <Lote>1234567890</Lote>
  <GrupoProcesso>
    <Processso Sequencial="0000000001">
      <TipoRegistro>PEF</TipoRegistro>
      .
      . (Demais dados do processo)
      .
    </Processso>
    <Processso Sequencial="0000000002">
      <TipoRegistro>VEI</TipoRegistro>
      .
      . (Demais dados do processo)
      .
    </Processso>
    .
    . (Não existe limite máximo de processos enviados)
    .
  </GrupoProcesso>
</bdcc:BDCC>
```

```

        <Processso Sequencial="9999999999">
            <TipoRegistro>PEF</TipoRegistro>
            .
            . (Demais dados do processo)
            .
        </Processo>
    </GrupoProcesso>
</bdcc:BDCC>

```

Analisando o exemplo acima vemos as seguintes tags:

Campo	Descrição
BDCC	Tag principal, todas as outras tags precisam ser filhas dessa.
CNPJ	CNPJ da pessoa jurídica que está enviando a informação.
Login	Login da pessoa jurídica.
Senha	Senha da pessoa jurídica.
Lote	Código informando o número do lote dos processos enviados.
GrupoProcesso	Tag que agrupará todos os processos enviados na requisição.
Processo	A solicitação propriamente dita, não existe número limite de processos enviados em cada requisição.

Arquivos de Retorno

```

<?xml version="1.0" encoding="UTF-8" ?>
<BDCCResponse xmlns="http://www.bdcc.org.br/BDCCModel">
    <CNPJ xmlns="">12345678901234</CNPJ>
    <Login xmlns="">MeuLogin</Login>
    <Senha xmlns="">MinhaSenha</Senha>
    <Lote xmlns="">1234567890</Lote>
    <GrupoProcesso xmlns="">
        <Processo xmlns:bdcc="http://www.bdcc.org.br/BDCCModel"
            Sequencial="0000000001"
            xmlns="http://www.bdcc.org.br/BDCCModel">
            <TipoRegistro>PEF</TipoRegistro>
            .
            . (Demais dados do processo)
            .
        </Processo>
        <Processo
            xmlns:bdcc="http://www.bdcc.org.br/BDCCModel"
            Sequencial="0000000002"
            xmlns="http://www.bdcc.org.br/BDCCModel">
            <TipoRegistro>VEI</TipoRegistro>
            .
            . (Demais dados do processo)
            .
        </Processo>
        .
        . (Não existe limite máximo de processos enviados)
        .
    <Processo xmlns:bdcc="http://www.bdcc.org.br/BDCCModel"

```



```

Sequencial="9999999999"
xmlns="http://www.bdcc.org.br/BDCCModel">
    <TipoRegistro>PEF</TipoRegistro>

    . (Demais dados do processo)

</Processo>
</GrupoProcesso>
</BDCCResponse>

```

Analisando o exemplo acima vemos as seguintes tags:

Campo	Descrição
BDCCResponse	Tag principal, todas as outras tags precisam ser filhas dessa.
CNPJ	CNPJ da pessoa jurídica que está enviando a informação.
Login	Login da pessoa jurídica.
Senha	Senha da pessoa jurídica.
Lote	Código informando o número do lote dos processos enviados.
GrupoProcesso	Tag que agrupará todos os processos enviados na requisição.
Processo	A solicitação propriamente dita, não existe número limite de processos enviados em cada requisição.

Reprocessamento

Todas as solicitações de processamento possuem uma tag “Reprocessamento” que deve ser informada com “Sim” ou “Não”, o objetivo dela é reenviar uma resposta dada anteriormente.

Em caso de envio de requisição e sem retorno é possível mandar o mesmo processo novamente para “Reprocessamento”, isso fará com que a resposta seja novamente enviada para o solicitante sem novo processamento. Com isso ganha-se em performance e aumenta-se a confiabilidade, pelo fato de o sistema cliente poder solicitar confirmação de processamento.

Para que a tarefa de reprocessamento execute corretamente é preciso que o “Sequencial” informado seja o mesmo no reprocessamento. Caso o código seja diferente, um novo processamento será realizado o que pode tornar os dados inconsistentes ou retornar uma recusa de processamento.

WebServices - Estruturas de Dados de Comunicação

Aprovação de Pessoa Jurídica (APJ)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Uma vez cadastrada, a Pessoa Jurídica ficará pendente de aprovação por parte da Autoridade Aduaneira. Quando a aprovação for realizada no sistema, será disparada essa mensagem para o sistema cliente informando que a pessoa jurídica foi aprovada.

Aprovação do Representante Legal (ARL)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Uma vez cadastrado, o Representante Legal ficará pendente de aprovação por parte da Autoridade Aduaneira. Quando a aprovação for realizada no sistema, será disparada essa mensagem para o sistema cliente informando que o representante legal foi aprovado e já pode iniciar o cadastramento de seus funcionários e veículos.

Cadastro de Pessoa Física (PEF)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo o cadastro dos dados pessoais dos usuários.

Aprovação Automática de Pessoa Física (APF)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Uma vez cadastrada, a pessoa física ficará pendente de aprovação por parte da Autoridade Aduaneira. Após o período de espera, caso não haja nenhuma solicitação de bloqueio por parte da Autoridade Aduaneira, o cadastro da pessoa física será aprovado automaticamente e essa mensagem será disparada.

Cadastro de Veículo (VEI)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo o cadastro dos dados referentes ao veículo.

Aprovação Automática de Veículo (AVE)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Uma vez cadastrado, o veículo ficará pendente de aprovação por parte da Autoridade Aduaneira. Após o período de espera, caso não haja nenhuma solicitação de bloqueio por parte da Autoridade Aduaneira, o cadastro do veículo será aprovado automaticamente e essa mensagem será disparada.

Cadastro de Vínculo entre pessoas Jurídicas e pessoas Físicas (VJF)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo o cadastro dos dados do vínculo entre a pessoa jurídica e a pessoa física.

Cadastro de Vínculo entre pessoas Jurídicas e Veículos (VJV)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo o cadastro dos dados do vínculo entre a pessoa jurídica e o veículo.

Consulta de Pessoa Jurídica (CPJ)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo a consulta os dados da pessoa jurídica.

Consulta de Pessoa Física (CPF)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo a consulta os dados da pessoa física.

Consulta de Veículos (CVE)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo a consulta os dados do veículo.

Termo de Ocorrência (TOC)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo o registro de uma ocorrência relativa a alguma empresa, pessoa ou veículo para apreciação por parte da autoridade aduaneira.

Auditoria de CPF (AUD)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo a auditoria entre os CPF's cadastrados e ativos no sistema interno do terminal e os CPF's cadastrados e ativos no BDCC, apontando os documentos que estiverem divergentes entre os dois sistemas.

Listas Branca e Negra (LBN)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo o retorno das listas branca e negra para atualização do Sistema Cliente.

Verificação BDCC (VSG)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo enviar uma mensagem de verificação de forma a testar se a comunicação entre o Sistema Cliente e o BDCC está operacional.

Verificação Sistema Cliente (VSC)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo enviar uma mensagem de verificação de forma a testar se a comunicação entre o BDCC e o Sistema Cliente está operacional.

Informa Emissão de Crachá (ECH)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um novo crachá foi emitido no sistema.

Informa Bloqueio de Pessoa Jurídica (BPJ)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um bloqueio de pessoa jurídica foi realizado.

Informa Bloqueio de Pessoa Física (BPF)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um bloqueio de pessoa física foi realizado.

Informa Bloqueio de Veículo (BVE)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um bloqueio de veículo foi realizado.

Informa Bloqueio de Crachá (BCH)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um bloqueio de crachá foi realizado.

Informa Desbloqueio de Pessoa Jurídica (DPJ)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um desbloqueio de pessoa jurídica foi realizado.

Informa Desbloqueio de Pessoa Física (DPF)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um desbloqueio de pessoa física foi realizado.

Informa Desbloqueio de Veículo (DVE)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um desbloqueio de veículo foi realizado.

Informa Desbloqueio de Crachá (DCH)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de que um desbloqueio de crachá foi realizado.

Informa Status de Termo de Ocorrência (STO)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo a informação de alteração de status do Termo de Ocorrência cadastrado.

Serviços de Comunicação Síncrona

As estruturas de dados existentes estão descritas abaixo:

Consulta de Pessoa Jurídica (CPJ)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo a consulta os dados da pessoa jurídica.

Consulta de Pessoa Física (CPF)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo a consulta os dados da pessoa física.

Consulta de Veículos (CVE)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo a consulta dos dados do veículo.

Verificação de Crachá (VCH)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo a consulta da atual situação do crachá.

Verificação BDCC (VSG)

Direção: Sistemas Cliente para BDCC

Tem por objetivo enviar uma mensagem de verificação de forma a testar se a comunicação entre o Sistema Cliente e o BDCC está operacional.

Verificação Sistema Cliente (VSC)

Direção: BDCC para Sistemas Cliente

Tem por objetivo enviar uma mensagem de verificação de forma a testar se a comunicação entre o BDCC e o Sistema Cliente está operacional.

Códigos e Descrições de Retorno

Os códigos de retorno iniciados com 10 são mensagens de aviso e os códigos retornados com 11 são mensagens de erro que paralisaram o processamento que

estava sendo realizado. Onde for possível é sugerida uma ação corretiva para contornar o problema.

Código	Mensagem Curta	Mensagem Longa	Ação Corretiva
10001	Sucesso	Procedimento Realizado com Sucesso.	
11007	Cadastro já existente	O cadastro que está sendo realizado já existe no BDCC.	
11009	Numero de documento inválido	Pessoa Física está com os documento inválidos.	Regularizar os números e tipos de documentos.
11010	Parâmetros duplicados	Existem um ou mais Responsáveis perante o BDCC com documentos iguais.	Checar a documentação dos Responsáveis perante o BDCC.
11011	Pessoa Jurídica Inválida	A pessoa jurídica não existe.	Criar a pessoa jurídica primeiro.
11012	Erro de validação	Dados de entrada inválidos nas tags:	Forneça dados de entrada válidos nas tags informadas.
11013	Bloqueio de Pessoa Física	A Pessoa Física encontra-se Bloqueada no Sistema BDCC.	Verificar junto à Alfândega.
11014	Desbloqueio de Pessoa Física	A Pessoa Física encontra-se Desbloqueada no Sistema BDCC.	
11015	Bloqueio de Responsável perante o BDCC	O Responsável perante o BDCC encontra-se Bloqueado no Sistema BDCC.	Verificar junto à Alfândega.
11016	Desbloqueio de Responsável perante o BDCC	O Responsável perante o BDCC encontra-se Desbloqueado no Sistema BDCC.	
11017	Bloqueio de Veículo	O Veículo encontra-se Bloqueado no Sistema BDCC.	Verificar junto à Alfândega.
11018	Desbloqueio de Veículo	O Veículo encontra-se Desbloqueado no Sistema BDCC.	
11019	Bloqueio de Pessoa Jurídica	A Pessoa Jurídica encontra-se Bloqueada no Sistema BDCC.	Verificar junto à Alfândega.
11020	Desbloqueio de Pessoa Jurídica	A Pessoa Jurídica encontra-se Desbloqueada no Sistema BDCC.	
11021	Erro ao buscar vínculo	Não existem vínculos ativos para os dados fornecidos.	Não existem vínculos para os

			dados fornecidos.
11022	Erro ao buscar Pessoa Física	Não foram encontradas pessoas físicas ativas para os dados fornecidos.	Forneça dados de pessoas físicas cadastradas.
11023	Erro de tipo de registro	Tipo de registro inválido.	Forneça um tipo de registro válido para o sistema.
11024	Erro ao buscar Veículo	Não foram encontrados veículos a partir dos dados fornecidos.	Forneça dados de veículos cadastrados.
11025	Erro ao buscar crachás	Não foram encontrados crachás partir dos dados fornecidos.	Forneça dados de crachás cadastrados.
11026	Erro de autenticação	CNPJ/Login/Senha fornecidos estão inválidos.	Inclua dados válidos de autenticação.
11027	Erro ao criar Pessoa Física	Não foi possível criar uma pessoa física com os dados fornecidos.	Forneça dados de válidos para pessoa física.
11028	Erro ao criar Veículo	Não foi possível criar um veículo com os dados fornecidos.	Forneça dados de válidos para veículo.
11029	Erro ao buscar Pessoa Jurídica	Não foram encontradas pessoas jurídicas a partir dos dados fornecidos.	Forneça dados de pessoas jurídicas cadastradas.
11030	O serviço está indisponível	Ocorreu um problema ao acessar o serviço.	Tente novamente mais tarde.
11031	Erro de criação de vínculo	Não foi possível criar um vínculo a partir dos dados fornecidos.	Forneça dados de válidos para criação do vínculo.
11032	Erro ao buscar Responsável perante o BDCC	Não foi encontrado Responsável perante o BDCC a partir dos dados fornecidos.	Forneça dados válidos de Responsável perante o BDCC.
11033	Erro ao realizar o bloqueio de Pessoa Física	Não foi possível realizar o Bloqueio de Pessoa Física.	Tente novamente mais tarde.
11034	Erro ao buscar o bloqueio	Não foi possível encontrar um Bloqueio existente a partir dos dados fornecidos.	Forneça dados válidos de um bloqueio existente.
11035	Erro ao realizar o bloqueio de Pessoa Jurídica	Não foi possível realizar o Bloqueio de Pessoa Jurídica.	Tente novamente mais tarde.
11036	Erro ao criar Pessoa Física.	A pessoa física informada para ser criada já existe no sistema.	Forneça dados de pessoa física novos.
11037	Erro ao criar Veículo	O veículo informado para ser criado já existe no sistema.	Forneça dados novos para

			criação do veículo.
11038	Erro ao realizar o bloqueio de Veículo	Não foi possível realizar o Bloqueio de Veículo.	Tente novamente mais tarde.
11039	Erro ao realizar o bloqueio de Responsável perante o BDCC	Não foi possível realizar o Bloqueio de Responsável perante o BDCC.	Tente novamente mais tarde.
11040	Erro ao buscar dados de Sistema Cliente	Não foi possível encontrar dados de Sistema Cliente a partir dos dados enviados.	Forneça dados válidos para seu processamento.
11041	Erro de formatação da mensagem XML	A mensagem xml enviada está mal formada e não pode ser processada.	Forneça uma mensagem XML de acordo com as especificações do sistema.
11042	Código de Jurisdição Inválido	O código de jurisdição informado é inválido.	Forneça um código de jurisdição correto.
11043	Executor Inválido	O executor informado é inválido.	Forneça um executor correto.
11044	Vínculo já existente	O vínculo que está sendo criado já existe no BDCC.	
11046	Cadastro de TPA indisponível	Cadastro de TPA está indisponível por determinação da Alfândega.	
11047	Forma de Acesso Não Permitida	O Responsável perante o BDCC já se encontra cadastrado no Sistema. Logo, o acesso somente pode ser feito via E-CPF.	Volte a tela inicial e faça o logon via E-CPF
11048	Falha na Validação dos campos do processo	Não foi possível validar os dados baseando-se na consulta informada.	Tente novamente mais tarde

Restrições de Comunicação

Para comunicação via Webservices ou EDI é necessário possuir aprovação da Autoridade Aduaneira para o cadastro de Pessoa Jurídica efetuada via formulário Web no BDCC.

Caso a pessoa jurídica seja bloqueada pela Autoridade Aduaneira, todas as formas de comunicação no BDCC também serão bloqueadas.

Caracteres Especiais

Na comunicação via XML é necessário verificar a existência de caracteres especiais nos textos enviados dentro da estrutura que podem afetar a validação do dado enviado.

Os caracteres que podem afetar a validação são:

> (sinal de maior),
< (sinal de menor),
& (e-comercial),
" (aspas),
' (sinal de apóstrofe).

Para que isso não aconteça, os caracteres acima precisam ser trocados para as seqüências de escape que estão descritas abaixo:

caractere	seqüência de escape
<	<
>	>
&	&
"	"
'	'

Ex.: Para a empresa C&A o nome deve ser informado como C&A.

ANEXO H – CERTIFICADO – TESTES DE CÓDIGO, SISTEMA, INFRAESTRUTURA, MIDDLEWARE.

CERTIFICAÇÃO

Conferida à

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados
ABTRA

DSCON Soluções Tecnológicas Ltda. certifica que aplicação BDCC Banco de Dados Comum de Credenciamento disponível no endereço web www.bdcc.org.br foi avaliada e encontrada em conformidade com os requisitos detalhados abaixo.

- ☞ **QA Código** - Aderência a padrões e inteligibilidade do código produzido no projeto BDCC.
- ☞ **QA Sistema** - Testes de Funcionalidade, Performance e Segurança do projeto BDCC.
- ☞ **QA Infra-estrutura Middleware** - Testes de segurança, performance, integridade e configuração dos produtos Oracle instalados no ambiente operacional de Produção do projeto BDCC.

Data da aprovação: 09 de Agosto de 2010

Esclarecimentos adicionais a respeito do escopo deste certificado e a aplicabilidade dos requisitos da aplicação BDCC podem ser obtidos consultando a DSCON.

Nome: José Maria Machado Duque
Cargo: Diretor Executivo
Telefone: 55 (11) 7544-9858
E-mail: j.duque@dskon.com.br

DSCON Soluções Tecnológicas Ltda.
Rua Prof. Ascendino Reis, 1540 – Moema – São Paulo / SP. Telefone: 55 11 5083-2709

ORACLE Platinum
Partner

Prezado(a) colaborador(a) Esta pesquisa tem por objetivo fazer um levantamento acadêmico para minha dissertação de mestrado que chega ao fim nesse mês de dezembro de 2014 e trata do nível de segurança em que se encontram os terminais e portos brasileiros, com caráter mais descritivo que analítico, visto principalmente com a visão depois da adoção do sistema BDCC – Banco de Dados Comum de Credenciamento e dos Sistemas de CFTV, Controle de Acesso e OCR, integrados a Central de Operações e Vigilância – COV, da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos. Obs.: A identificação dos(as) pesquisados(as) não entrarão na pesquisa, visto que será feito somente uma análise quantitativa das informações pesquisadas.

Empresa; Nome do Responsável pelo Preenchimento do Questionário; Telefone; e-mail; Nome do Responsável pela Área de Segurança; Telefone; e-mail.

QUESTIONÁRIO

1. A empresa tem uma política de segurança implantada?

() Sim () Não Em Andamento: () 25% () 50% () 75%

2. Existe uma pessoa responsável pela segurança patrimonial e eletrônica?

3. Já foi implantado o sistema de CFTV na empresa interligado ao COV em atendimento a Portaria ALF/STS vigente ?

() Sim () Não Em Andamento: () 25% () 50% () 75%

4. Já foi implantado o sistema de Controle de Acesso na empresa interligado ao BDCC em atendimento a Portaria ALF/STS n. 200 vigente ?

() Sim () Não Em Andamento: () 25% () 50% () 75%

5. Já foi implantado o sistema de OCR (leitura de Placas de Caminhões e Identificações de Containeres) na empresa interligado ao COV em atendimento a Portaria ALF/STS vigente ?

() Sim () Não Em Andamento: () 25% () 50% () 75%

6. O sistema implantado é integrado: CFTV, Controle de Acesso e OCR ?

() Sim () Não Em Andamento: () 25% () 50% () 75%

7. O Sistema de CFTV é inteligente?

() Sim - Com inteligência Artificial () Sim - Vídeo Analítico () Em estudo ()

8. A empresa tem implantado o ISPS Code e já recebeu a Declaração de Cumprimento?

() Sim () Não Em Andamento: () 25% () 50% () 75%

9. A empresa tem implantado o Sistema de Emissão de Crachás do BDCC e já recebeu a Homologação da ABTRA e da Receita Federal da Alfândega do Porto de Santos para tal ? () Sim () Não

ANEXO J – NOTÍCIA VINCULADA NA IMPRENSA SOBRE O BDCC

<http://www.diariodolitoral.com.br/conteudo/3233-abtra-e-Alfândega-firmam-parceria-para-banco-de-dados-unificado> - acessado em 04 de outubro de 2010 as 18h18

ABTRA, CODESP e Alfândega firmam parceria para criação de um Banco de Dados Unificado. Um banco de dados unificado de identificação que trará mais segurança e agilidade à atividade do Porto de Santos. **Por Bárbara Farias.**

Esse é o intuito do Programa Gerenciador do Projeto Banco de Dados Comum de Credenciamento (BDCC) desenvolvido pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos (ABTRA). O BDCC foi entregue ontem ao inspetor-chefe da Alfândega do Porto de Santos José Antonio Gaeta Mendes pela presidente da ABTRA, Agnes Barbeito de Vasconcellos, no auditório da Alfândega. Presentes ainda à solenidade, onde foi consolidada a parceria público privada, estavam a prefeita de Guarujá Maria Antonieta de Brito e o secretário municipal de Assuntos Portuários e Marítimos e presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), Sergio Aquino. “Segundo estimativa da Alfândega, cerca de 50 mil pessoas e entre 10 mil a 20 mil veículos devem ser cadastrados neste sistema”, afirmou o **gerente de Tecnologia da ABTRA, Vander Serra de Abreu.** **Abreu** explicou que, todas as pessoas e veículos das empresas alfandegadas terão que ser credenciadas no sistema para ter acesso ao Porto. De acordo com **Vander**, todos os que forem credenciados terão um cartão do BDCC que substituirá a documentação exigida hoje para emissão de autorização e acesso aos terminais Alfandegados.

A presidente da (ABTRA), Agnes Barbeito de Vasconcellos afirmou que a associação investiu aproximadamente R\$ 2 milhões no desenvolvimento do BDCC e que o acesso ao sistema custará às empresas alfandegadas R\$ 900 por mês. “O BDCC será compartilhado por todos os associados da ABTRA, mas ele é aberto também, então mesmo quem não é associado poderá usar essas informações. O objetivo é uniformizar o cadastro. Nós temos mais de uma centena de recintos

Alfandegados no complexo portuário Santos-Guarujá e se cada um tiver um cadastro isolado nós teremos uma inviabilidade do controle de pessoas e veículos acessando esses recintos. Todos poderão compartilhar o mesmo banco de dados e a Alfândega vai ter controle desse banco único de dados”. Gaeta explicou que o credenciamento no sistema informatizado tornará a identificação mais ágil “porque hoje todo esse controle é feito por papel. A partir do momento em que tenhamos o BDCC em operação todas as autorizações serão feitas no próprio sistema. Com esse sistema nós ganhamos mais em segurança, em controle”, afirmou o inspetor-chefe da Alfândega. Para a prefeita de Guarujá, Maria Antonieta de Brito, trata-se de uma “ação de vanguarda. A ABTRA está sendo a precursora no País da integração de dados e informações que vão agilizar os processos nos terminais e recintos Alfandegados”.

O BDCC será um complemento ao controle de acesso já implantado pela Autoridade Portuária, que é o ISPS Code. “É uma racionalização do sistema documental para autorização do ISPS Code”, afirmou o presidente do CAP Sergio Aquino. Aquino explicou que hoje a Autoridade Portuária que controla o ISPS Code, requer uma série de documentos de quem quer ingressar em área Alfandegada, remete essa documentação à Alfândega para emissão de autorização. A Alfândega devolve essa documentação autorizada à Autoridade Portuária, que liberará o acesso. Com o BDCC, bastará checar o credenciamento no sistema informatizado para liberar o acesso.

Aquino disse que o ISPS Code já está implantado em todo o Porto, faltando apenas a inspeção final da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) para a certificação definitiva do Porto. Hoje a CODESP está emitindo certificação provisória. Não há data agendada para a inspeção da Conportos.

ANEXO K – ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA (MANUAL) DO BDCC

INTRODUÇÃO

O Guia do Usuário do Sistema BDCC tem por objetivo prover aos usuários do sistema BDCC um manual passo a passo sobre a utilização correta do sistema, explorando na íntegra todas as funcionalidades do sistema. O Sistema BDCC foi criado com o objetivo de atender a Portaria Conjunta ALF/STS/CODESP nº 001/2009 de 01/06/2009, em atendimento ao exigido na Portaria ALF/STS nº 73 de 10/01/2008 e posteriormente a Portaria ALF/STS nº 200 de 13/04/2011.

O BDCC irá armazenar as informações de cadastro de pessoas físicas e veículos autorizados a ingressar em locais e recintos Alfandegados na jurisdição da Alfândega de Santos cujos dados poderão ser compartilhados com a comunidade portuária habilitada conforme perfil de usuário.

ESCOPO DO BDCC

O BDCC disponibilizará uma interface Web para cadastro acessada a partir do sítio, assim como possibilitará a integração para a transmissão eletrônica das informações de cadastro a partir dos Sistemas de Controle de Acesso das Empresas, as quais serão submetidas a um fluxo eletrônico de aprovação junto à Alfândega de Santos, sendo então retornadas ao solicitante para que proceda a emissão dos crachás dentro de um processo seguro, implementado no BDCC para impedir a clonagem de crachás, os quais serão utilizados na liberação do acesso aos terminais Alfandegados.

Cada Recinto alfandegado, por sua vez, permanecerá com a sua estrutura de controle de acesso, a qual será utilizada na validação do credenciamento no BDCC mediante leitura dos crachás, assim como deverá validar e registrar em seu próprio sistema a motivação correspondente a cada ingresso.

Faz parte do contexto de integração todos os terminais Alfandegados jurisdicionados pela Alfândega de Santos, cuja comunicação com o BDCC poderá ser efetuada dentro dos padrões aqui definidos, compreendendo serviços de WebServices, EDI ou via formulários Web.

CONTINGÊNCIA

Para efeito de garantia de disponibilidade do BDCC, foi prevista a manutenção de uma réplica dos dados, podendo, a qualquer tempo e de forma transparente ao usuário, haver o redirecionamento do processamento para uma segunda estrutura.

BENEFÍCIOS

A implantação do BDCC irá permitir racionalizar o uso de crachás, além de aumentar significativamente a segurança no acesso de pessoas físicas e veículos mediante autorização/bloqueio da Alfândega em tempo real.

Os recintos Alfandegados irão contar com um canal de comunicação de Ocorrências, nas quais serão informadas atitudes suspeitas ou em desacordo com as práticas aceitas nos recintos, e que serão submetidas à Alfândega para análise e investigação, podendo eventualmente e desde que devidamente comprovado, gerar uma determinação de bloqueio, sendo esta imediatamente comunicada aos usuários do BDCC através de integração eletrônica. Paralelamente, o cadastramento prévio irá agilizar as operações de agendamento de acesso, mediante disponibilização da informação para consulta em tempo real sobre a validade da autorização de ingresso. Ainda sobre a questão de segurança, e para os recintos que optaram pelo uso da biometria, conforme regra estabelecida no seu programa do *ISPS Code* poderá ser adotada a sistemática de validação do cartão frente ao seu portador no momento do acesso, havendo o confronto conforme biometria gravada no cartão e no BDCC.

ACESSO AO SISTEMA BDCC WEB

O BDCC é uma aplicação WEB, acessível via qualquer browser padrão de mercado. Além do Browser, é necessário acesso à internet, com endereço de origem (IP) autorizado pelo administrador. O acesso ao sistema poderá ser realizado de 3 formas:

- a) Acesso via login (e-mail) e senha, através do link www.bdcc.org.br
- b) Acesso via e-CPF (para usuários já habilitados que possuem e-CPF), através do link www.bdcc.org.br
- c) Acesso as empresas (primeiro cadastro), através do link www.bdcc.org.br e clicar em Cadastre aqui sua Empresa, através do e-CNPJ.

DEFINIÇÕES

O Representante Legal será responsável pela manutenção dos dados cadastrais de seus funcionários/colaboradores e veículos sempre atualizados em tempo real.

O Controle de Acesso pressupõe a padronização de informações e de identificação por crachá com tecnologia Mifare, utilizando identificação por foto (obrigatório) e biometria da mão do usuário (opcional para recintos fora do porto organizado ou controlados pelos gates da CODESP). Tanto o SGBDCC quanto a armazenagem de dados (BDCC) será concebida levando em consideração a norma ISO 27001 que trata da questão de Segurança da Informação.

PERFIS DO BDCC

O BDCC considera os seguintes perfis de acesso ao sistema em sua implementação: Administrador, Fiscalização Aduaneira, Guarda Portuária, Segurança do terminal, Responsável perante o BDCC e Usuário de Portões.

Administrador

Funcionário da Alfândega de Santos, gestor do sistema, com poderes de atualização de tabelas, inclusão de novas funções e dados do BDCC, emissão e gravação de crachá eletrônico, podendo ser definidos níveis intermediários de autonomia e competência.

Fiscalização aduaneira

Agentes da Alfândega com poderes de autorização ou impedimento de emissão, gravação ou entrega de crachá, análise de termos de ocorrência ou ainda bloqueio dos crachás já entregues, podendo ser definidos níveis intermediários de autonomia e competência.

Guarda portuária

Agentes da Guarda Portuária/CODESP, que tem a função de prover a vigilância e segurança nos Portões por ela administrados, bem como de controlar o fluxo de pessoas e veículos na zona primária, podendo autorizar o acesso eventual daqueles

que não possuem ou não estejam de posse de crachá e que não se encontrem em situação de bloqueio no BDCC e, ainda, que exista motivação que justifique o ingresso.

Segurança do terminal

Agente da Segurança do terminal, que efetua o controle do fluxo de pessoas e veículos nos Portões do terminal, podendo autorizar o acesso eventual daqueles que não possuem ou não estejam de posse de crachá e que não se encontrem em situação de bloqueio no BDCC e que exista motivação que justifique o ingresso.

Responsável perante o BDCC

Dirigentes ou gerentes com poderes para responder legalmente pela pessoa jurídica à qual é vinculado, incumbido de cadastrar e atualizar o BDCC relativo a todos os seus funcionários/colaboradores e Veículos com acesso à área alfandegada, podendo ser definidos níveis intermediários de autonomia e competência.

Usuário de portões

Todos os portadores (pessoas e Veículos) de crachá eletrônico cadastrado no BDCC, usuários estes que não tem acesso direto no BDCC porem que interagem através do crachá.

DETALHAMENTO DOS PROCESSOS DO BDCC

Os principais processos do BDCC são o cadastro da empresa e de seus responsáveis, o cadastro de pessoas e Veículos, o processo de emissão de crachás e a geração de termos de ocorrência.

Pessoa jurídica e responsável perante o BDCC

O cadastro da Pessoa Jurídica e de Responsável perante o BDCC poder ser feito diretamente via BDCC recebendo em retorno um número de protocolo, permanecendo com o status “Aguardando Aprovação” até que a Autoridade

Aduaneira proceda ou não à autorização no próprio sistema.

Caso haja exigência a empresa terá o prazo de 72 horas para que a Pessoa Jurídica ou Responsável perante o BDCC apresente a documentação exigida na Portaria ALF/STS 200 Art. 22. Caso esse prazo não seja respeitado, os dados serão automaticamente excluídos do BDCC e precisarão ser cadastrados novamente.

Todo CNPJ será validado para garantir a integridade da informação e não será permitida a existência de CNPJ duplicado no BDCC.

Depois de obtida a aprovação junto à Autoridade Aduaneira, o Responsável perante o BDCC recebe a autorização de acesso ao BDCC via certificação digital e-CPF e pode iniciar o processo de cadastramento de seus funcionários/colaboradores e Veículos o qual ficará pendente para aprovação por um período de 48 (quarenta e oito) horas. Findo este prazo e caso a Autoridade Aduaneira não tenha procedido ao bloqueio do credenciamento, o crachá estará liberado para a emissão. Caso contrário o Responsável perante o BDCC deverá se dirigir à Alfândega para regularização de eventual pendência que impeça o credenciamento dos funcionários/colaboradores e Veículos no BDCC.

O credenciamento da Pessoa Jurídica e de todos os crachás a ela vinculados tem validade de 01 (um) ano, devendo a renovação da Pessoa Jurídica ser solicitada na forma do disposto no artigo 22 da Portaria AF/STS n. 200, com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias do vencimento.

No caso dos motoristas autônomos, a inclusão do pedido de cadastramento é feita pelos sindicatos e associações de classe ou, diretamente na CODESP, cabendo a estes a responsabilidade sobre as informações ali registradas.

Em caso de admissão/demissão de funcionários ou de entrada/saída de Veículos na frota é responsabilidade do Responsável perante o BDCC a atualização do BDCC em tempo real com vistas a garantir a segurança no processo de acesso às áreas *alfandegadas*.

Pessoa e veículo

O cadastro dos Usuários (pessoas e Veículos) deverá ser realizado diretamente via BDCC pelo Responsável perante o BDCC. Esse cadastro ficará aguardando aprovação por um período de 48 horas. Após esse período, caso não exista bloqueio por parte da Autoridade Aduaneira no sistema, a autorização será dada automaticamente.

O número do CPF é obrigatório para registro e emissão de crachá para as pessoas. Para os casos de estrangeiros, que não possuam CPF, será permitido o uso do número do passaporte para registro de entrada ou emissão de crachá, desde que o Responsável perante o BDCC por ele se responsabilize.

Todo CPF é validado para garantir a integridade da informação e não é permitida a existência de CPF duplicado no BDCC.

O prazo de validade do crachá para pessoas é o mesmo da habilitação da pessoa jurídica a que ele esteja vinculado. Uma vez vencido o prazo, a vinculação à Pessoa Jurídica fica suspensa e, caso não existam outras vinculações no BDCC, o crachá fica inativo no sistema e a situação é informada à comunidade eletronicamente para controle nos respectivos Portões. Neste caso a autorização da aduana para a entrada em recinto alfandegado está em aberto, até que se estabeleça novo vínculo no BDCC, cabendo à empresa assumir a responsabilidade de ingresso na forma prevista para visitante.

O prazo de validade do crachá para Veículos é o mesmo do documento de licenciamento, sendo a responsabilidade pela veracidade desse dado do Responsável perante o BDCC que efetuou o cadastro no BDCC. Após a renovação do licenciamento deverá ser renovado o vínculo deste com a empresa no BDCC conforme nova validade do documento. Caso a data de validade da Pessoa Jurídica ocorra antes do vencimento do licenciamento, o credenciamento do veículo permanecerá em suspenso até que se proceda à renovação da Pessoa Jurídica, não estando o veículo autorizado a entrar em área Alfandegada.

No caso de equipamentos não emplacados e que circulam fora do perímetro da área

Alfandegada, porém fora da via pública, a validade do credenciamento seguirá a validade da Pessoa Jurídica ao qual o mesmo está vinculado.

A Autoridade Aduaneira pode, a qualquer momento, bloquear a emissão, entrega ou a utilização do crachá de cada usuário cadastrado no BDCC, ou ainda da própria Pessoa Jurídica, acarretando, neste último caso, o cancelamento do vínculo existente entre ele e as pessoas e Veículos.

Lembrando que para proceder ao cadastro do usuário o Responsável perante o BDCC tem a sua disposição as formas de comunicação eletrônica que serão melhores explicitadas no capítulo tecnologia.

Múltiplos vínculos

É permitido o vínculo de determinada pessoa a várias pessoas jurídicas. O BDCC não permite a emissão de mais do que um crachá por pessoa física, mesmo que este exerça atividades em mais do que uma empresa, permanecendo o crachá válido enquanto não ocorrer o vencimento de todos os vínculos existentes ou em função do desligamento da pessoa da primeira empresa vinculante, havendo, neste caso, o recolhimento do crachá para destruição.

TIPOS DE PESSOAS QUE PODEM SER REGISTRADAS NO BDCC

Funcionários

Pessoas que possuem vínculo empregatício com a Pessoa Jurídica cadastrada no BDCC, e que efetuam acesso às áreas *alfandegadas*, sendo fornecido um crachá individual.

Visitantes

Pessoas e veículos que terão acesso único e temporário às áreas alfandegadas, sendo a eles atribuído um crachá de Visitante da empresa, devendo este ser recolhido diariamente no ato da saída do recinto ou ainda Pessoa ou veículo sem cadastro no BDCC, porém com motivação válida, tem o seu acesso assegurado e não precisam aguardar a aprovação da Alfândega no BDCC. Neste caso o acesso se dará mediante uso do crachá de Visitante da empresa, devendo, em situação de ingresso frequente, ser procedido o seu cadastro do BDCC para a emissão do

crachá individual.

“Não será permitido o ingresso de visitante na zona portuária sem o acompanhamento de pessoa regularmente autorizada no BDCC, e ambos estão obrigados ao uso de crachás identificadores, sendo restrito ao visitante permanecer em mesma área onde o acompanhante tenha acesso (Portaria ^LF/STS n.200 Art. 48).”

Prestadores de serviços

Pessoas vinculadas às pessoas Jurídicas prestadoras de serviços em área alfandegada que deverão proceder ao cadastro no BDCC tanto para o Responsável perante o BDCC quanto para as pessoas e veículos a ele vinculados.

Trabalhadores portuários avulsos (TPA)

Pessoas que realizam trabalhos portuários registrados ou cadastrados no OGMO (estivadores, conferentes, etc.), cujo crachá emitido pelo BDCC será vinculado à entidade de classe do trabalhador conjuntamente com o OGMO.

Tripulantes/trabalhadores

Estrangeiros ou brasileiros dos navios que, enquanto no Brasil, estarão sob a responsabilidade da agência marítima representante do armador e que poderão desembarcar ou embarcar no Porto de Santos desde que autorizados pela Polícia Federal devendo receber crachá de Visitante fornecido pelo recinto alfandegado recolhido ao final da estadia em área Alfandegada.

Imprensa

Pessoas e veículos de representantes dos órgãos de imprensa (Jornais, Rádios, etc.) sendo atribuído um crachá de Visitante a ser recolhido no ato da saída.

Motoristas

Pessoas, funcionários de transportadoras, cooperativas ou autônomos. Para motoristas que não tenham atividades frequentes no Porto de Santos, não será necessária a emissão do crachá do BDCC. Nos demais casos é obrigatório a

emissão do crachá.

Autoridades

Pessoas ligadas aos órgãos governamentais que realizam operações no porto (Receita Federal, Polícia Federal, Polícia civil, Ministérios da Agricultura, Saúde, Trabalho, etc.), podendo estar cadastrados no BDCC desde que a atividade assim o justifique, caso contrário serão registrados no sistema de controle de acesso da empresa mediante fornecimento do crachá de Visitante.

Emergências

Não estão vinculados a uma Pessoa ou veículo específico. Serão utilizados crachás da empresa que ficarão de posse da segurança, para agilizar a entrada e saída de pessoas ou Veículos em situações de emergência. São consideradas “situações de emergência”: Incêndio, inundação, explosão ou desabamento nas instalações, equipamentos ou Veículos no Porto;

TIPOS DE VEÍCULOS QUE PODEM SER CADASTRADOS NO BDCC

Veículo de carga

Veículo utilizado para trânsito nas vias de rolamento, destinado ao transporte geral de cargas, sejam gases, líquidos ou sólidos

Veículo de passageiros

Todo veículo a motor de propulsão que circula por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas

Veículo de serviço

Todo veículo usado para o transporte de pessoas da própria empresa arrendatária do local alfandegado ou ainda veículo usado para o manuseamento de cargas dentro dos terminais

Viatura oficial

Todo veículo oficial de um dos atores governamentais e órgãos anuentes do processo aduaneiro

Veículo particular

Todo veículo pessoal que não tem ligação com a empresa e não presta nenhum serviço adicional

Equipamento de carga

Todo tipo de veículo destinado ao transporte ou remoção de cargas dentro do local alfandegado.

Outros veículos

Todo veículo que não se enquadra nos veículos acima, por exemplo, motocicletas e bicicletas.

Bloqueio de pessoas ou veículos no BDCC

A Autoridade Aduaneira, através do BDCC pode, a qualquer tempo, estabelecer o bloqueio de pessoas jurídicas, pessoas ou veículos no BDCC, além de acompanhar a situação cadastral em termos de novos pedidos, revalidações e vencimentos. No caso do bloqueio/desbloqueio, este será imediatamente comunicado aos recintos Alfandegados por meio eletrônico dentro do BDCC permitindo aos mesmos atualizarem seus controles nos Portões.

É disponibilizado, aos Sistemas Clientes, mecanismo para a transmissão ou cadastro direto, de forma individual e sigilosa, de “Termo de Ocorrência” informando fato ocorrido que contrarie a Lei ou as determinações da Alfândega de Santos, ou ainda, que prejudique o controle aduaneiro ou a administração do terminal. Tais Ocorrências serão objeto de análise e investigação por parte da Alfândega de Santos, com vistas a um possível bloqueio de pessoas jurídicas, pessoa ou veículo, sendo que a aplicação dessa penalidade será de conhecimento de todos os

sistemas clientes e aplicável em todos os locais alfandegados sob sua jurisdição. As informações de bloqueio/desbloqueio também podem ser acessadas via consulta Web no BDCC, devendo tal recurso estar disponível nos Portões para consulta a qualquer tempo para instruir eventual entrada de visitantes e funcionários sem crachás, desde que verificada a motivação correlata.

Empresa jurídica

Implica no cancelamento do vínculo entre os funcionários e/ou Veículos sob sua responsabilidade, preservando eventuais vínculos adicionais existentes. Caso este seja o único vínculo, a pessoa estará com seu credenciamento no BDCC suspenso até que se proceda à nova vinculação.

Pessoa

Implica no bloqueio do acesso da pessoa em qualquer área Alfandegada.

Veículo

Implica no bloqueio do acesso do veículo em qualquer área alfandegada.

Crachá

Implica no bloqueio do crachá físico, devendo este ser reemitido o mais rápido possível para acesso rápido em área Alfandegada sem necessidade de consulta ao BDCC e credenciamento junto à fiscalização do terminal.

RELATÓRIOS

O BDCC disponibiliza para a fiscalização aduaneira um módulo de relatórios para gerenciamento de cadastros, que irá possibilitar acompanhamento da situação cadastral de pessoas jurídicas, físicas e Veículos além de acompanhar dados quantitativos de pessoas, Veículos, empresas e as ocorrências registradas.

Os seguintes relatórios estão disponíveis:

Relatório 1 - Histórico de vinculação e desvinculação

Relatório exibe todos os vínculos cadastrados para o CNPJ visualizando os vínculos ativos e os já encerrados. Relatório disponível para perfil Fiscal (Autoridade Aduaneira) e para Representante Legal (Recintos). Perfil somente poderá visualizar dados do CNPJ do recinto ao qual esta vinculado.

Relatório 2 – Representantes Legais

Relatório exibe todos os representantes legais para o CNPJ. Relatório disponível para perfil Fiscal (Autoridade Aduaneira) e para Representante Legal (Recintos). Perfil somente poderá visualizar dados do CNPJ do recinto ao qual esta vinculado.

Relatório 3 - Crachás por status

Relatório exibe todos os crachás para o CNPJ. Relatório disponível para perfil Fiscal (Autoridade Aduaneira) e para Representante Legal (Recintos). Perfil somente poderá visualizar dados do CNPJ do recinto ao qual esta vinculado.

Relatório 4 – Demora na Emissão de Crachá

Relatório exibe informação sobre a demora na emissão do crachá após aprovação (tempo decorrido entre aprovação e emissão). Relatório disponível somente para perfil Fiscal (Autoridade Aduaneira).

Relatório 5 – Crachás sem Vínculos e não Destruídos ou Cancelados

Relatório exibe todas as pessoas físicas e veículos sem vínculo (ativos e inativos) com crachá ativo. Relatório disponível somente para perfil Fiscal (Autoridade Aduaneira).

Relatório 6 – Pedidos de Habilitação

Relatório exibe solicitações de cadastro (PJ e RL). Relatório disponível somente para perfil Fiscal (Autoridade Aduaneira).

Relatório 7 – Termo de Ocorrência

Relatório exibe os termos de ocorrência. Relatório disponível somente para perfil Fiscal (Autoridade Aduaneira).

Relatórios 8 – Homônimos

Relatório exibe todas as pessoas cujo nome começa com o indicado no filtro. Relatório disponível somente para perfil Fiscal (Autoridade Aduaneira).

FUNCIONALIDADES ADMINISTRATIVAS

As funcionalidades administrativas reúnem todas as funções de parametrização do sistema, disponíveis para somente o perfil de Administrador.

As seguintes funções estão disponíveis:

Cadastrar Parâmetros

A função cadastrar parâmetros permite alterar o comportamento do sistema, como por exemplo, o tempo para aprovação automática para emissão de crachá (pré-aprovação) de pessoa física e veículo.

Cadastrar Mensagens de Erro

Esta função permite customizar as mensagens de erro exibidas pelo sistema.

Cadastrar Mensagens Gerais

Esta função permite customizar algumas mensagens exibidas pelo sistema.

Permissões para Grupos

A função permissões para grupos permite ao usuário definir o template de acesso (funcionalidades) para cada perfil. Este template é aplicado pelo sistema no momento da criação do usuário (Representante Legal, Guarda, Fiscal, Emissor de Crachá). O sistema permite no momento da atribuição do acesso excluir funcionalidades para um novo cadastro de usuário.