



# Controle de Carga e Facilitação do Fluxo Logístico no Comércio Internacional

## Siscomex Carga

PROCOMEX

Brasília – março de 2007

# Cenário Contemporâneo



- Crescimento do comércio internacional;
- Preocupação com o "custo Brasil";
- Segurança na cadeia logística;
- Controle aduaneiro efetivo das cargas nos Recintos Alfandegados de zona primária e secundária;
- Realidade dos "Hub Port;"
- Informatização de procedimentos.



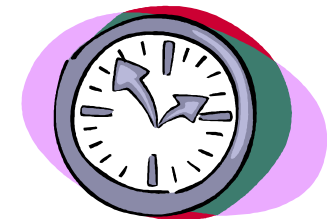
## Objetivos

- Harmonizar a segurança e controle das cargas com a facilitação do fluxo logístico e comercial.



## Tarefas

- A revolução logística e segurança no comércio internacional implica:
  - ✓ Promover a segurança das cargas e das operações mercantis no comércio exterior brasileiro;
  - ✓ Simplificar e padronizar procedimentos;
  - ✓ Atuar com agilidade removendo obstáculos burocráticos ao comércio exterior;
  - ✓ Proporcionar transparência e previsibilidade aos usuários externos;



## Premissas

- ✓ Controle aduaneiro de cargas;
- ✓ Padronização dos procedimentos de controle de carga;
- ✓ Transparência do fluxo da carga para o consignatário;
- ✓ Integração com os sistemas dos operadores logísticos;
- ✓ Agilização da logística.



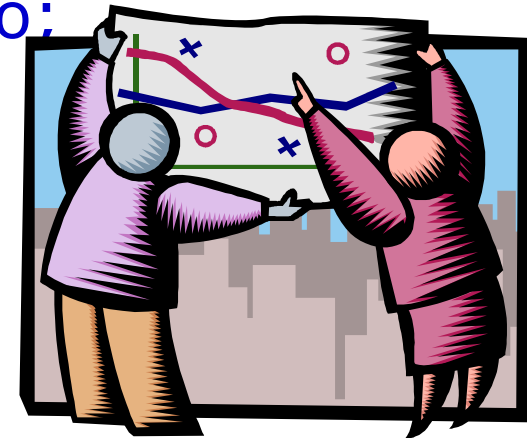
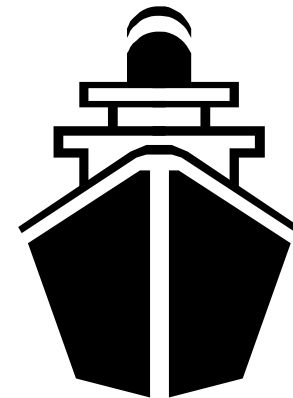
## Eficácia do Controle

- ✓ Antecipação do controle aduaneiro;
- ✓ Reunião de informações dos operadores envolvidos no fluxo logístico;
- ✓ Tratamento da carga em tempo real
- ✓ Seleção fiscal antecipada;
- ✓ Transparência do controle para os consignatários e os operadores.



## Facilitação do Fluxo

- ✓ Ferramentas de registro para identificar transferência de responsabilidade sobre a carga;
- ✓ Despacho antecipado (sobre as águas);
- ✓ Redução do tempo de armazenamento;
- ✓ Flexibilidade para a logística via itemização de carga;
- ✓ Atuação aduaneira ágil e seletiva;





**SISCOMEX**  
**SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR**







## O que é o Siscomex Carga?

Procedimento informatizado de controle das embarcações, de suas cargas e unidades de carga(contêineres) procedentes ou destinadas ao exterior, nos portos alfandegados.



## O que é o sistema Mercante ?

Procedimento informatizado de controle das ocorrências do fato gerador do adicional ao frete para renovação da marinha mercante (AFRMM), bem como seu respectivo pagamento ou reconhecimento de benefício fiscal.



## Integração dos Sistemas

Ação conjunta e integrada dos sistemas pela:

- Ampliação do sistema Mercante permitindo que o Siscomex Carga, administrado pela SRF, receba automaticamente os dados informados com a finalidade de controle aduaneiro das cargas;
- Reciprocidade do Siscomex Carga ao sistema Mercante com informações para controle do AFRMM.



## O que é o Sicam ?

Sistema Integrado de Controle Aduaneiro de Carga Aquaviária e da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante(Sicam).

Portal único de acesso aos sistemas Siscomex Carga e Mercante.

Tem por objetivo proporcionar ao usuário a facilitação de acesso e navegação nos sistemas no cumprimento de suas obrigações.

## Finalidades Siscomex Carga

- ✓ Controlar o trânsito de embarcações pelo território nacional, da primeira atracação até a última desatracação de Portos Alfandegados do País;
- ✓ Permitir à SRF atuar previamente na fiscalização das cargas via análise, com inteligência artificial, das situações de risco, facilitando o fluxo das cargas regulares, sejam de importação ou exportação;
- ✓ Automatizar e simplificar os procedimentos de lavratura do Termo de Entrada e da emissão de Passe de Saída;

## Finalidades Siscomex Carga

- ✓ Facilitar as operações de transbordo ou baldeação, substituindo o Manifesto de carga de cabotagem(MCC) da IN SRF nº 44/94 e a Declaração de trânsito internacional(DTI), via marítima, da IN SRF nº 248/02, pela simples manifestação da operação no sistema via Manifesto eletrônico de Baldeação(BCE), com liberação automática;
- ✓ na importação, controlar a carga desde a sua manifestação antecipada pelo transportador até sua entrega ao importador;
- ✓ na exportação, controlar o embarque de cargas destinadas ao exterior.



## Fase 01



# Intervenientes nos sistemas (usuários)

- Secretaria da Receita Federal(SRF)
- Departamento do Fundo Marinha Mercante(DEFMM)
- Transportador
- Operador de Terminal Portuário
- Depositário em Recinto Alfandegado
- Consignatário

## Intervenientes

O conceito de **transportador** abrange:

- Empresas de Navegação nacionais ou estrangeiras
- Agências Marítimas ou de Navegação
- Agências de Carga (Desconsolidador)

**Consignatário** é a pessoa identificada como tal no conhecimento de transporte, podendo ser:

- Importador
- Banco comercial
- Real Adquirente da mercadoria importada

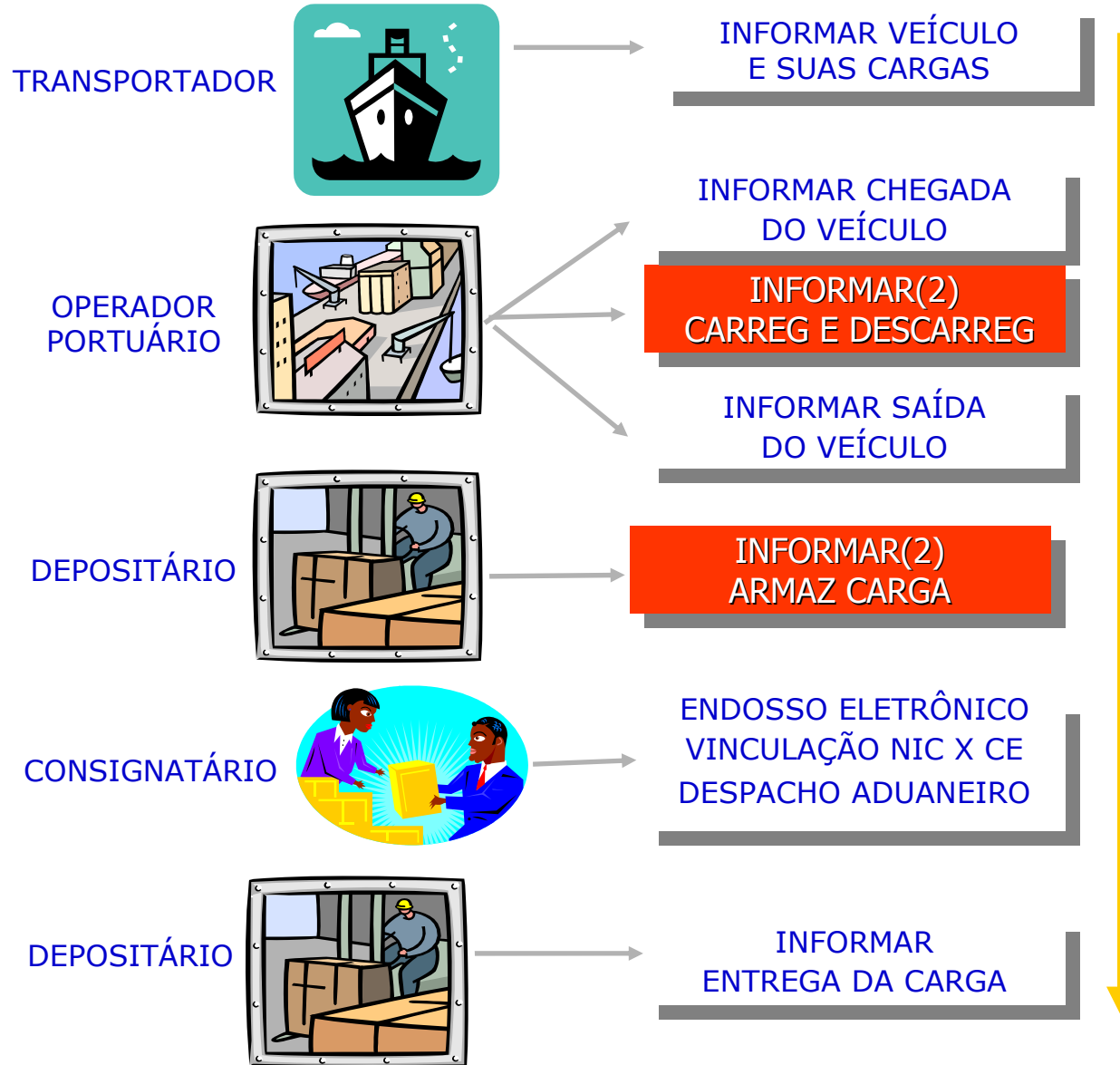


## Sistema de atuação por usuário

- ✓ Transportadores e Consignatários prestam as informações e efetuam as solicitações diretamente no sistema *Mercante* e tem acesso ao *Siscomex Carga* para consultar a situação e fluxo de sua carga.
- ✓ Operadores Portuários e Depositários prestam informações, efetuam solicitações e consultas das cargas sob sua responsabilidade diretamente no *Siscomex Carga*.



# FLUXOGRAMA

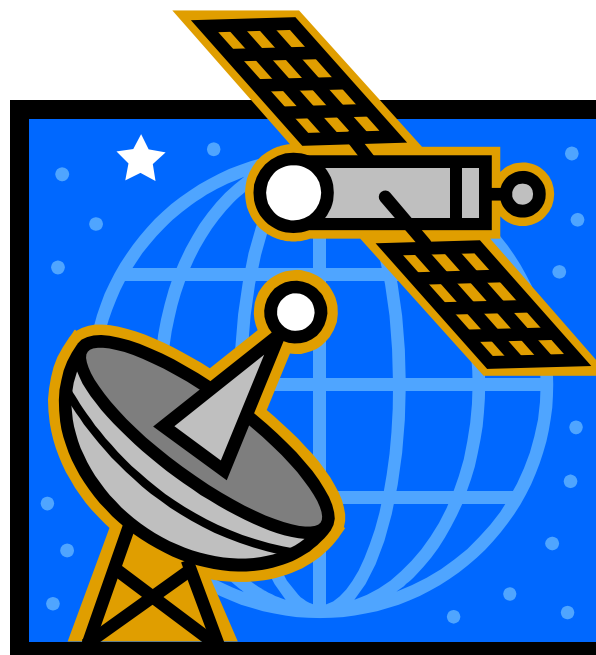
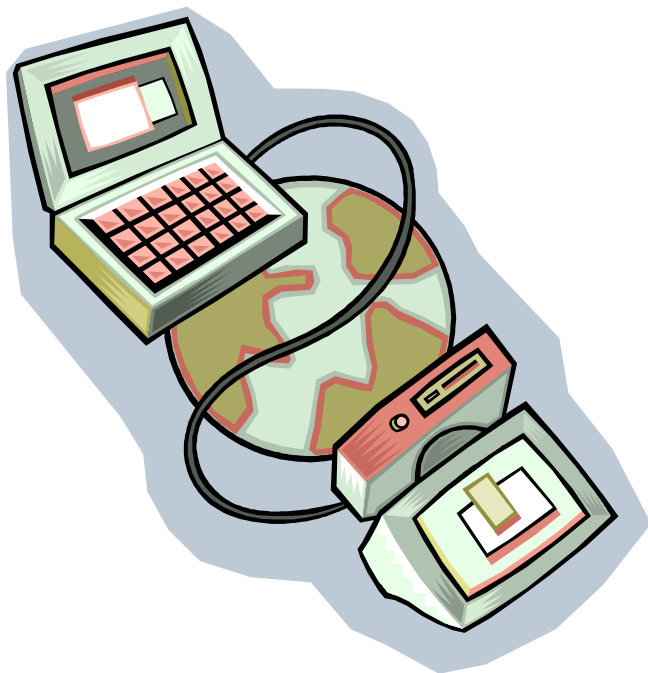


# Transmissão de dados

Via rede internacional  
(INTERNET)

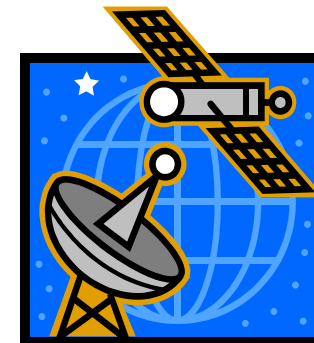
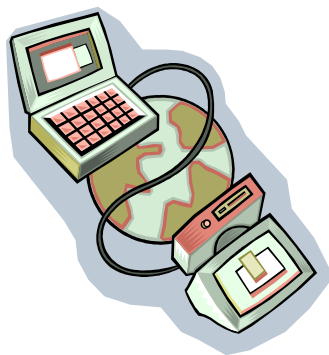
ou

Via EDI  
(Electronic Data Interchange)

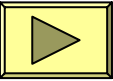
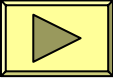
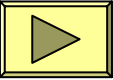
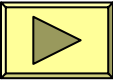
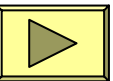


## Transmissão de dados

- Via EDI(Eletronic Data Interchange) ou acesso "on line", com **certificação digital**, para os Transportadores informarem escalas da embarcações, os manifestos e conhecimentos eletrônicos(CE) das cargas que transportam.



## Transmissão de dados

- Via acesso "on line" para prestar informações:
  - Transportadores  sobre as escalas da embarcações e solicitações de retificação de documentos eletrônicos;
  - Desconsolidadores  informar a desconsolidação;
  - Consignatários  indicar e aceitar endosso do conhecimento;
  - Operadores Portuários  registrar atracação e desatracação;
  - Depositários  registrar a entrega da carga.

Principais informações que o Transportador deve prestar antes de atracar em Porto Alfandegado no País:

- ✓ Sobre manifestos de carga a bordo do veículo que está atracando, independentemente se destinados ou não ao porto de atracação.
- ✓ dados dos CE em cada manifesto informado
- ✓ Relação de contêineres vazios que sofrerão operação de descarga

Quais são as principais informações que o Transportador deve prestar antes de desatracar de Porto Alfandegado no País?

- ✓ Sobre manifestos de carga a serem carregados no veículo que está desatracando, independentemente se destinados ou não ao exterior.
- ✓ dados dos conhecimentos em cada manifesto informado
- ✓ Relação de contêineres vazios que sofrerão operação de carga

Quais os principais dados em cada uma das informações prestadas pelo Transportador?

- ✓ Na informação das escalas no País, deve informar os portos anteriores e subseqüentes por onde passou antes de cada atracação.
- ✓ Na informação do manifesto eletrônico, deve informar os dados normalmente constantes deste documento, entre eles o porto de carregamento e descarregamento.



Quais os principais dados em cada uma das informações prestadas pelo Transportador?

Para os CE, devem ser informados:

- os dados básicos normalmente constantes dos conhecimentos de carga(embarque ou transporte);
- outros dados de interesse da fiscalização.

## Dados básicos dos conhecimentos de carga(embarque ou transporte):

- ✓ **Consignatário** (CNPJ/CPF) ou seus dados quando estrangeiro, caso não tenha sido emitido *a ordem*;
- ✓ indicação de **CE a ordem**, quando for o caso;
- ✓ **Portos** de **origem** e de **destino** do conhecimento;
- ✓ **Notify** part;
- ✓ **frete** e seus componentes;
- ✓ **Pesos** líquido e bruto da mercadoria;
- ✓ **quantidade** e tipo de volumes, quando for o caso;
- ✓ **descrição** da mercadoria;
- ✓ **outros** constantes do conhecimento.

## Dados de interesse da fiscalização

- ✓ Código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) apenas em termos de **posição (04 primeiros dígitos)**, ficando a opção do transportador informar o código completo (08 dígitos);
- ✓ Tipo de contêiner (20", 40", dry, open top, etc), identificado por seu número padrão;
- ✓ Número dos chassis de veículos automotores ;
- ✓ Cubagem no caso de mercadoria transportada em container.

## Prazos de antecedência para prestar informações

Os prazos foram definidos tendo como pontos focais as datas de atracação e desatracação da embarcação em Portos Nacionais Alfandegados, sendo divididos em:

- ✓ Prazo geral para informação das Escalas da embarcação nos portos nacionais;
- ✓ Prazo geral para informação das cargas a bordo em cada escala, inclusive das que serão embarcadas.

## Prazo geral

- prazo de antecedência para informação do veículo(embarcação)
- ✓ Até 5 dias antes da chegada da embarcação na escala(\*);

\*Exceto para as rotas de exceção

## Prazo geral

- prazos de antecedência para informação das cargas a bordo do veículo em cada escala
- ✓ Até 48 horas antes da chegada da embarcação no porto, para os manifestos e conhecimentos eletrônicos a descarregar ou que permaneçam a bordo do veículo
- ✓ Até 48 horas antes da chegada da embarcação no porto de destino do conhecimento genérico para a conclusão da desconsolidação

## Prazo geral

- prazos de antecedência para informação das cargas a serem embarcadas em cada escala
- ✓ Até 5 horas antes da saída da embarcação (desatracação), para os manifestos e conhecimentos eletrônicos a carregar;

## Prazos e Rotas de exceção

Levando-se em consideração a proximidade de alguns portos e o fato de que a duração da viagem de alguns navios entres estes é inferior aos prazos gerais, o sistema foi programado para que possam ser cadastrados pela SRF, caso a caso:

- ✓ **Rotas de exceção** – nas quais o prazo mínimo de antecedência para informação da escala do veículo será inferior a 5 dias;
- ✓ **Prazos de exceção** – para os quais o prazo mínimo de antecedência para informação dos manifestos, conhecimentos e desconsolidação será inferior a 48 horas



## Agilização e Facilitação do fluxo logístico

Dentro da seqüência de implantação do Siscomex Carga, visando a facilitação do fluxo logístico, tem-se soluções tecnológicas cuja implantação foi dividida em fases:

- 1) Soluções imediatas, já na **Fase 01**;
- 2) Soluções posteriores, **nas demais fases.**

## Soluções imediatas

- ✓ Certificação digital;
- ✓ Itemização da Carga;
- ✓ Redução de custos burocráticos;
- ✓ Programação antecipada e facilitada aos intervenientes.
- ✓ Fluxo livre das cargas.

- ✓ Despacho sobre águas;
- ✓ Fracionamento das liberações utilizando a itemização dos CE;
- ✓ Identificação do momento da transferência da responsabilidade sobre a carga entre intervenientes;
- ✓ automatização do fluxo da Exportação

## Itemização da Carga

Aplicada na **primeira fase**, possibilita que dentro da cada CE, o transportador informe o item de carga, classificado em 04 tipos:

- ✓ **Contêiner** – 01 item para cada container constante do CE;
- ✓ **Veículo automotor**, 01 item para cada veículo constante do CE;
- ✓ **Carga Solta**, 01 item para cada volume ou grupo de volumes idênticos; e
- ✓ **Granel**, 01 item para cada tipo de granel, podendo ser subdividido, com base no peso, em vários itens.



**Demais fases**



## Itemização da Carga

Esta itemização permitirá, nas demais fases, que as cargas sejam liberadas item a item, fracionadamente, como por exemplo, com ocorrência de desembaraço container a container.

## Certificação digital

O sistema substitui a entrega a SRF, pelo transportador, de documentos (manifestos e conhecimentos) impressos e reduz a burocracia, ou seja, ocorre a entrega eletrônica:

- ✓ Com a obrigação de manter documentos impressos arquivados a disposição da fiscalização, caso entregues eletronicamente sem certificação digital;
- ✓ Sem a obrigação de mantê-los arquivados a disposição da fiscalização, caso entregues eletronicamente via certificação digital;

## Programação antecipada dos intervenientes.

- ✓ As Empresas de navegação e Agências Marítimas poderão:
  - Consultar em tempo real o fluxo de sua carga.
  - Iniciar as operações sob sua responsabilidade sem necessidade de autorização prévia da SRF.
  
- ✓ O Agente desconsolidador poderá preparar toda a informação da desconsolidação de suas cargas no sistema, criando um documento eletrônico, denominado “manifesto provisório” finalizando-o antes da atracação da embarcação somente no porto de destino constante do CE master.

## Programação antecipada e facilitada aos intervenientes.

- ✓ O Operador Portuário terá acesso a consulta de toda a carga e contêineres vazios direcionados ao terminal sob sua administração, via consulta direta ou via extração de dados em planilha, respeitado o sigilo, e poderá:
  - Iniciar as operações relativas as cargas ou contêineres vazios, sabendo com segurança que a SRF já concedeu a autorização prevista na legislação aduaneira.
  - Transportar os dados dos conhecimentos para seus sistemas informatizados de controle, respeitado o sigilo;



## Programação antecipada e facilitada aos intervenientes.

- ✓ O Depositário
- Terá acesso a consulta de toda a carga direcionada ao Recinto Alfandegado sob sua administração;
- Poderá, consultar em tempo real, sem necessidade de entrar com pedido prévio, a autorização automática pela SRF para que possa iniciar as operações relativas a desunitização e armazenamento físico da carga;

## Programação antecipada e facilitada aos intervenientes.

✓ O Depositário poderá também:

- Efetuar, com segurança sob o ponto de vista fiscal, a **entrega da carga ao importador**, digitando o número da Declaração de Importação ( DI/DSI) no Siscomex Carga, pois o sistema verificará automaticamente a regularidade do AFRMM e se a SRF não tem nenhuma restrição quanto a saída da carga do Recinto Alfandegado(RA);
- Extrair os dados das cargas direcionadas ao seu RA , em planilha, respeitado o sigilo, transportando os dados para seus sistemas informatizados de controle;

## Programação antecipada e facilitada aos intervenientes.

- ✓ O Importador, Adquirente ou Banco Comercial poderá:
  - Consultar todos os CE informados pelo transportador, nos quais figure como consignatário;
  - Saber se o fluxo da carga é contínuo ou se possui bloqueio por estar sob fiscalização da SRF;
  - Informar endosso do CE, com certificado digital, diretamente no sistema, aumentando a segurança quanto a entrega da carga ao verdadeiro importador

# Redução de custos burocráticos





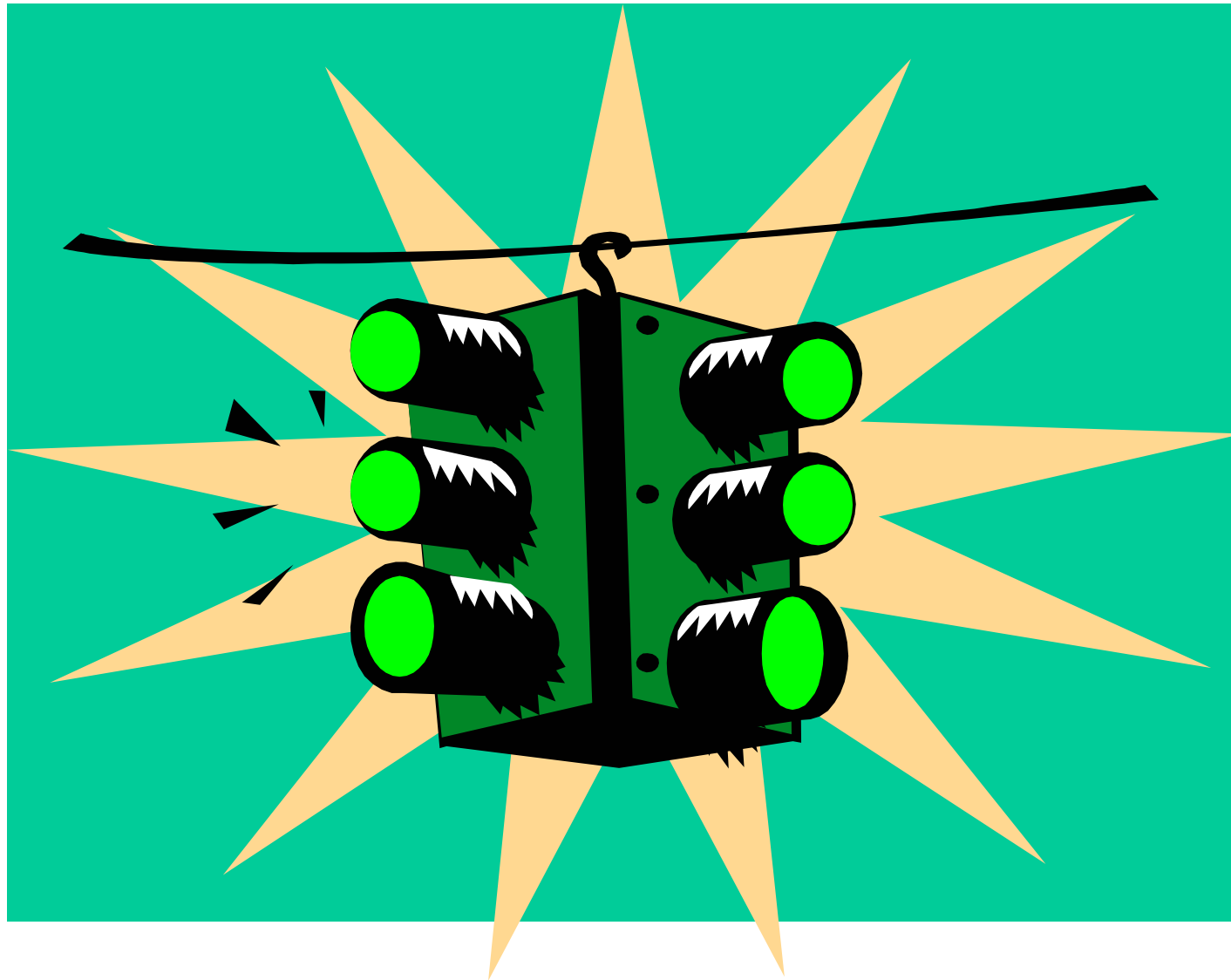




## Despacho sobre águas

- ✓ Nas próximas fases, após a implantação, o NIC será extinto restando apenas o CE, podendo assim, o despacho de importação ser iniciado, via de regra, antes da atracação da embarcação.
- ✓ Esta solução tecnológica diminui o tempo de permanência das cargas na área portuária, pois **por parte da SRF**, a mercadoria poderá ser desembaraçada mesmo antes de sua descarga.





## Bloqueio no sistema

O bloqueio foi desenvolvido para que seja aplicado, como **exceção** ao fluxo da:

- ✓ Embarcação; ou
- ✓ Carga(Manifesto, CE ou item).



O **bloqueio da carga** não produz necessariamente bloqueio da embarcação ou de sua operação e:

- ✓ na operação de descarga, as mercadorias destinadas aquele porto de atracação poderão ser descarregadas;
- ✓ Na operação de carga, somente impede que a carga **individualmente** bloqueada seja carregada.

A embarcação, ou seja, o início das operações de carga ou descarga da embarcação na escala embarcação será bloqueado por:

- ✓ **Desalfandegamento** do porto ou terminal portuário, observadas as normas específicas aplicáveis;
- ✓ **Suspensão** das operações portuárias ou proibição da operação da embarcação na escala, pela autoridade competente;
- ✓ **Embarço** a fiscalização aduaneira quanto à apresentação de carga ou visando operação de **busca** da embarcação;



## Bloqueio da escala

A embarcação, ou seja, o início da operação da embarcação na escala embarcação será bloqueado por:

- ✓ aplicação de **pena de perdimento** do veículo;
- ✓ **Automaticamente**, por um período de até 06(seis) horas, caso ocorra atraso na informação, pelo transportador, da escala; e
- ✓ determinação **judicial**



## Bloqueio da Carga

O bloqueio da carga foi desenvolvido para que funcione como **exceção** ao fluxo da carga e seja aplicado **automaticamente**, quando o Manifesto, CE ou item de carga forem informados com atraso, impossibilitando algumas operações:

- ✓ Transferência entre RA dentro da mesma unidade da SRF
- ✓ Desunitização de contêiner pelo Depositário;
- ✓ Registro de DI/DSI ou DTA pelo consignatário;



## Bloqueio da Carga

O bloqueio da carga foi desenvolvido para que seja, como exceção ao fluxo da carga e aplicado **automaticamente**, pelos seguintes motivos.

- ✓ controle de CE emitidos a ordem;
- ✓ item de carga contêiner sem informação de lacre, excetuados os contêineres onde esse dispositivo não se aplica; e
- ✓ cujo endosso tenha sido informado:
  - a) com menos de 48 horas de antecedência à chegada da embarcação, ressalvados casos de prazo ou rota de exceção; ou
  - b) não tenha sido aceito pelo novo consignatário no sistema.



## Bloqueio da Carga

O bloqueio da carga foi desenvolvido para que funcione como exceção ao fluxo da carga e seja aplicado manualmente pela fiscalização, com a finalidade de controle das seguintes situações.

- ✓ inconsistências entre o conhecimento master e seus houses;
- ✓ alteração do campo consignatário;
- ✓ necessidade de tradução do manifesto;
- ✓ existência de denúncia cuja apuração exija inspeção da carga antes do despacho.
- ✓ Solicitação de retificação de Manifesto ou CE.



## Desbloqueio da Carga

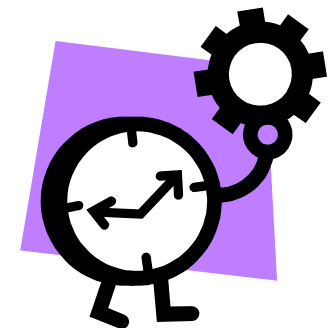
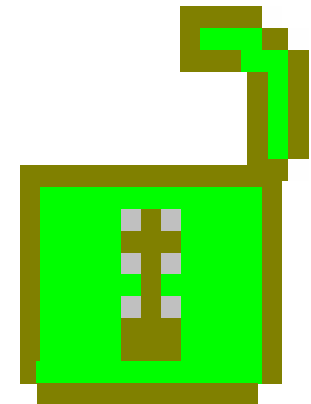
O desbloqueio da carga funcionará

a) **Automaticamente**, após período parametrizado no sistema, para:

✓ bloqueios de Manifesto ou CE decorrentes de pedidos de retificação (alteração, inclusão ou exclusão)

✓ bloqueios de Manifesto ou CE decorrentes do atraso no prazo de antecedência para prestação de informações

b) **Manualmente**, nos demais casos.





## Desbloqueio da Carga

Ocorrerá **Manualmente**, nos seguintes casos:

- a) Quando o bloqueio houver sido aplicado manualmente
- b) Quando o bloqueio decorrente de pedido de retificação se referir aos seguintes campos do CE:
  - ✓ consignatário;
  - ✓ valor e moeda do frete básico e seus componentes;
  - ✓ classificação fiscal (NCM);
  - ✓ lacre; e
  - ✓ peso, no caso de conhecimento:
    - ✓ a) com evento AFRMM; ou
    - ✓ b) genérico e agregados com inconsistências.

## Fluxo Padrão de uma carga

### Exemplo - Importação

1. Antes da chegada da embarcação, o transportador informa a escala em Porto Nacional, os manifestos, os contêineres vazios e os CE a bordo da embarcação;
2. A embarcação é atracada ou fundeada no Porto pelo Operador Portuário, via informação no Sistema.
  - \* Automaticamente, por parte da SRF estará lavrado o Termo de Entrada e autorizado o início da operação de carga e descarga do navio.
3. A carga descarregada é presenciada pelo Depositário.
  - \* Na **Fase 01** a presença da carga ainda será efetuada pelo Depositário via informação do Número identificador(NIC)

## Fluxo Padrão de uma carga

### Exemplo - Importação

4. O Consignatário, de posse do número do CE, consultado no sistema, vincula este ao NIC para que possa registrar a Declaração de Importação(DI) ou uma Declaração de Trânsito Aduaneiro(DTA\*\*), quando for realizar o Despacho de Importação da carga em um Porto Seco;
  - ✓ Caso o Consignatário seja uma Banco Comercial, este informa endosso no sistema, ou seja, o CNPJ da pessoa que irá registrar a DI.
  - ✓ Esta pessoa(CNPJ) informada deverá aceitar este endosso.
  - ✓ Caso o CE seja "a ordem", o transportador deverá indicar o consignatário (CNPJ ou CPF), o qual poderá seqüencialmente registrar a DI ou DTA, sem necessidade de indicar aceitação.

**\*\* O Trânsito aduaneiro através de DTA não sofre mudanças significativas e continua a ser executado no Siscomex Trânsito.**

## Fluxo Padrão de uma carga

Exemplo - Importação

5. O importador registra a sua DI e automaticamente o sistema verifica alguns dados, somente sendo impeditivos de registro:
  - ✓ CNPJ do Consignatário do CE **diferente** do importador informado na DI;
  - ✓ NCM do CE em termos de posição (somente 04 primeiros dígitos) **diferente** do informado na DI;
  - ✓ VMLE (Valor da Mercadoria no local de embarque) declarado na DI **incompatível** com os valores informados no CE;
  - ✓ **Divergência** (com tolerância percentual) do Peso líquido e bruto da carga entre CE e DI;
  - ✓ **Divergência** de Valor do frete (entre CE e DI).
- \* A DI segue o seu curso normal, conforme o canal de conferência e após ter sido desembaraçada, está autorizada a entrega ao importador

## Fluxo Padrão de uma carga

### Exemplo - Importação

6. Estando a entrega autorizada, o Depositário efetua o registro da entrega da carga ao importador no Siscomex Carga, exceto se **não** houver:
    - a) sido informada a declaração do ICMS na DI;
    - b) ocorrido Evento AFRMM.
- \* **Ocorrência de evento AFRMM** - consiste no ato de pagamento do AFRMM(via débito automático) ou registro de benefício fiscal por servidor do DEFMM;
- c) registro da SRF impedindo(bloqueando) a entrega.
- \* O depositário não precisa efetuar consultas aos sistemas da SRF, neste caso, pois a verificação da regularidade da entrega é automática.

## Cargas destinadas ao exterior

A informação de cargas embarcadas e destinadas ao exterior deverá ser efetuada com antecedência de desatracação, no prazo mínimo de 05 horas.

Caso, após o embarque, seja constatada divergência nas informações e estas não descaracterizem o tratamento fiscal e administrativo da mercadoria, deve ser efetuada solicitação de retificação a SRF.

Somente após a implementação da **Fase 01**, o processo logístico que ampara a exportação será contemplado pelo Siscomex Carga, com comunicação automática com o Siscomex Exportação.

O transportador na **Fase 01** continua a executar as mesmas rotinas em relação ao Siscomex Exportação, conforme IN SRF nº 28/94, e deve cumprir isoladamente as obrigações no Siscomex Carga.