



Comissão Local de Facilitação do Comércio da Alfândega da RFB do Porto de Santos
(Portaria Conjunta RFB/SDA/ANVISA nº 1.702, de 07 de novembro de 2018)

8ª Reunião da COLFAC/ALF/Santos em 03/07/2019

ATA

03/07/2019, quarta-feira, 10h.

Sala de Reuniões do 2º andar do Edifício-Sede da Alfândega, Praça da República, s/nº, Santos/SP.

Participantes :

Cleiton Alves dos Santos João Simões	RFB - Coordenador
Erica Cristina Santos Carvalho	ANVISA - Membro Titular
André Minoru Okubo	SDA/MAPA - Membro Titular
Luiz Roberto Buttignon (SDAS)	Representante IMP. E EXP. - Membro Titular
Noslen Lopes Boelho (ACS)	Representante IMP. E EXP. - Membro Suplente
Angelino Caputo e Oliveira (ABTRA)	Representante Recintos - Membro Titular
Wagner Rodrigo Cruz de Souza (ABTTC)	Representante Recintos - Membro Suplente

OBS.: Demais participantes conforme lista anexa.

Legenda - Entidades com voto :

Associação Comercial de Santos (ACS)

Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região (SDAS)

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)

Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC)

Entidades convidadas presentes :

Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP)

rc
fco
11/11/19



DESENVOLVIMENTO

1 - ABERTURA

Inicialmente o Delegado da ALF/Santos, Auditor-Fiscal Cleiton Simões, assumiu a presidência dos trabalhos registrando a presença do diretor do terminal Santos Brasil, na qualidade de representante da entidade convidada ABTP, e explicou-lhe a regra geral de funcionamento das reuniões da COLFAC/ALF/Santos.

A seguir, lembrou que todas as entidades podem apresentar sugestões de itens de pauta, encaminhando-as com antecedência ao Gabinete da ALF/Santos para divulgação previamente às reuniões e que problemas pontuais devem ser encaminhados por meio dos canais de Ouvidoria dos órgãos públicos, uma vez que o objetivo da COLFAC/ALF/Santos é o tratamento ou encaminhamento de problemas gerais visando à facilitação do comércio exterior. Continuando, parabenizou a ABTRA pela publicação "Pílulas de AFC - Considerações sobre o Acordo de Facilitação do Comércio".

Pedindo a palavra, o Sr. Angelino (ABTRA) salientou a importância das COLFACs para viabilizar a participação do Brasil no cumprimento do "Acordo de Facilitação do Comércio" (AFC), e que a citada publicação se presta a contribuir para o esclarecimento dos conteúdos elencados nesse acordo, em especial para as empresas do setor logístico-portuário.

Em seguida, o Delegado/RFB Cleiton designou o Analista-Tributário/RFB Rogério Costa para secretariar a reunião e apresentar a pauta do dia, consolidada a partir das mensagens do grupo no aplicativo Whatsapp.

Na sequência, o secretário passou ao **item 1 da pauta**, procedendo à apresentação da ata da 7ª reunião da COLFAC/ALF/Santos, ocorrida em 04/06/2019. Dispensada a leitura por já ter sido disponibilizada a todos por meio do grupo no aplicativo WhatsApp, foi devidamente conferida e assinada pelos representantes das entidades presentes. Em seguida, informou que as atas anteriores digitalizadas (contendo as listas de presença e os anexos) serão reencaminhadas às entidades participantes e passou aos demais itens da pauta na forma relatada abaixo.

2 - TEMAS RELACIONADOS COM TODAS AS ENTIDADES :

Item 2 da pauta : Informes das entidades participantes (tempo máximo: 5 minutos para cada entidade);

André/MAPA comentou sobre a implantação do Sistema Confere (Conferência Remota) no MAPA. Esclareceu que inicialmente foi implementado em uma estação de trabalho com duas

rc
ECC 1 HV



telas, que a versão mais nova tem duas CPUs com terceira tela. Que a ideia é utilizar dois ou três terminais, na etapa inicial, e trabalhar com um conjunto de cargas que possibilitem conferência remota, caminho semelhante à experiência da Alfândega, de estruturação física, posicionamento de câmeras. Que o MAPA recebeu apoio fundamental da ABTRA, que foram feitas algumas conferências para testar o equipamento, que é promissor, que vê com bons olhos a tecnologia. Que independentemente do cenário, há uma queda de quadro de pessoal muito acentuada, que já perdeu cerca de 10% do quadro só em 2019. Que até o final do ano vai ter mais gente se aposentando. Que o MAPA pretende adotar uma série de medidas visando a possibilitar a conferência documental remota com servidores de outras Unidades pelo Brasil afora. Que a análise documental ligada ao Porto de Santos vai ajudar na melhoria do gerenciamento de risco, e espera que esse conjunto de medidas ajude a dar conta da vazão, pois o volume está chegando a um ponto em que o número está ficando muito além da capacidade de execução do órgão.

Cleiton/RFB informou da necessidade de padronização da versão 7 do software Digifort utilizado nas transmissões das imagens por parte dos terminais que ainda estão com a versão 6.

Angelino/ABTRA ressaltou que a ABTRA é o facilitador do processo de construção do CONFERE, mas os terminais, que são os associados, é que estão arcando com as despesas. Que nas conversas que tem tido com as autoridades de Brasília, tem certeza que a experiência de Santos está sob observação dos órgãos centrais do governo. Que não vai ter concurso tão cedo e que os órgãos fiscalizadores terão cada vez mais dificuldades para conseguir repor servidores. Que cada vez mais é preciso voltar os olhos para o que está acontecendo em Santos. Mas que é preciso ver como vai ser viabilizado em abrangência nacional. Que o governo deve achar interessante esse nosso modelo, pois não dispõe de dinheiro e conta com a colaboração da iniciativa privada. Com relação a atualização da versão, prevê que vai chegar uma hora em que será necessário estipular que o terminal faça o upgrade, uma data limite, para que não se postergue eternamente, que para o conjunto o melhor é a versão 7.

Cleiton/RFB declarou que acha que naturalmente irá surgir o interesse em migrar pelas vantagens técnicas que a nova versão oferece, principalmente em questão do tempo de espera para realizar conferência, já que só restou uma estação com a versão 6 no CONFERE da ALF/Santos.

Angelino/ABTRA observou que os associados da ABTRA não precisam aplicar a Lei 8666, por serem empresas privadas, e que naturalmente todo mundo vai comprar a versão 7. Mas que se o modelo de Santos não for replicado nacionalmente sem alguém do setor privado para fazer isso e se necessitar de uma licitação pública, provavelmente não vai funcionar, pois será difícil manter a padronização dos equipamentos, não sendo possível, por exemplo, direcionar a licitação para a Digifort. Se precisar contratar uma empresa privada para fazer a intermediação que não seja uma associação, também vai ter o contrato do governo com essa empresa, e tem que ver como vamos tratar isso no conceito de Portal Único. Tem que ter um modelo nacional que possa ser replicado, como o de Santos, senão, imagina dez tecnologias diferentes, cada porto com a sua. Se no nosso porto já temos problemas em padronizar versões de um mesmo fornecedor, imagina em vários portos, com diferentes fornecedores e diferentes versões.

rc
M
11/11/19



Erica/ANVISA comentou que a mudança de endereço do órgão está atrasada dependendo da assinatura de um Aditivo ao contrato, e que ainda estão finalizando as instalações elétrica e lógica no novo imóvel. Então, ainda vai demorar um tempo para ter CONFERE na ANVISA.

Cleiton/RFB comentou que servidores da ALF/São Paulo estiveram ontem em visita à ALF/Santos para conhecer o CONFERE. Que a reestruturação da RFB vai ocorrer em breve, e que como os CLIA's do interior do Estado vão pertencer à ALF/São Paulo, então há o interesse em construir um CONFERE similar ao da ALF/Santos.

Angelino/ABTRA ofereceu o assessoramento técnico da ABTRA para o que precisar em relação ao CONFERE da ALF/São Paulo. E comentou que em Brasília, nos dias 8 e 9 de outubro, num evento sobre o desenvolvimento do setor portuário, haverá um painel específico sobre o AFC, que será moderado pela ABTRA e contará com a participação de representantes da RFB, Vigiagro, Secex e Anvisa, assim como recentemente ocorreu com o evento Porto & Mar do jornal A Tribuna de Santos.

Cleiton/RFB informou, com relação ao item 3 da pauta da 6ª reunião da COLFAC/Santos, realizada em 07/05/2019, que solicitou simplificação e celeridade nos procedimentos relacionados à colocação de exigências nas retificações de NCM e de peso bruto no âmbito da RFB, que foram realizadas reuniões com o EQCARGA/SACTA e que várias modificações foram implementadas visando a dar rápido atendimento, tanto para as solicitações de retificação via sistema, de ofício a pedido (e-dossiê), como também para "desbloqueio sumário" de cargas bloqueadas, a partir de planilhas. Assim sendo, não é mais necessário apresentar cópias de BL, Invoice e Packing List, para instruir pedidos de retificação de ofício (e-dossiê) de análise diária.

3 - TEMAS RELACIONADOS COM A RFB :

Item 3 da pauta : Solicitação de dispensa de assinatura dos despachantes aduaneiros na documentação apresentada aos recintos alfandegados para retirada das cargas desembaraçadas - demanda do SDAS - Enquadramento: item 2.1 do artigo 10 do AFC;

Manifestação de esclarecimento do item enviada no grupo Whatsapp por Ricardo Botelho/SDAS: o SDAS gostaria de solicitar a isenção de assinaturas dos despachantes aduaneiros nas GAREs-ICMS, Nota fiscais e CIs que são exigências hoje após desembarço das cargas no carregamento nos armazéns. Tal solicitação vem ao encontro ao art.10 - item 2.1 do AFC, referente à aceitação de cópias. Essa solicitação é devido, pois os armazéns tem plena forma de consulta no sistema para saber se as obrigações do importador foram cumpridas.

Cleiton/RFB fez a leitura dos artigos 54 a 57 da IN-SRF 680/2006, que tratam das "Condições e Requisitos para a Entrega", destacando :

Art. 54. Para retirar as mercadorias do recinto alfandegado, o importador deverá apresentar ao depositário os seguintes documentos:

I - revogado pela IN-RFB 1356/2013;

Handwritten signatures and initials:
RC
11/2



- II - comprovante de recolhimento do ICMS ou, se for o caso, comprovante de sua exoneração, exceto se o pagamento ou a solicitação de exoneração for feito por meio do módulo "Pagamento Centralizado", do Portal Único de Comércio Exterior, conforme disposto no art. 53;
- III - Nota Fiscal de Entrada emitida em seu nome, ou documento equivalente, ressalvados os casos de dispensa previstos na legislação estadual;
- IV - via original do conhecimento de carga, ou de documento equivalente, conforme previsto no art. 754 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil; e
- V - documentos de identificação da pessoa responsável pela retirada das mercadorias.

Art. 55. O depositário do recinto alfandegado, para proceder à entrega da mercadoria, fica obrigado a:

...

- I - confirmar, mediante consulta ao Siscomex, a autorização da SRF para a entrega da mercadoria;
- II - verificar a apresentação, pelo importador, dos documentos referidos no art. 54; e
- III - registrar as seguintes informações:
 - a) data e hora da entrega das mercadorias, por DI;
 - b) nome, número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) e respectivo documento de identificação, com dados do órgão emitente e data de emissão, do responsável pela retirada das mercadorias;
 - c) nome empresarial e respectivo número de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ) da pessoa jurídica que efetue o transporte das mercadorias em sua retirada do recinto alfandegado; e
 - d) placas dos veículos e número da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) dos condutores dos veículos que efetuarem o transporte referido na alínea "c".

§ 1º Será dispensada a apresentação, pelo importador, do documento de que trata o inciso II do caput do art. 54, sempre que a consulta ao Siscomex, prevista no inciso I do caput deste artigo não indicar a necessidade de sua apresentação ou retenção.

§ 2º Fica vedada a exigência de apresentação do Comprovante de Importação ou de qualquer outro documento, diverso daqueles previstos no art. 54 ou necessário ao cumprimento dos requisitos estabelecidos neste artigo, como condição para a entrega da mercadoria ao importador.

I - revogado pela IN-RFB 1356/2013;

...

Art. 57. O depositário deverá arquivar, em boa guarda e ordem, pelo prazo de cinco anos, contado do primeiro dia útil do ano seguinte àquele em que tenha sido realizada a entrega da mercadoria ao importador:

...

- II - cópia da via original do conhecimento de carga;
- III - as cópias dos demais documentos referidos no art. 54, quando exigida sua retenção;
- IV - os registros de que trata o inciso III do art. 55; e

...

§ 2º As cópias dos documentos referidos nos incisos II e III do art. 54, quando exigida sua retenção, deverão ser firmadas pelo depositário e pelo importador ou seu representante, declarando igualdade em relação ao original apresentado.

Cleiton/RFB explicou que, portanto, os documentos que devem ser apresentados pelos importadores para que o recinto depositário entregue a mercadoria são apenas os que constam no artigo 54, de forma que não tem que ser pedido o Comprovante de Importação (CI) ou qualquer outro documento não previsto, conforme prevê o artigo 55, § 2º. Quanto ao ICMS, vai ser apresentado o comprovante de recolhimento ou não, dependendo do que constar no Siscomex, conforme prevê o art. 55, § 1º. Outro documento é a Nota Fiscal de Entrada emitida em nome do importador, ou documento equivalente, ressalvados os casos de dispensa previstos na legislação estadual. Além disso, deve ser apresentada a via original do conhecimento de carga (BL) e o documento de identificação do responsável pela retirada da carga, que possibilite o registro das informações listadas nas letras "b", "c" e "d" do inciso III do artigo 55. Lembrando que, conforme § 2º do artigo 57, quando exigida sua retenção ou não

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "ECC", "RFB", and "RFB".



houver dispensa, as cópias do recolhimento do ICMS e da NF de entrada deverão ser firmadas pelo depositário e pelo importador (ou seu representante), declarando igualdade em relação aos originais.

Luiz Roberto/SDAS esclareceu que na visão do SDAS, se as informações estão disponíveis em sistema eletrônico, de entidade governamental, os documentos em papel dessas informações não deveriam ser apresentados pelo importador. Que dependendo do recinto depositário, existe a exigência de apresentação de certificado de entrega de mercadorias, comprovante de importação, cópia do termo de liberação de conhecimento de embarque, cópia da declaração de importação, da GARE do ICMS e do comprovante do pagamento, além dos extratos das notas fiscais eletrônicas. Há casos que se fica mais de meia hora assinando papelada. A sugestão seria pedir para a ABTRA orientar os seus terminais a minimizar a burocracia e os custos disso.

Noslen/ACS lembrou que na 4ª reunião da COLFAC/Santos, de 12/03/2019, que tratava da exigência de apresentação do documento original do conhecimento de carga, previsto no inciso IV do artigo 54 da IN 680/2006, na Ata constou a solicitação para que a COANA alterasse o artigo 54, ou mesmo uma Notícia SISCOMEX, possibilitando a apresentação de cópia assinada digitalmente com certificado digital pelo importador/representante legal como documento equivalente do original. Mas que enquanto não for alterado o procedimento pela COANA, a ABTRA fez circular o Comunicado nº 97/2019 aos seus associados para que cumpram os artigos 54 e 55 da IN 680.

Angelino/ABTRA ressaltou que toda hora a gente se policia para não gerar uma reunião operacional em Santos, a comissão local foi criada para ser um órgão de assessoramento à CONFAC. Se você tem boas práticas que podem ser implementadas localmente, ou que possam ser sugeridas para serem copiadas nacionalmente, é isso que a gente tem tentado fazer. O artigo 10 do AFC é claro que tem que diminuir a burocracia. Que talvez valha a pena constar nesta Ata para falar para Brasília o que está atrapalhando. Que tudo que simplifica a burocracia e que facilita o comércio é bem vindo. Que essa solicitação do SDAS é muito bem vinda. Que a nossa contribuição é sugerir alternativas. Que é isso que estamos fazendo aqui. Além disso a OMC incentiva os governos a desenvolver normativos que antecipem a liberação da carga antes do pagamento dos impostos. Claro que tem que ter uma segurança.

Noslem/ACS lembrou que essa questão de liberação antes do pagamento é preocupante, que tem gente na China acionando a MSC, porque BL original está lá e alguém retirou a carga aqui sem apresentar o original. Então você cria uma possibilidade do exportador acionar quem embarcou, porque liberou a mercadoria sem o BL original. Aí o Terminal que passou a aceitar o BL original por "upload", também está errado porque a legislação ainda não fala em "upload", pois tem que ter a certificação digital de quem fez, caso contrário o prejudicado não consegue alcançar quem tem que ajuizar. Que nessa ata poderíamos fazer como no caso da exigência do BL original que citei, colocar na ata pedir para, paralelamente, a ABTRA divulgar : os documentos são esse, esse e esse, e assinados, são só esses tais.

RC
11/11/19



Encaminhamentos:

Cleiton/RFB propôs que o SDAS e a ABTRA preparem um estudo conjunto a ser apresentado na COLFAC/Santos com sugestão objetiva de alteração dos artigos da IN-SRF 680/2006 visando a deixar menos burocrático as "Condições e Requisitos para a Entrega" das mercadorias. Mas que se os representantes dos recintos também quiserem sugerir a inclusão de outro documento, a hora é essa. Paralelamente, a RFB solicita à ABTRA que oficie seus associados para o fiel cumprimento da legislação vigente enquanto não alterada a citada Instrução Normativa.

Item 4 da pauta : Solicitação de normatização pela RFB de procedimentos para redestinação de contêineres de importação antes da chegada do navio, bem como posteriormente à descarga nos terminais operadores portuários - demanda da ACS - Enquadramento: artigo 6 e 10 do AFC;

Manifestação de esclarecimento do item enviada no grupo Whatsapp por Noslen/ACS : Pleiteamos que a Receita Federal normatize os prazos e procedimentos para a redestinação dos containers de importação para os diversos Terminais a partir dos Terminais Operadores, considerando opção para com antecedência a descarga, bem como opção posterior à descarga.

Principalmente posteriores a descarga quando os Terminais Operadores aplicam tarifas, embora publicadas em seus sites, mas absurdas financeiramente. Usando exemplo do trânsito simplificado da exportação, se temos todos os CEs, MBLs e HBLs, lançados no Mercante, por que não temos um Trânsito Simplificado da Importação, partindo do mesmo princípio, ou seja :

Abrir um dossiê anexando todos os documentos MBL e HBL ou mesmo somente os CEs e ter o deferimento automático para a transferência do Terminal Operador para outro Recinto, EADI ou outro Terminal Operador de interesse do Importador ou mesmo do Agente de Carga, em tempo mais curto, minimizando os custos que o Terminal Operador do navio venha a cobrar.

Cleiton/RFB explicou que essa é uma questão comercial, ligada ao momento em que se faz a opção por qual recinto se dará a presença de carga. Aqui no Porto de Santos os recintos alfandegados já utilizam o sistema informatizado "DTe da ABTRA" justamente para que os importadores, através de seus representantes legais, façam a indicação de em qual recinto se dará a presença de carga e o posterior desembarço ou trânsito aduaneiro. Se essa indicação não acontece antes da descarga, a "redestinação" para o outro recinto não acontece e é considerado "sobra", de forma que o terminal operador portuário dá presença de carga e aguarda o importador para proceder ao despacho. Então, se o terminal operador portuário usou o armazém dele, nada mais justo do que cobrar pelas movimentações internas e pelo tempo que ficou armazenado. A expectativa é a de que quando a DUIMP for implementada, haverá um módulo em que o importador já vai indicar no sistema SISCOMEX para qual recinto a carga vai ser despachada, de forma que a "sobra", teoricamente não vai mais existir, por isso eu acho que nesse momento a gente não tem que mexer nisso, porque acho que criaria mais problemas do que soluções.

rc
[Handwritten signatures and initials]



Noslem/ACS perguntou sobre a possibilidade de se fazer uma DTA usando o *BL master* e não o *BL house*.

Cleiton/RFB respondeu que não tem problema nenhum. Inclusive concluímos em reunião com a Superintendência da 8ª RF que a IN-SRF nº 248/2002, que trata do trânsito aduaneiro, não impede.

Noslem/ACS comentou que podem ocorrer duas situações distintas, quando é um contêiner *full*, você tem um cliente só, mas quando é um contêiner consolidado, que você tem 20 clientes dentro dele, aí tem *coloader, coloader, coloader*. Juntar a documentação nesse caso leva mais tempo do que desembaraçar. Além disso, se você deixar um contêiner consolidado no terminal BTP, eles não tem estrutura de desova, aí você tem que tirar de lá. Se fosse possível fazer a DTA só com o *BL master* e com as informações de todos os *houses* que tem lá dentro, mas sem colocar *invoice* e *paking list* de tudo, aí sim ganharíamos um tempo considerável. Para ter ideia, teve um caso que, por erro nosso, um contêiner ficou no terminal BTP, só que teria que ter ido para o terminal Bandeirantes, daí até fazermos o processo, o terminal BTP conseguiu transferir para eles, pois o contêiner descarregou lá como "sobra", então não tem algo no sistema DTe que permita o terminal Bandeirantes puxar a carga. Só que nisso demorou uma semana, e o custo que seria em torno de R\$ 1.500,00 no terminal Bandeirantes, ficou em R\$ 12.000,00 só no terminal BTP.

Cleiton/RFB esclareceu que nisso a RFB não pode entrar porque é um acordo entre as partes. Inclusive se o importador escolhe terminal A ou B, é problema dele negociando com o terminal. O que importa para a RFB é que essa carga esteja num recinto alfandegado.

Noslen/ACS declarou que sua colocação é sobre uma forma de fazer um processo mais rápido de remover do terminal de descarga para outro terminal, porque ficamos pagando uma taxa diária até conseguir resolver o problema. Se tenho que juntar documentação de 20 clientes para fazer uma transferência, a demanda vai ser muito mais longa do que se conseguir fazer pelo *BL master*, que fica consignado ao agente de carga, daí é só puxar. Que essa parte de pagar a gente não está contestando, mas a gente quer minimizar esse impacto.

Angelino/ABTRA esclarece que os terminais precisam de previsibilidade para viabilizar menores custos operacionais. Que se for ficar na área primária, para depois ir para outro lugar, é a área mais cara do porto.

Encaminhamentos:

Cleiton/RFB declarou que a solução para a "sobra" segue sendo a aplicação IN-SRF nº 248/2002 visando a transferência da carga, por DTA, do terminal Operador Portuário para outro Recinto Alfandegado, com toda a documentação, inclusive as cópias das faturas, no caso de cargas consolidadas.

Item 5 da pauta : Solicitação de feedback do posicionamento da COANA sobre a proposta de alteração da IN-SRF nº 248/2002 visando a liberação da DTA pelo Operador Portuário ou Recinto Alfandegado e não mais pelo servidor da RFB, nos casos de desembaraço

rc
1/1/1



automático, tratada na 5ª Reunião de 02/04/2019 - demanda da ABTRA - Enquadramento: itens 3.1 e 5 do artigo 7, artigo 9 e item 1 - 1.1 do artigo 10 do AFC;

Manifestação de esclarecimento do item enviada no grupo Whatsapp por Angelino (ABTRA) : o tema da DTA tem sido tratado também pelas associações portuárias em Brasília, onde entregaram uma solicitação de igual teor à que tratamos na COLFAC/Santos diretamente na COANA. Para que possamos ter um melhor alinhamento do assunto a ABTP pede que seja autorizada a participação, com ouvinte, na nossa próxima reunião, do Sr. Marcelo Dantona, diretor do terminal Santos Brasil.

Rogério/RFB, secretário, lembrou que essa demanda constou na Ata da 5ª reunião de 02/04, assinada em 07/05, encaminhada em 15/05 e reencaminhada em 27/05. E que até a presente data a COANA/Colfac ainda não enviou feedback.

Cleiton/RFB declarou que a que essa demanda também é da Alfândega, que no caso de canal verde, na verdade seria automático/não automático, que na hora que o recinto carregasse, ele mesmo iniciaria o fluxo. Mas que precisa mudar a legislação e o sistema e não tem recurso. Que tem que facilitar sem perder o controle. Que uma ideia é que isso seria feito para os recintos de chegada que tivessem escâner, pois escanearia a mercadoria na origem e na chegada. Que se compararia as duas imagens, que se fossem compatíveis, seria automático, caso contrário, iria para um procedimento especial. Porque no trânsito, o importante é se assegurar que aquilo que saiu foi o que chegou, porque o desembaraço vai ser posterior.

Marcelo Dantona/Santos Brasil apresentou uma cópia do ofício de encaminhamento do assunto que foi entregue pelas associações e entidades que representam os terminais de contêineres em Brasília. Que segue como **ANEXO 1**. Na sequência, explicou que a oportunidade de melhoria no processo de trânsito aduaneiro é conhecida, fartamente diagnosticada e as possíveis soluções também. Uma delas foi a mencionada, ou seja, tornar viável que o próprio depositário ou o transportador informe no sistema trânsito qual é o elemento de segurança colocado no container, esse papel hoje é exclusivo do servidor da RFB, e para mudar isso precisa mudar o sistema.

Cleiton/RFB lembrou que a legislação também precisa mudar.

Marcelo Dantona/Santos Brasil esclareceu que para isso precisa de dinheiro e o que se questiona hoje é se faz sentido, pois se tenciona em colocar tudo no Portal Único do Comercio Exterior, portanto não faz sentido gastar vela boa com defunto ruim. Mas há uma outra possibilidade prevista na legislação, que é a dispensa da etapa de informação do elemento de segurança no sistema. Obviamente isso traz preocupações de como é que a repartição do destino vai saber que o contêiner não foi violado. Essa situação já é prática corriqueira no modal aéreo pelo Ato da COANA nº 27, desde 2003, que não há etapa de informação de elemento de segurança como condicionante para liberação do trânsito, dispensada pela COANA. Que poderíamos fazer o mesmo no marítimo em determinadas situações. Foi mencionado o problema do controle. Que em Santos está autorizado o uso do lacre de origem como elemento de segurança para acompanhar o contêiner até seu destino. Que a etapa de informar no sistema Trânsito qual é o elemento de segurança é simplesmente informar qual é o lacre de origem, informação que já consta no CE, portanto a repartição de destino tem

Handwritten signatures and initials, including "FCA", "M", "R", and "i".



acesso a essa informação, portanto o pleito à COANA é que se dispense na carga marítima a etapa de informação do lacre, uma vez que é o de origem, que já está disponível e que esse pedido ainda não foi analisado pela COANA.

Cleiton/RFB perguntou quem faz o início do trânsito no modal aéreo.

Marcelo Dantona/Santos Brasil respondeu que no modal aéreo quando o servidor da RFB concede o trânsito, se não há etapa de desembarço, ele já está autorizando o desembarço para início do trânsito, é automático. E esclareceu que citou o exemplo do aéreo apenas para mostrar que existe um caso, que é de aeroporto para aeroporto, da carga aérea por transporte aéreo, que quando é transporte do aeroporto para o recinto de zona secundária porto seco, é transporte rodoviário, existe informação do lacre de segurança no caminhão. Que no caso de Santos, o lacre de origem que saiu aqui de Santos é o que vai chegar no destino e a repartição tem condições de verificar isso, a menos que o contêiner fosse aberto por algum motivo em Santos, em que não seria automático. Que na prática o que estamos fazendo é transcrever a informação do lacre que já está disponível no sistema, de forma incompleta, pois via de regra o espaço é menor que o tamanho do lacre.

Encaminhamentos:

Cleiton/RFB declarou que não se opõe as melhorias propostas pelas entidades, mas desde que ratificadas pela COANA na legislação e nos sistemas, e que, alternativamente, se mantém também a manifestação da ALF/Santos encaminhada anteriormente na 5ª Reunião de 02/04/2019. O assunto tratado permanecerá pendente de solução até a manifestação da COANA.

Item 6 da pauta : Solicitação de divulgação pela ABTTC sobre o uso dos lacres eletrônicos pelos REDEX nos procedimentos de segurança para movimentação de cargas de exportação - demanda do MAPA - Enquadramento: artigo 10 do AFC;

Wagner/ABTTC, de forma dialogada com os presentes, utilizando uma apresentação em PowerPoint, informou que o desenvolvimento da solução teve início em 2016 quando inúmeros associados procuraram a entidade solicitando apoio quanto aos procedimentos que deveriam observar quando tivessem indícios de algum contêiner contaminado por ilícitos. Que também foi contemplado na solução o georreferenciamento da lacração do contêiner com a utilização de lacres eletrônicos, pois era comum os Terminais REDEX associados à entidade relatarem a concorrência sofrida por empresas que não têm qualquer tipo de habilitação e mesmo assim manipulam e movimentam cargas destinadas à exportação, sem qualquer controle e usufruindo dos mesmos benefícios fiscais concedidos às cargas movimentadas em Recintos Alfandegados e em Terminais REDEX. Citou as Portarias publicadas pela Alfândega do Porto de Santos para coibir a contaminação das cargas, dentre elas, a Portaria ALF/STS nº 48/2017, que definiu procedimentos para unitização de mercadoria monitorada por câmeras de vídeo digitais e transporte por veículo rastreado, a Portaria ALF/STS nº 196/2018, que trata da habilitação para operar como Redex e enfatizou a verificação remota das mercadorias e condições de monitoramento remoto das áreas, bem como a Portaria ALF/STS nº 127/2019, que aprimorou a Portaria 48 ratificando o procedimento para informar alguma ocorrência

rc



sobre desvio de rota e troca de motorista. Enfatizou o fato de que o que se vê aqui no porto é o aumento constante no volume de apreensões de ilícitos em contêineres principalmente pela modalidade rip-on/rip-off, no qual a droga é inserida nos contêineres através de mochilas. Que para o desenvolvimento da solução, a ABTTC estudou a cadeia logística da exportação, onde foi identificado alguns pontos de fragilidade, tais como: cargas de exportação sendo manuseadas ou estufadas em áreas não controladas e usufruindo dos mesmos benefícios fiscais como se estivessem sendo manuseadas em áreas controladas como os Recintos Alfandegados ou REDEX, contrariando o estabelecido na IN 1152, fazendo muitas empresas questionarem se vale a pena ser Recinto Alfandegado ou REDEX para trabalhar com cargas de exportação; a possibilidade do exportador fazer o desembarço da carga em sua planta e depois transportá-la para uma área portuária, lembrando que durante o trajeto a carga fica exposta à contaminação por drogas, uma vez que os sistemas de rastreamento monitoram o veículo e não a carga, localmente temos o exemplo da Rua do Adubo e o seu entorno, que apresenta inúmeras situações de vulnerabilidade; a alta interferência humana no processo de estufagem, lacração, início e fim de trânsito; e, por fim, o lacre comercializado pelo armador, trazendo o exemplo de uma empresa encontrada no "Mercado Livre" que comercializava lacre de armador e com qualquer numeração solicitada pelo cliente. Destacou ainda que o lacre comercializado pelos armadores podem ser facilmente clonados, adulterados, serrados e colados sem que se perceba a fraude, e mesmo com todas estas vulnerabilidades o lacre comum tem um custo elevado aos exportadores. Conforme estudo da CECAFÉ o custo do lacre comum gira em torno de 15 a 29 reais, além disso na tabela de preço de alguns Operadores Portuários existe uma taxa para verificação do lacre. Somando todos estes custos os valores superam o custo de um lacre eletrônico monitorado. Lembrou que não há norma que obrigue a utilização do lacre do armador e que na própria confirmação de *Booking* de um armador já consta a possibilidade de utilizar outro elemento de segurança desde que este seja certificado pelas mais recentes normas. A seguir, informou que o lacre eletrônico adotado pela ABTTC é um modelo passivo e no desenvolvimento da solução foi utilizado como referência as regulamentações previstas no ADE Coana 8 e 12 e nas Normas ISO 17712-2013, 17020 e 17025, além do software contemplar requisitos da Portaria ALF/STS nº 230/2012, permitindo, inclusive, o monitoramento das imagens da estufagem e a disponibilização *on-line* para a RFB. A seguir passou a apresentar algumas características da solução: o principal benefício é que monitora o contêiner e inibe a violação e contaminação dessa carga, porque passa a analisar tudo de forma automatizada, com antenas nos Redex e nos Operadores Portuários, iniciando e concluindo o trânsito de forma automatizada; a total rastreabilidade das imagens e dados, pois quando o Redex vai iniciar a estufagem do contêiner, ele tem que informar qual é o ponto onde está fazendo a estufagem, a partir dessa informação o sistema capta automaticamente a câmera que está ali e dá início a filmagem até o término da estufagem e lacração, com backups; a total segurança na geração e guarda das imagens, uma vez que o software captura as imagens diretamente das câmeras sem interferência dos sistemas das empresas, com sistemas de backup e redundância de link; a total integração com repositório da RFB, integração com o Portal Único e com qualquer outra demanda que venha a surgir no futuro; a análise automática do tempo de trânsito, *gate-out* / *gate-in*, eliminando a intervenção humana do processo; a total integração com as soluções já implantadas nos Terminais Redex. O principal objetivo da solução é certificar todo o processo de exportação no terminal Redex,

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the letters 'RFB' and 'RFB'.



para que os exportadores tenham segurança quanto ao local em que suas cargas estão sendo manuseadas ou armazenadas.

Cleiton/RFB comentou que a diferença entre os lacres ativo e passivo, é que no passivo, em caso de uma eventual violação, só se vai saber quando passar pela antena.

Wagner/ABTTC lembrou que o custo do lacre ativo é cinco ou seis vezes maior que o passivo. E enfatizou que a solução apresentada vai além do lacre, e abrange a troca de informações entre os sistemas do Redex e do Operador Portuário, com central de monitoramento e várias funcionalidades.

Marcelo Dantona/Santos Brasil declarou que a solução da ABTTC foi pensada inicialmente para resolver a questão de segurança entre o Redex e Operador Portuário, que está excelente nesse formato, que já apóiam a proposta, que a Santos Brasil está adquirindo as antenas para colocar na entrada do terminal. Que o trânsito entre Redex e Santos Brasil vai estar monitorado para quem aderir ao uso do lacre. Que o investimento da Santos Brasil vai além, face à preocupação de identificar possível contaminação dentro do terminal, vai instalar antenas para verificar se no momento em que o contêiner estiver sendo embarcado no navio, o lacre continua íntegro, cobrindo desde o Redex até o momento de colocar no navio, melhorando a segurança. Que o percalço é o custo, mas que foi demonstrado que é menor que o lacre burro. Que a segurança vale dinheiro e traz vantagem competitiva.

Wagner/ABTTC informou que a ABTTC tem demonstrado a solução aos órgãos governamentais, operadores portuários e principalmente para as empresas exportadoras, demonstrando que com um custo similar ao do lacre comercializado pelos armadores pode-se adotar uma solução com maior segurança e com benefícios para o comércio exterior brasileiro, trazendo como exemplo a utilização de lacres eletrônicos na Índia, que fez o país saltar 66 posições no ranking de competitividade do Banco Mundial.

Angelino/ABTRA comentou que a iniciativa da ABTTC é um bom exemplo a ser divulgado, mesmo que tenha vida útil limitada a quinze anos, que não pode ser desprezado.

Encaminhamentos:

Cleiton/RFB declarou que a CONFAC/COANA ficará ciente dessa solução apresentada pela ABTTC na leitura da presente ata e que a apresentação seguirá como **ANEXO 2**.

4 - ENCERRAMENTO

Angelino/ABTRA perguntou se essa reunião foi "informal", tendo em vista o Decreto nº 9.759/2019.

Cleiton/RFB afirmou que a reunião foi muito produtiva e que serviu para que mais ideias aparecessem, que a iniciativa é bastante salutar para fortalecer o comércio exterior brasileiro, que nossa eficiência mundial depende dessa eficiência no comércio exterior, que tudo que a gente fizer para fiscalizar de forma mais célere, o Brasil sai ganhando. Informou ainda que os



itens de pauta foram solicitados antes do final do prazo previsto no artigo 5º do citado decreto e que recebeu comunicação do Coordenador da COANA, AFRFB Jackson Corbari, informando que já foi encaminhada para a Casa Civil a minuta de um decreto para manutenção das Colfacts.

Nada mais havendo a ser tratado, às 12h30, o Delegado da ALF/Santos, Cleiton A. S. J. Simões, declarou que a pauta da próxima reunião, será construída pelo grupo a partir das mensagens no aplicativo Whatsapp, bem como pela apresentação de ofício de entidades convidadas na forma já explicada, em data, horário e local a ser agendado após a publicação do citado decreto de manutenção das Colfacts, e deu por encerrada a reunião, e eu, Rogério Costa, Secretário, lavrei a presente Ata para leitura e aprovação pelos participantes na próxima reunião, conforme § 8º do art. 6º da Portaria Conjunta RFB/SDA/ANVISA nº 1.702, de 07 de novembro de 2018.

RFB / ALF / Santos

Secretário

ANVISA

MAPA / VIGIAGRO

Representante Importadores/Exportadores

Representante Recintos



Receita Federal

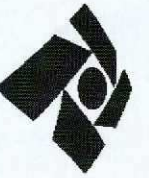
ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES - 6ª REUNIÃO - EM [REDACTED]/2019

COLFAC ALF/Santos

030719

<u>NOME</u>	<u>ÓRGÃO RECINTO ENTIDADE</u>	<u>TELEFONE</u>	<u>E-MAIL</u>	<u>Assinatura/Rubrica</u>
Cleiton Alves dos Santos João Simões	RFB/ALF/Santos	13-3208-2001	cleiton.simões@rfb.gov.br	
Reinaldo Augusto Angelini	RFB/ALF/Santos	13-3208-2001	reinaldo.angelini@rfb.gov.br	
André Minoru Okubo	SV/AMAPA/Santos	13-32161536	andre.okubo@agricultura.gov.br	
Hilder Carlos N. Rolim	SV/AMAPA/Santos	13-32161536	hilder.rolim@agricultura.gov.br	
Erica Cristina S. Carvalho	ANVISA/Santos	13-981519551	erica.carvalho@anvisa.gov.br	
Rodrigo Balbuena Machado	ANVISA/Santos	13-81655353	rodrigo.balbuena@anvisa.gov.br	



ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES - 6ª REUNIÃO - EM [REDACTED] /2019

0 3 0 7 1 9

Receita Federal

COLFAC ALF/Santos

<u>NOME</u>	<u>ÓRGÃO RECINTO ENTIDADE</u>	<u>TELEFONE</u>	<u>E-MAIL</u>	<u>Assinatura/Rubrica</u>
Nívio Perez dos Santos	SDAS	13-32298833	diretoria@sdas.org.br	
Ricardo Lopes Botelho	SDAS	13-996132712	rlbotelho.ssz@excelsantos.com.br	
Márcio Calves	ACS	13-981217429	marciocalves@acs.org.br	
Noslen Lopes Botelho	ACS	13-97216915	noslen.ssz@excelsantos.com.br	
Angelino Caputo e Oliveira	ABTRA	61-992729999	acaputo@abtra.org.br	
Maurício Toledo	ABTRA	13-991964126	mtoledo@abtra.org.br	
Wagner R. C. de Souza	ABTTC	13-997405480	gerencia@abttc.org.br	
Liz Roberto Burnington	SDAS	13-99609-3339	burnington.liz@branco.com.br	

