

CAIO FERNANDO FONTANA

NELSON DE GIULIO

TÉRCIO NEVES ALMEIDA

9.0
Aprovado
21/01/2002

SUPERVIA ELETRÔNICA DE DADOS E AUTOMAÇÃO PORTUÁRIA

Monografia apresentada à Escola Politécnica da
Universidade de São Paulo para obtenção do MBA
em Gestão Portuária.

Santos

2001

CAIO FERNANDO FONTANA

NELSON DE GIULIO

TÉRCIO NEVES ALMEIDA

SUPERVIA ELETRÔNICA DE DADOS E AUTOMAÇÃO PORTUÁRIA

**Monografia apresentada à Escola Politécnica da
Universidade de São Paulo para obtenção do MBA
em Gestão Portuária.**

**Área de Concentração: Engenharia de Energia e
Automação Elétricas**

Orientador: Eduardo Mário Dias

Santos

2001

Ao professor orientador Eduardo Mário Dias,
cuja capacidade de enxergar o horizonte além
das circunstâncias imediatas tem sido a grande
razão e incentivo de nossa dedicação

AGRADECIMENTOS

Ao Doutor Eduardo Mário Dias;

ao Doutor Sérgio Luiz Pereira;

ao Mestre Levi Salvi;

ao Doutor Jaime Waisman;

ao Mestre Dorival Barreiros;

ao Presidente do OGMO André Canoilas;

ao Engenheiro José Antônio Marques Almeida;

às esposas, pela paciência e compreensão;

aos companheiros da turma, pela camaradagem e amizade;

a todos os que direta ou indiretamente colaboraram na execução deste trabalho.

SUMÁRIO

RESUMO

ABSTRACT

1. INTRODUÇÃO	1
2. GRANDES DESAFIOS	3
2.1 A informação se torna digital	4
2.2 O poder público e o setor privado interagindo	6
2.3 Transporte multimodal	9
3. DETALHAMENTO DO PROJETO	11
3.1 Definições formais	11
3.2 Padrão eletrônico de informação	12
3.3 Desenvolvimento de sistemas de apoio à fiscalização	13
3.3.1 Manifesto Eletrônico	13
3.3.2 Sistema Atracação	13
3.3.3 Boletim de Descarga e Embarque	13
3.3.4 Faturamento e Cobrança	14
3.3.5 Sistema Gerencial Estatístico	14
3.3.6 Fiscalização	14
3.3.7 Sistema de Gestão de Contratos	15
3.4 Metodologia	15
3.5 Macro fluxo de informação e integração	16
3.5.1 Roteiro básico para embarque/descarga	16

3.5.1.1 RAP	16
3.5.1.2 Manifesto	17
3.5.1.2.1 Informações relativas ao navio e viagem	17
3.5.1.2.2 Informações relativas às cargas transportadas	17
3.5.1.2.3 Boletim	18
3.6 Proposta de modelo	18
3.6.1 Sistema de gerenciamento de manifestos	18
3.6.1.1 Fluxo de informações	22
3.7 Sistemas WEB	23
3.7.1 Tela principal	23
3.7.2 Seleção de embarcação	24
3.7.3 Requisição de Atracação e Prioridade – RAP	26
3.7.4 Operador designado	29
3.7.5 Mudança local	32
3.7.6 Cargas Perigosas	34
3.8 Especificidades do sistema - detalhamento de telas	35
4. CONCLUSÕES	50
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	52
Apêndice I – DEFINIÇÕES	
Apêndice II – GLOSSÁRIO DAS EXPRESSÕES E SIGLAS UTILIZADAS	
EM OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	

RESUMO

O projeto Supervia Eletrônica do Porto de Santos desenvolve soluções tecnológicas de informação que atendem a Autoridade Portuária, possibilitando assim maior controle e maior eficiência gerencial.

Resulta do processo de modernização do Porto de Santos, quando se introduziu o sistema de arrendamento das áreas de cais e retroáreas, e se atribuiu responsabilidade à Autoridade Portuária de fiscalização e acompanhamento dos serviços prestados. A Supervia pode ser vista como uma valiosa ferramenta para implantação de infra-estrutura tecnológica, e é adequada às exigências estabelecidas pelos contratos de arrendamento.

Possibilita otimizar recursos, mas exige qualificação de funcionários, parceiros e fornecedores para novas especialidades. Na instalação e manutenção do sistema, deve-se contar com pessoal treinado e capacitado para desempenhar as funções estabelecidas, e que possam constantemente avaliar as necessidades para se obter os melhores resultados dos sistemas e das informações operacionais.

Portanto, se desenvolve segundo atividades que dizem respeito à implementação e demonstração de novas tecnologias às diversas empresas que participam da atividade portuária. Elimina processos manuais introduzindo operações automatizadas via Internet em todos os níveis de tarefas.

O projeto é definido em etapas, identifica-se os sistemas de informação necessários e as áreas interrelacionadas, e assim avalia-se precisamente o

grau dos diversos relacionamentos , para que o intercâmbio eletrônico siga alto padrão. Adotou-se o modo EDI/EDIFACT, para a partir de então, buscar incorporá-lo em todas as entidades portuárias, estabelecendo troca de dados entre sistemas de empresas distintas, com precisão e integridade, durante todos os processos de comunicação entre os diversos bancos de dados.

ABSTRACT

The project *Supervia Eletrônica do Porto de Santos* consists on development of information technology for the Port Authority, ensuring gain in control and efficient managing guidelines.

As a consequence from the modern process of improvement at the Port of Santos, when a system of long-term lease for wharf and quay areas began to be used, the Port Authority assumed responsibility for inspecting the services. This process also strengthened the need to introduce technological infrastructure, which must achieve the standard of the contractual undertakings.

It should count on a trained staff and also must be prepared to develop specific tasks in order to set up the project and maintenance. They should also check every module by detailed assessment with the purpose of getting the best results either from data or the equipment as a source of information.

The project development follows activities within implementation and presentation of information technology to the large number of companies, which participates in the port activity. It is available to adopt automatic systems on Internet instead of manually operated process, in the wide range of tasks in the port.

Therefore, once that is possible to identify the string of departments and the relation with information systems that can be introduced, it is possible to measure the rate of data captured and retrieved. The interchange of electronic data aims to maintain high standards, it was adopted the EDI/EDIFACT and it

should be used by all the port entities, in order to ensure the share of information among different companies with precision and reliability during the process of retrieving for the database.

1. INTRODUÇÃO

O objetivo do projeto Supervia Eletrônica do Porto de Santos é desenvolver sistemas de informações, que apoiem a Autoridade Portuária no gerenciamento e controle da atividade do Porto de Santos.

O projeto segue o referencial estabelecido pelo Programa Nacional de Qualidade e Produtividade (PNQP)¹, da Secretaria de Política Industrial do Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio, o qual define como prioritária a elaboração de modelos de gestão que acompanhem processos produtivos básicos, incentivando a busca por qualidade e sistemas que ofereçam maior velocidade no fluxo de informações, possibilitando acompanhamento estatístico dos processos por meio da capacitação tecnológica das instituições.

A Lei dos Portos (1993)² colocou os portos brasileiros, em especial o Porto de Santos, diante de grandes desafios: reformular o sistema de gerenciamento das operações e de mão-de-obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas e aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações.

Passados oito anos, quase que a totalidade dos serviços no porto são executados pela iniciativa privada. O processo de modernização se consolidou com o arrendamento das áreas de cais e retroáreas, exigindo reformulações

¹ A Coordenação Executiva do PBQP é exercida pela Secretaria de Política Industrial, conforme Portaria n.º 39 do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

² Lei 8630/93 de 25 de fevereiro de 1993

crescentes na estrutura da Autoridade Portuária que passa a adquirir desde então novas responsabilidades. Os contratos de arrendamento estabelecem uma série de obrigações e direitos que devem ser acompanhados, fiscalizados e controlados por ações gerenciais conduzidas pela administração da Autoridade Portuária, seguindo um modelo completo de gestão de informação, e que permita disponibilizar com rapidez dados necessários para se tomar decisões e definir objetivos. Esse modelo deve acompanhar o planejamento de adequação e preparação estrutural de acordo com o Plano de Reestruturação da CODESP.

A modernização dos portos foi a estratégia escolhida para redução dos custos com a mecanização e o fim do controle sindical sobre a contratação de mão-de-obra na estiva. Pode-se afirmar que os custos portuários no Brasil chegaram a figurar entre os mais elevados do mundo, em função do baixo índice de mecanização das operações de embarque e desembarque e da intrincada burocracia administrativa.

O sistema eletrônico de transmissão de dados via Internet é um novo conceito no que se refere a partilhar informações, o modelo prevê não somente integração de informação e dados da Autoridade Portuária com as empresas arrendatárias, mas também com a Alfândega, SOPESP (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo), OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), SINDAMAR (Sindicato dos Armadores), Praticagem e demais entidades portuárias.

Pretende aumentar a implementação de tecnologia de modo a otimizar recursos e a qualificação de funcionários, parceiros e fornecedores, propiciando maior flexibilidade operacional. Certamente os antigos processos,

as práticas gerenciais, estruturas organizacionais e procedimentos de trabalho tendem a se tornar não apropriados em um mercado novo, mais volátil e global.

O potencial do Porto de Santos é reconhecidamente muito grande. Em um panorama de abrangência histórica, por inúmeras razões desde o seu marco oficial de inauguração em 2 de fevereiro de 1892, quando a então Companhia Docas de Santos - CDS, entregou à navegação mundial os primeiros 260 m de cais, na área, até hoje denominada, do Valongo, o porto não parou de se expandir, atravessando todos os ciclos de crescimento econômico do país, aparecimento e desaparecimento de tipos de carga, até chegar ao período atual de amplo uso dos contêineres.

Esse sucesso é resultado de muitos fatores como a área de influência em que está localizado, onde melhor atende a maior parte da produção agrícola de exportação e os mais importantes pólos industriais brasileiros. Além de servir uma área que concentra quase metade dos consumidores do país.

É evidente que, na busca de tornar o Porto de Santos cada vez mais competitivo, uma das grandes pretensões da Lei dos Portos é despertar a estrutura administrativa para uma redução efetiva de seus custos operacionais. Assim, o projeto Supervia Eletrônica do Porto de Santos atende às expectativas, oferecendo estratégias que disponibilizam relações rápidas e confiáveis entre pessoas e empresas – relações que se diferenciam das hierarquias convencionais – tornando muito mais profunda a consciência organizacional.

2. GRANDES DESAFIOS

2.1 A informação se torna digital

Quando as informações são transmitidas por redes digitais, quantidades enormes de dados circulam na velocidade da luz com qualidade e precisão altíssimas. Don Tapscott, em *The Digital Economy*³, ressalta que a empresa da modernidade é a do tempo real, a qual está constantemente se ajustando ao mercado e tomando decisões com rapidez. Bens são recebidos de fornecedores e produtos enviados aos consumidores *just in time*, muitas vezes reduzindo ou eliminando o armazenamento.

Ainda segundo Tapscott⁴, no mundo digital, as informações são organizadas e disponibilizadas imediatamente quando solicitadas. Por outro lado, no meio físico e analógico, a precisão é mais baixa e costuma ser acompanhada de mais volume de papel. Além disso, erros são mais freqüentes, o que pode resultar em custos altos e perda de competitividade. Definitivamente, afirma Tapscott, a informação digital – por meio das redes informáticas – consegue derrubar grandes muralhas geográficas, econômicas e culturais; como resultado da racionalidade tecnológica avançada.

A evidência de que os procedimentos manuais e analógicos são menos eficazes nas práticas gerenciais nem sempre é suficiente para convencer toda a estrutura organizacional das vantagens oferecidas. Muitas vezes, antigos sistemas de gestão resistem às transformações. De certo modo, é possível concordar que esse tipo de resistência não deixa de ser racional –

³ Tapscott, D. *The Digital Economy*. McGraw Hill Professional Book Group, 1996, p.63

⁴ *Idem*, p.49

principalmente pelo ponto de vista de indivíduos que não cedem à modernidade com o receio de dificuldades em se adaptar às mudanças.

De modo geral, todas as empresas enfrentam resistências às transformações. Inserir tecnologia de informação é uma tarefa que pode ser difícil, porém uma vez instalada, costuma ser irreversível e o esforço é compensatório; a partir daí, surge o anseio por inovações, o que é natural, na corrida por novas estratégias competitivas por meio de tecnologias.

No modo tradicional em que se organizavam os procedimentos no Porto de Santos, principalmente no âmbito de competência do poder público, inúmeros processos transitavam por etapas de gerenciamento, contabilidade e intrincada burocracia. As informações circulavam lentamente, de modo vertical na organização.

Por outro lado, com a Supervia Eletrônica do Porto de Santos, a pirâmide corporativa pode ser gradualmente substituída por times de trabalho interligados em rede via Internet. É um modelo que estimula a flexibilidade, a inovação e a responsabilidade dos integrantes dos grupos.

O desenvolvimento das atividades de revisão do fluxo documental, definem os padrões eletrônicos de transmissão de dados, os seguintes documentos: pedido de atracação, manifesto de descarga e embarque, boletim de descarga e embarque, *booking*, permitindo o controle da movimentação de navios, controle da movimentação de caminhões e controle da movimentação ferroviária.

A Supervia Eletrônica do Porto de Santos oferece uma nova estrutura, forte e confiável; muito diferente das que eram utilizadas anteriormente. É um serviço efetivamente de última geração, fazendo com que os trâmites

portuários adquiram um sistema ágil de transferência de dados, que vai de encontro à conscientização mundial de que o mais importante para o sucesso é a habilidade das empresas em atrair, reter e continuamente aperfeiçoar a capacitação tecnológica. Nesse sentido, as empresas que participam do sistema portuário ficam mais aliviadas de procedimentos meramente operacionais, aumentando a liberdade para inovar e criar em seus negócios e promovendo uma emancipação dentro de suas próprias atividades.

2.2 O poder público e o setor privado interagindo

O trabalho da engenheira Anne Dunning⁵ sobre a pequena cidade Lynn, do Estado de Massachusetts, que abriga um porto que já foi dos mais expressivos dos Estados Unidos no começo do século, parece ser um bom exemplo de dificuldades enfrentadas na tentativa de se estruturar um porto competitivo integrado. A autora descreve a cidade portuária, que já vinha se desenvolvendo desde o século XVII, quando foi construída no local a primeira indústria de ferro fundido da América (1634). O porto de Lynn atingiu seu auge na primeira década do século XX – nesse período era um forte centro de fabricação de calçados e abrigava setenta e sete empresas entre as quais a *General Electric*, empregando milhares de pessoas.

Ainda segundo Dunning, em 1914 o Porto de Lynn começou a decair quando o governo federal transferiu ao Estado de Massachusetts sua

⁵ Dunning, A. E. "The History and Future of Lynn Harbor Development", 11.522 Urban Design and Development, Massachusetts Institute of Technology (MIT)

administração, que por sua vez, acabou reduzindo os investimentos na atividade portuária e delegando ao município a responsabilidade de seu desenvolvimento e manutenção. No mesmo período, ocorriam grandes mudanças em conceitos de transporte de carga: as fábricas recebiam carregamentos como carvão, areia e madeira provenientes do Sul de modo mais econômico por trem do que por navegação; para exportar os produtos acabados o Porto de Boston atenderia melhor a demanda porque tinha estrutura ferroviária. Sem acesso ferroviário, Lynn se tornou um porto anacrônico, que foi rapidamente substituído pelo porto de Boston no escoamento de carga.

A partir da década de vinte, Lynn tentou revitalizar o porto incentivando a construção de um grande estaleiro, com investimento de uma empresa petroquímica. Surpreendentemente, na década de trinta um prefeito decidiu terminar o arrendamento por razões ambientais. Os períodos subseqüentes foram marcados por uma série de mudanças na Lei de Uso e Ocupação do Solo da cidade e forte especulação imobiliária com o objetivo de explorar bela paisagem da costa para a Baía de Massachusetts, inclusive construindo supermercados em áreas que inicialmente seriam portuárias. Neste contexto, dificultou-se a atividade portuária com o pretexto de que esta agrediria a Baía com poluição, reduzindo o atrativo turístico.

O bom da memória é que ela explica e simplifica situações.

Uma das grandes tarefas para se viabilizar projetos em portos é conciliar os interesses de empresas de transporte – que precisam transportar suas cargas – com os de governo e com outros empresários que também interferem na atividade, e que também empenham todos os esforços para viabilizar seus

objetivos. Deve-se ressaltar que portos de um modo geral – quer públicos, de economia mista ou privados – são propensos a entraves de muitas naturezas, tanto por suas grandes dimensões de área como pela ameaça ambiental que representam em inúmeros aspectos e circunstâncias; costumam envolver em suas atividades significativo número de trabalhadores e grande interesse econômico.

No caso específico do Porto de Santos, o principal aspecto a ser considerado é que representa um elo fundamental de uma grande cadeia logística – influenciando os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná e países do Mercosul⁶ – ampliando assim a necessidade de participação ativa do poder público até mesmo por razões de segurança nacional.

As lideranças políticas exercem um papel importante na condução da atividade portuária. Em Lynn, segundo Dunning, as mudanças políticas foram muito prejudiciais em alguns momentos por representarem mudanças completas de visão administrativa. Talvez todas as propostas fossem viáveis, mas a falta de continuidade atrapalhou bastante no desenvolvimento. Infelizmente, os curtos mandatos governamentais, e também os dos dirigentes dos portos, dificultam a execução de um planejamento estruturado de médio e longo prazo para a implantação da infra-estrutura que se espera.

Estando intrinsecamente ligados, o público e o privado ressaltam a necessidade de inserção de equipamentos como a Supervia Eletrônica do

⁶ Fonte: Secretaria de Comércio Exterior, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio

Porto de Santos. Esta fortalece os dispositivos contratuais, proporcionando ao órgão público maior agilidade de fiscalização; e maior segurança aos investidores privados em relação ao cumprimento com grande confiabilidade dos contratos pactuados, sem possibilidade de mudanças no meio do percurso.

Teorizado por Trivinho⁷, o impacto da informática e da Internet, interligando entidades – no caso portuárias – e suas conseqüências na cultura dos negócios parecem bem maiores do que se imaginou até agora. As redes estão na origem de uma nova situação cultural, elas sinalizam para a obliteração e possível desaparecimento de estruturas, sistemas, processos e ações ou para a readaptação deles ao novo cenário eletrônico e informático da sociedade, com a conseqüente redefinição de seu papel e funcionamento.

2.3 Transporte multimodal

O caráter multimodal, acentuado com as privatizações das companhias ferroviárias e a maior utilização de transporte de carga aeroviário – juntamente com o Programa de Arrendamentos e Parcerias (PROAPS) – estimularam a concorrência, vinculando a adoção de novos projetos a resultados bem definidos e objetivos. Para superar adversidades, a Supervia Eletrônica do Porto de Santos disponibiliza ganho de produtividade com imparcialidade a todos os segmentos envolvidos com as operações portuárias.

⁷ Trivinho, E., Redes – Obliterações no Fim do Século, São Paulo: Annablume/ FAPESP, 1998, p.14

Para se estabelecer um comércio otimizado, no qual os custos com transportes sejam mínimos, deve-se buscar um melhor aproveitamento dos diversos modos de fluxos de carga disponíveis. Pesquisa realizada por Bronstone, Prentice e Crockatt⁸, destacam as cidade de Kansas nos Estados Unidos e Winnipeg no Canadá, como paradigmas internacionais de regiões centralizadoras e distribuidoras de cargas (*hub*), do chamado Corredor Centro-Continental de Comércio Internacional (*Mid-Continent International Trade Corridor – MCITC*). A posição geográfica, infra-estrutura e a disposição dos modos de transporte instalados indicaram uma oportunidade singular para o desenvolvimento econômico regional por meio de um centro comercial, que serve o comércio entre Canadá, Estados Unidos e México, região do NAFTA.

O que interessa destacar para esse trabalho monográfico, são os dois aspectos destacados pelos autores⁹, como componentes fundamentais para o desenvolvimento da cidade de Kansas, na manutenção e expansão da eficiente estrutura de tráfego de caminhões e trens de carga. O primeiro aspecto foi a inserção completa de sistemas comerciais de processamento com tecnologia virtual – que fez com que Kansas adquirisse diferenciais competitivos que atraíram negócios transnacionais; o segundo se refere à comunidade empresarial local, que foi educada para atingir os padrões internacionais exigidos nos negócios, tirando todas as vantagens possíveis dos equipamentos tecnológicos disponíveis.

⁸ Bronstone, A. ; Prentice, B. E. e Crockatt, M. A., Developing Internatonial Facilities is the Mid-Continent. International Trade Corridor: Lessons Learned and Directions for Winnipeg, Transport Institute, University of Manitoba, Canada, March 2000

⁹ *Idem*, p. i - *Summary*

O Porto de Santos tem potencial para desenvolver um estratégico e competitivo sistema multimodal de transporte com tecnologias inovadoras. Os autores dessa monografia não afirmam que Santos desenvolveu – apesar de já poder ser considerado um porto multimodal – mas sim que tem potencial para se desenvolver, por considerar que as possibilidades de transporte de carga por meio desse porto não estão plenamente saturadas, tanto para o Brasil como para o resto do mundo. Enseja acreditar que implementações tecnológicas em toda a rede de transporte devem atender as diversas regiões – e aqui refere-se não somente à rede virtual, mas também aos diversos modos de transporte, afinal os dois fatores devem sempre andar juntos.

3. DETALHAMENTO DO PROJETO

3.1 Definições formais

A Supervia Eletrônica do Porto de Santos originou-se de um contrato celebrado entre CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo e a FUSP – Fundação de Apoio à Universidade de São Paulo através do Departamento de Energia e Automação Elétricas, o qual já vem trabalhando no Porto de Santos desde 1990.

A preparação desta estrutura deve acompanhar programas de planejamento e de desenvolvimento de novas políticas na atividade portuária, de acordo com o Plano de Reestruturação da CODESP.

Como já mencionado, o modelo prevê integração de informação e dados da Autoridade Portuária com as empresas arrendatárias e também com a Alfândega, SOPESP (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo), OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), SINDAMAR (Sindicato dos Armadores), Praticagem e demais entidades portuárias.

A implantação da Supervia Eletrônica do Porto de Santos assegura um controle muito maior dos diferentes processos de transmissão de informações, redução na probabilidade de erros e no fluxo de papéis e ainda um aumento significativo de velocidade em todos os trâmites. Pode-se obter melhores resultados quando se utiliza sensores digitais nas balanças que são mais fáceis de se tratar, proporcionando controle pleno de todas informações permitindo serem operadas a distância com toda segurança.

3.2 Padrão eletrônico de informação

São múltiplas as razões que justificam a definição do padrão EDI-EDIFACT como melhor alternativa, para troca de informação estruturada, entre as diferentes empresas participantes do sistema portuário. Pode-se dizer atualmente, que é um dos modos consagrados pelo comércio eletrônico (*e-commerce*). O padrão EDI-EDIFACT faz parte do conceito geral denominado B2B, que além de *e-commerce*, abrange ainda rotinas de informações gerenciais.

Entre os maiores benefícios do padrão EDI-EDIFACT destacam-se o bom controle de fluxo de informações, menos prazos de reação do parceiro e a otimização da própria organização.

Definido e adotado o padrão de comunicação, são necessárias pequenas adaptações para se transmitir os dados referentes a manifesto (descarga e embarque), boletim de descarga e embarque, controle da movimentação de navios.

3.3 Desenvolvimento de sistemas de apoio à fiscalização

Será necessário o desenvolvimento dos seguintes sistemas para a captação e gerenciamento das informações:

3.3.1 Manifesto Eletrônico

O Sistema de Manifesto Eletrônico vem complementar e substituir o sistema tradicional, realizado mediante protocolo manual. Neste novo sistema, a Operadora Portuária receberá eletronicamente estas informações diretamente das Agências, transmitindo logo em seguida estas informações para o Sistema de Atracação.

3.3.2 Sistema Atracação

O Sistema de Atracação receberá informações das paginas Internet e do Sistema de Manifesto e deverá contemplar a aproximação de navios, os navios na barra, atracação, prioridades e cargas perigosas.

3.3.3 Boletim de Descarga e Embarque

O Sistema Boletim de Descarga e Embarque fará a recepção dos dados da movimentação de carga alimentando o Sistema Cais, estas informações serão enviadas eletronicamente pelos operadores portuários. Os dados informados serão comparados com informações fornecidas pelo OGMO.

3.3.4 Faturamento e Cobrança

O Sistema de Faturamento e Cobrança recebe eletronicamente as informações de volume de carga movimentada do Sistema Cais, gerando os dados de faturamento automaticamente.

3.3.5 Sistema Gerencial Estatístico

O Sistema de Gerenciamento de Informações Operacionais, fornece informações estatísticas de movimentação de carga através da captação das informações do boletim de descarga e embarque que são digitados e enviados via Internet para um servidor que faz a consolidação destes dados bem como dos dados da aproximação de navios, que são fornecidos pela equipe da atracação.

Este sistema será customizado para receber eletronicamente as informações do Boletim e geração de relatórios estatísticos à serem definidos.

3.3.6 Fiscalização

Para a Fiscalização serão disponibilizadas informações em tempo real permitindo a elaboração de relatórios de Controle de Ocorrências, Diligenciamento do Tráfego Terrestre, Meio Ambiente, Cargas Perigosas e Acesso à Zona Primária.

3.3.7 Sistema de Gestão de Contratos

Este sistema está sendo desenvolvido para consolidar as informações fornecidas pelos sistemas Gerencial / Estatístico, Faturamento e Cobrança, fornecendo dados para a análise dos Contratos de Arrendamento, tais como: Ponto de Equilíbrio; Movimentação efetiva e faturada; Movimentação proposta em contrato e efetiva; Demais relatórios a serem estabelecidos.

O sistema de gestão de Contratos confrontará as informações enviadas pelo Armador, manifesto, com as do Operador/Arrendatário contidas no Boletim e as informações do faturamento e cobrança.

3.4 Metodologia

Com o desenvolvimento dos trabalhos foram definidas as interfaces com os diversos segmentos da comunidade portuária a partir dos documentos básicos que são: Pedido de Atracação, Boletim de Descarga e Embarque, Manifesto

Estes documentos são de utilização das Autoridades Portuária, Marítima e Alfandegária além de servirem ao OGMO e à outros elementos como a Praticagem, Operadores Portuários, Agências entre outros.

Para coordenar os trabalhos foram criados dois Comitês: um Institucional com a participação da Autoridade Portuária, Alfandegária e Representantes dos Operadores Portuários e outro do OGMO, que tem por finalidade validar a documentação eletrônica dando legalidade à mesma.

Também foi criado um Comitê Técnico com o objetivo de definir a tecnologia a ser empregada bem como especificar os modelos de interfaces entre as autoridades envolvidas que aprovam os modelos definidos. Este comitê é constituído por elementos da Universidade de São Paulo, Autoridade Portuária, Autoridade Alfandegária, Marítima, SOPESP, SINDAMAR e Praticagem sendo que as reuniões deste Comitê ocorrem todas as quintas feiras no centro de treinamento da CODESP e são abertas ao público.

3.5 Macro fluxo de informação e integração

3.5.1.Roteiro básico para embarque /descarga

3.5.1.1 RAP

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

3.5.1.2 Manifesto

É um documento que compila todos os BLs (Conhecimento de Embarque), em que se inclui toda a informação relativa a um navio e a carga nele transportada para uma viagem em particular. Desta forma, a informação contida no manifesto de carga divide-se, principalmente, em dois itens:

3.5.1.2 .1 Informações relativas ao navio e viagem

Neste item incluem-se os dados referentes ao nome do navio, indicativo de chamada, nacionalidade, etc., indicando, ainda, os portos de origem e destino que delimitam a viagem a que corresponde.

3.5.1.2 .2 Informações Relativas à Carga Transportada

Neste item estão contidos três blocos de dados:

- a) os relativos ao nível de Conhecimento de Embarque (BL)
- b) os relativos à partida (uma partida caracteriza-se por ter um único código normativo e estar integrada num único Conhecimento de Embarque)

c) os que se referem ao equipamento

O manifesto pode ser de importação ou exportação, de longo curso ou cabotagem.

3.5.1.2 .3 Boletim

Consiste em um documento que nos permite identificar as operações realizadas com as mercadorias (movimentação de granéis sólidos ou líquidos, de carga geral, de contêineres) e as paralisações ocorridas durante a operação. Podemos ter Boletim de Embarque ou Boletim de Descarga de mercadorias.

3.6 Proposta do modelo

3.6.1 Sistema de gerenciamento de manifestos

A Autoridade Alfandegária receberá através da SUPERVIA as informações eletrônicas relativas a:

- a) Previsão e confirmação de atracação de navios no Porto, bem como mudanças de locais de atracação, incluindo os armadores e os operadores portuários responsáveis pela movimentação das mercadorias
- b) Conhecimentos de carga de longo curso e cabotagem, tanto de importação como de exportação
- c) Conhecimentos de carga de agentes consolidadores/desconsolidadores
- d) Boletins de Embarque e de Descarga de mercadorias, incluindo a indicação de avaria grossa e falta de lacre original.

Essas informações, bem como suas complementações e correções, deverão ser consolidadas em uma base de dados de tal modo que seja possível realizar consultas e emitir relatórios gerenciais, tais como:

- a) Localização do navio no Porto, incluindo a data e hora da atracação e/ou mudança
- b) Previsão de atracação de navios em geral
- c) Previsão de atracação de navios graneleiros, com indicação da carga

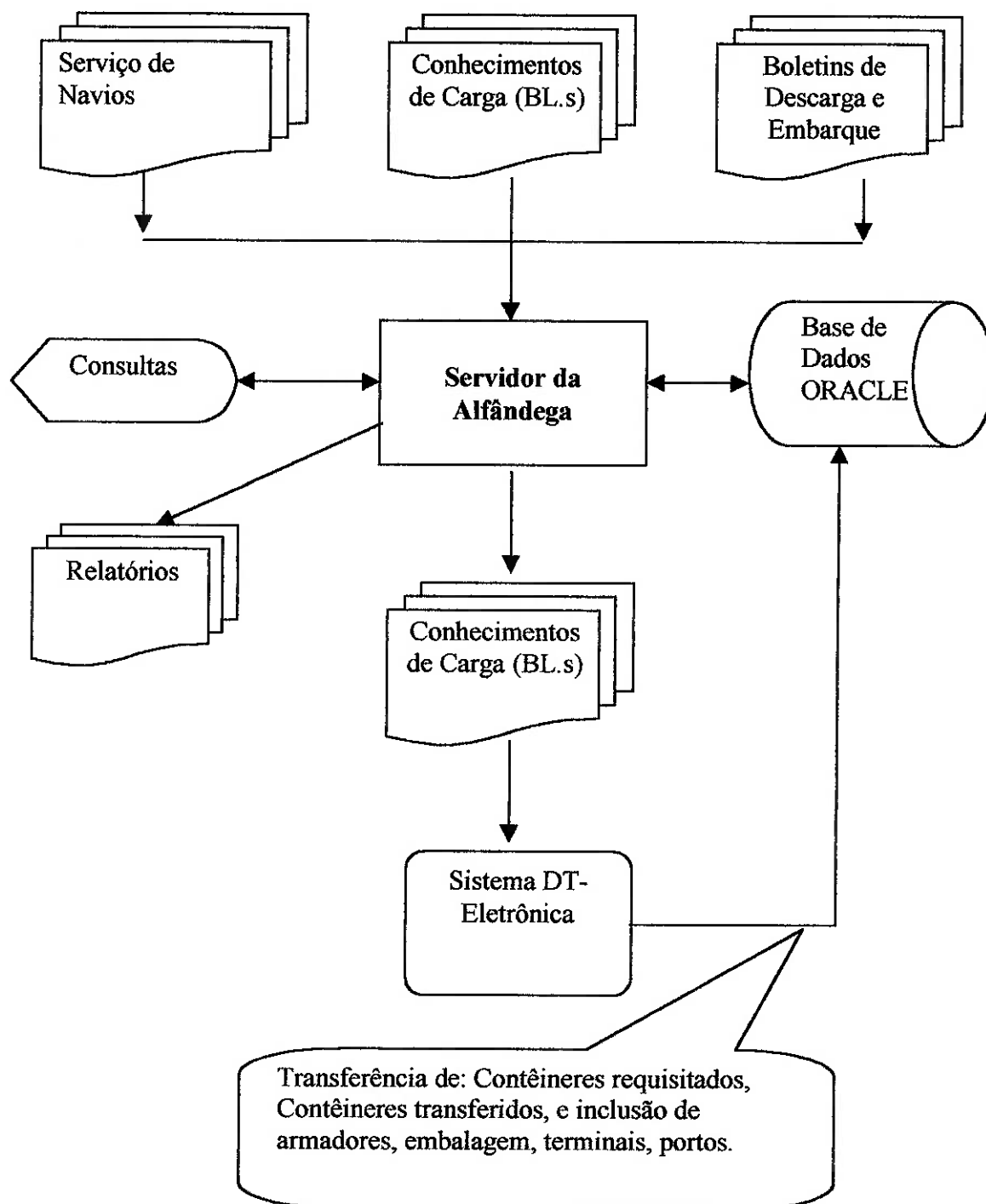
- d) Cargas não manifestadas para o Porto, mas com solicitação de descarga**
- e) Mercadorias e contêineres a desembarcar, incluindo importador, notify e conhecimento de carga (BL), por navio**
- f) Faltas e acréscimos na descarga de mercadorias**
- g) Ocorrência de avaria grossa e falta de lacre na descarga**
- h) Identificação de BL's Master**
- i) Consistência de volume, peso e valor do frete entre o BL Máster e os BL.s "filhotes" (H-BL)**
- j) Consistência entre os BL's Másters informados pelos agentes desconsolidadores e o agente consignatário do navio**
- k) Consistência entre os portos de embarque indicados nos conhecimentos de carga e as escalas informadas pelo armador, incluindo críticas quanto à data de emissão do BL**
- l) Listagem de BL por porto de embarque de navios entrados no Porto a partir de determinada data/hora**

- m) Listagem genérica com navio, data de entrada, porto, BL, contêiner, mercadoria, consignatário, notify e depositário, a partir da escolha de qualquer um desses itens
- n) Contêineres requisitados pelos Recintos Alfandegados, mas não manifestados
- o) Destino dos contêineres após a descarga.

A base de dados que armazenará essas informações deverá ser estruturada e gerenciada pelo "software" ORACLE versão 8, e o Sistema Gerenciador de Manifestos desenvolvido em VISUAL BASIC.

O Sistema a ser desenvolvido deverá estar em operação ininterrupta (24 horas por dia, durante os 7 dias da semana).

3.6.1.1 Fluxo de informações



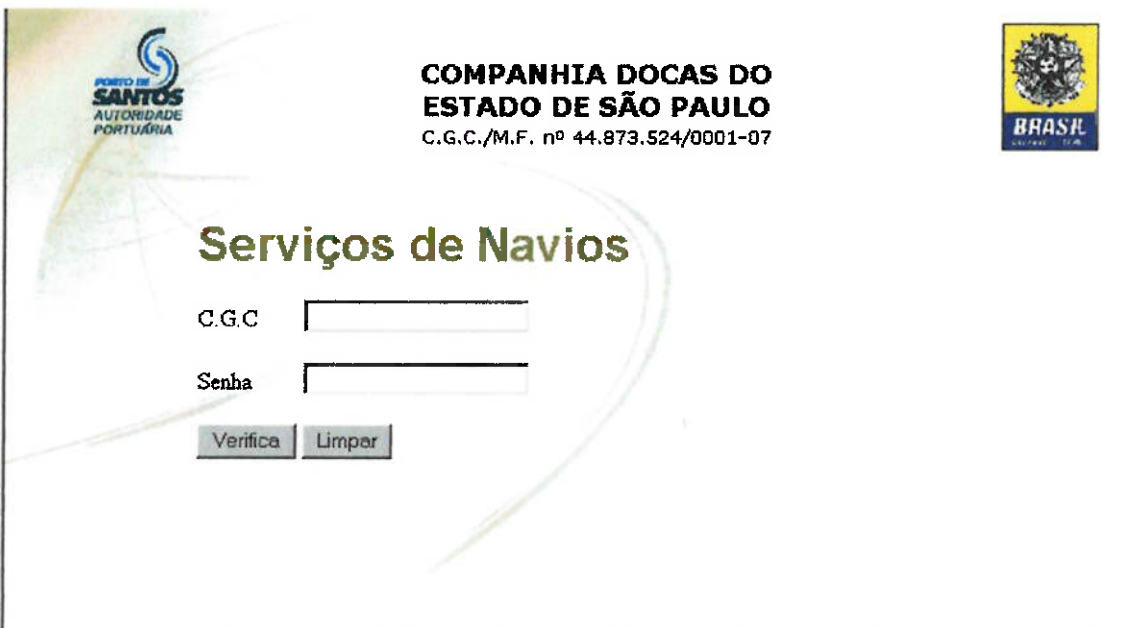
3.7 Sistemas WEB

Modelos Definidos para o Porto de Santos

Requisição de Atracação e Prioridade

3.7.1 Tela principal

Para segurança de acesso aos serviços "on-line" que a Autoridade Portuária colocará à disposição da comunidade marítima, o usuário deverá obter, previamente, sua senha individual para acesso ao Sistema.



A tela principal do sistema apresenta o logotipo da Autoridade Portuária do Porto de Santos no canto superior esquerdo, o nome e o CNPJ da Companhia Docas do Estado de São Paulo no topo central, e o brasão do Brasil no canto superior direito. O título principal 'Serviços de Navios' está centralizado. Abaixo dele, há campos de entrada para o C.G.C. e a Senha, seguidos por botões para 'Verifica' e 'Limpar'.

PORTO DE SANTOS
AUTORIDADE PORTUÁRIA

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07

BRASIL

Serviços de Navios

C.G.C.

Senha

3.7.2 Seleção da embarcação

Autorizado o acesso, o usuário deverá fornecer o número de registro da embarcação no LLOYD.S REGISTER, e uma senha que será única por “viagem”.

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07

PORTO DE SANTOS
AUTORIDADE PORTUÁRIA

BRASIL

Requisição de Atracação

No. Lloyd's

Aviso de Chegada

Nome do Navio

Confirmação Operador

Senha Viagem

Manifesto

Boletins

A embarcação deverá estar cadastrada na base de dados da Autoridade Portuária. Caso não esteja, o usuário – no caso a Agência de Navegação – deverá providenciar junto à Autoridade Portuária um cadastramento provisório até que a embarcação obtenha seu registro no órgão internacional.

A senha da “viagem” não deverá ser informada no cadastramento inicial da Requisição de Atracação e Prioridade - RAP, nem tampouco para as consultas que estarão disponíveis para os usuários em geral. A senha só será obrigatória em acessos posteriores.

Desde que as informações enviadas para cadastramento estejam corretas, a Autoridade Portuária retornará, pelo mesmo meio eletrônico, o número da viagem DT-E, a senha da “viagem” do navio e um número de protocolo.

3.7.3 Requisição de Atracação e Prioridade – RAP

É por meio deste “documento eletrônico” que a agência de navegação comunica à Autoridade Portuária a previsão de chegada de um navio, bem



**COMPANHIA DOCAS DO
ESTADO DE SÃO PAULO**
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07



Requisição de Atracação

Requisição

Atracação

No. Lloyd's No. Viagem Esperado em

Operador

Porto Origem Porto Destino

Mudança

Calado Entrada Calado Saída

Prioridade Pretendida Período Previs. :

Motivo Prioridade Operador Único : ☐ Cargas Perigosas : ☐

como solicita autorização para atracação.

Merandoria
Embalagem
Tonelagem

☐ Descarga

Local Atracação No do Contrato

Operador de Acordo com a Cobrança

☐ Tabela 1-1... ☐ Tabela 2-1... ☐ Tabela 5

☐ Tabela 1-2... ☐ Tabela 4... ☐ Mto de Otr...

☐ Sim ☐ Não

Data

Merandoria
Embalagem
Tonelagem

☐ Embarque

Local Atracação No do Contrato

Operador de Acordo com a Cobrança

☐ Tabela 1-1... ☐ Tabela 2-1... ☐ Tabela 5

☐ Tabela 1-2... ☐ Tabela 4... ☐ Mto de Otr...

☐ Sim ☐ Não

Data

Com exceção do registro do Lloyd's Register que será retornado pela via eletrônica, o usuário deverá informar:

1. Número da viagem, relativo ao número interno da agência de navegação, com até 20 (vinte) posições alfanuméricas, opcional;
2. Data prevista para chegada do navio na barra, obrigatória, na forma DDMMAAAA;
3. Códigos dos portos de origem e destino, obrigatórios, formado pelo código de país (duas posições) e pelo código do porto (três posições), conforme tabela a ser fornecida pela Autoridade Alfandegária;
4. Calados de entrada e saída, em pés, obrigatórios, com duas posições numéricas;
5. Prioridade pretendida pela agência, com até duas posições alfanuméricas;
6. Períodos previstos para operação do navio, com duas posições numéricas;
7. Código da mercadoria em que se baseia a prioridade pretendida, obrigatória conforme codificação em estudos pela Autoridade Alfandegária;
8. Indicar se durante toda a operação do navio no Porto haverá somente um operador portuário;

9. Indicar se existem cargas perigosas na embarcação que não estão manifestadas para descarga no Porto de Santos;
10. Se houver operação de descarga de mercadorias, informar:
11. código da mercadoria predominante, conforme codificação em estudos pela Autoridade Alfandegária;
12. mnemônico da embalagem, conforme tabela em estudos;
13. tonelagem da mercadoria, obrigatória, com 5 (cinco) posições numéricas;
14. código do local pretendido para atracação do navio, o mesmo atualmente utilizado pela CODESP;
15. número do contrato CODESP, caso o local pretendido esteja arrendado;
16. indicar, se operador portuário único, as taxas portuárias de responsabilidade da agência e de responsabilidade do operador;
17. se houver operação de embarque de mercadorias, informar:
18. código da mercadoria predominante, conforme codificação em estudos pela Autoridade Alfandegária;
19. mnemônico da embalagem, conforme tabela em estudos;
20. tonelagem da mercadoria, obrigatória, com 5 (cinco) posições numéricas;
21. código do local pretendido para atracação do navio, o mesmo atualmente utilizado pela CODESP;
22. número do contrato CODESP, caso o local pretendido esteja arrendado;

23. indicar, se operador portuário único, as taxas portuárias de responsabilidade da agência e de responsabilidade do operador;

3.7.4. Operador designado

A tela que se apresenta em seguida, será preenchida pela agência, para designar o(s) operador(es) portuário(s) que será responsável pelas operações de descarga e embarque de mercadorias.



**COMPANHIA DO CAS DO
ESTADO DE SÃO PAULO**
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07



Operador Designado

**Requisição
Atracação**

Operador

Mudança

No. Lloyd's: No. Viagem: Esperado em:

Calado Entrada: Calado Saída:

CGC Operador: Nome Operador:

Descarga

☐ Descarga CGC Operador: Nome Operador:

Operador de Acordo com a Cobrança

☐ Tabela 1-1... ☐ Tabela 2-1... ☐ Tabela 3 ☐ Sim ☐ Não

☐ Tabela 1-2 . ☐ Tabela 4 ☐ Mão de Obra. ☐ Data:

Embarque

☐ Embarque CGC Operador: Nome Operador:

Operador de Acordo com a Cobrança

☐ Tabela 1-1... ☐ Tabela 2-1... ☐ Tabela 3 ☐ Sim ☐ Não

☐ Tabela 1-2 . ☐ Tabela 4 ☐ Mão de Obra. ☐ Data:

Havendo um único operador para toda a movimentação de mercadorias no Porto de Santos, a Agência informará somente o CNPJ do Operador Portuário, previamente cadastrado na Autoridade Portuária.

Existindo vários operadores portuários durante a movimentação de mercadorias no Porto de Santos, a Agência deverá informar o CNPJ desses Operadores, bem como as taxas portuárias de responsabilidade da Agência e de responsabilidade do Operador, para cada corrente de tráfego.

A Autoridade Portuária permite, desde que não exista simultaneidade, dois operadores para a mesma corrente de tráfego. Neste caso a Agência deverá informar, também, a quantidade de períodos que cada Operador irá movimentar mercadorias.

3.7.5 Mudança de Local

Quando a Agência de Navegação souber antecipadamente que haverá necessidade de deslocar a embarcação para outro(s) trecho(s) de cais para continuar com as operações de embarque e/ou descarga, deverá comunicar tal fato à Autoridade Portuária.



**COMPANHIA DOCS DO
ESTADO DE SÃO PAULO**
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07



Mudança de Local

**Requisição
Atracação**

No. Lloyd's		No. Viagem		Data	
-------------	----------------------	------------	----------------------	------	----------------------

Operador

Local Previsto..		No. Contrato	
Calado Entrada		Calado Saída	

Mudança

	Memoranda	Embalagem	Tonelagem
☐ Descarga	Papel e Celulose	Container	
☐ Embarque	Papel e Celulose	Container	

COC Operador

Nome Operador

Operador de Acordo com a Cobrança

☐ Tabela 1-1...	☐ Tabela 2-1...	☐ Tabela 5	☐ Sim	☐ Não
☐ Tabela 1-2 ..	☐ Tabela 4	☐ Mão de Obra	Data	

Novo

Editar

Excluir

Enviar

Com exceção do registro do Lloyd's Register e do número de viagem interno, que serão retornados pelo Sistema, a Agência deverá informar:

1. data prevista para mudança, na forma DDMMAAAA;
2. código do local previsto para atracação do navio, o mesmo atualmente utilizado pela CODESP;
3. número do contrato CODESP, caso o local pretendido esteja arrendado, com até 15 (quinze) posições alfanuméricas;
4. Calados de entrada e saída, em pés, obrigatórios, com duas posições numéricas;
5. indicar o sentido da movimentação (descarga ou embarque);
6. código da mercadoria predominante, conforme codificação em estudos pela Autoridade Alfandegária;
7. mnemônico da embalagem, conforme tabela em estudos;
8. tonelagem da mercadoria, obrigatória, com 5 (cinco) posições numéricas;
9. CNPJ do Operador Portuário responsável pela movimentação das mercadorias;
10. Indicar as taxas portuárias de responsabilidade da Agência e de responsabilidade do Operador.

A Agência deverá prestar essas informações para cada trecho de cais onde pretende atracar a embarcação.

A Autoridade Portuária permite, desde que não exista simultaneidade, dois operadores para o mesmo sentido de movimentação. Neste caso a Agência deverá informar, também, a quantidade de períodos que cada Operador irá movimentar mercadorias.

3.7.6 Cargas Perigosas

Quando existirem mercadorias consideradas perigosas no embarque e/ou na descarga, a Agência de Navegação deverá detalhar todas essas mercadorias.

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07

Cargas Perigosas

Requisição Atracação No. Lloyd's No. Viagem

Operador ☐ Descarga ☐ Embarque

Mercadoria: Embalagem: Cod. Onu: Cod. Imo:

Mudança

Com exceção do registro no Lloyd's Register e do número de viagem interno, que serão retornados pelo Sistema, a Agência deverá informar:

- indicar o sentido da movimentação (descarga ou embarque);
- código da mercadoria, conforme codificação em estudos pela Autoridade Alfandegária;
- mnemônico da embalagem, conforme tabela em estudos;
- códigos IMO e ONU, obrigatórios.

3.8 Especificidades do Sistema:

BOLETIM DE EMBARQUE E DESCARGA

Este documento tem por objetivo demonstrar as especificações do Boletim de Embarque e Descarga resultante do levantamento de dados, análise e discussões realizados junto a Autoridade Portuária, Autoridade Aduaneira e empresas usuárias.

TELAS E DEFINIÇÃO DE CAMPOS

Neste item será demonstrado o “layout” das telas do Boletim em formato WEB e seus respectivos campos. As telas aqui apresentadas não possuem total fidelidade a aplicação em ambiente WEB que será disponibilizada para seu preenchimento, pois as características e mecanismos necessários a aplicação diferem de simples telas de cadastro. Mas atende ao objetivo deste relatório, que é de demonstrar as informações que serão registradas no Boletim. Todos os campos serão descritos para esclarecimento de seu conteúdo.

TELA DE IDENTIFICAÇÃO DO USUÁRIO

Portal.do.Porto
Site desenvolvido em FLASH

Login:

Senha:

<< ENVIAR >>

Esta tela inicial tem por objetivo identificar e autenticar o usuário do sistema de cadastro de Boletim, deve-se entrar com o nome de usuário e senha de acesso. Esta senha é emitida para as empresas cadastradas na Autoridade Portuária.

Após a autenticação o usuário deve selecionar a opção de cadastro de Boletins no menu de serviços disponíveis.

TELA DE SELEÇÃO DA VIAGEM

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07

Escolha o Nº da viagem(DT-)

4562 ▼

<< ENVIAR >>

A primeira tela apresentada após a escolha do Boletim é a de seleção do número da viagem. Através deste número o sistema buscará as informações da Requisição de Atracação para complementar o boletim e criar um vínculo entre estes documentos.

Os números de RAP disponibilizados para escolha serão somente os referentes ao operador portuário em questão.

TELA DO CABEÇALHO DO BOLETIM

Cadastro de Boletim

No

CNPJ do Operador:

Razão Social:

Nº da viagem(DT-E):

Lloyd's Register:

Nome do navio:

Tipo de Operação:

Tipo de Navegação:

Data da operação inicial**Período de Trabalho:****Data da operação final**

Terno:

Porção:

**Hora da Primeira
Ligada/Conexão:**

Hora da Última Ligada/desconexão:

Término da operação do navio:

Matrícula Referência 1:

Matrícula Referência 2:

Quantidade pessoal a bordo:

Quantidade pessoal em terra:

Equipamento usado na operação:

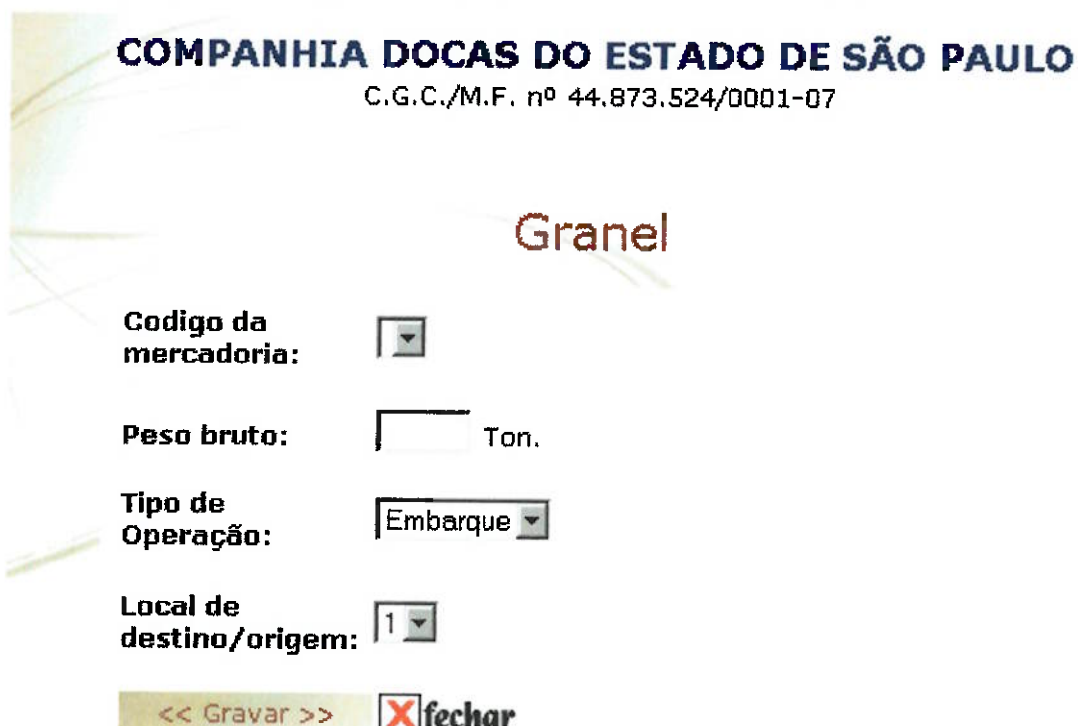
Cod. tipo de aparelhagem:

- Número do boletim: Preenchido automaticamente pelo sistema de acordo com as regras estabelecidas.
- CNPJ do Operador: Preenchido pelo sistema de acordo com o número de viagem especificado na tela anterior.
- Razão Social: Preenchido pelo sistema de acordo com o número de viagem especificado na tela anterior.
- No. da viagem: Preenchido pelo sistema de acordo com o número de viagem especificado na tela anterior.
- Loyd's Register: Preenchido pelo sistema de acordo com o número de viagem especificado na tela anterior.
- Nome do Navio: Preenchido pelo sistema de acordo com o número de viagem especificado na tela anterior.
- Tipo de Operação: Indicar o tipo de operação deste navio, como convencional ou Ro-Ro. Atenção para não confundir com o tipo de operação que aparece nas telas das mercadorias.
- Tipo da Navegação: Indicar o tipo de navegação como longo curso ou cabotagem.
- Data inicial da Operação: Deve ser digitada no formato: DD/MM/AAAA
- Data final da Operação: Deve ser digitada no formato: DD/MM/AAAA
- Período de trabalho: Indicar o período de trabalho correspondente a este boletim, pode ser escolhido entre as opções disponíveis no próprio campo.

- Terno: Número de identificação do terno utilizado na operação, obrigatório, com uma posição numérica.
- Porão: Número do porão que a equipe trabalhou. Caso seja necessário especificar mais de um, pode-se separar os números por uma barra, exemplo: 01/02/03.
- Hora da Primeira Lingada: Hora da primeira lingada, no formato: HH:MM
- Hora da Última Lingada: Hora da última lingada, no formato: HH:MM
- Término da Operação do Navio: Indicar se este boletim é o último da operação do navio no Porto de Santos, pode-se escolher entre sim ou não.
- Matrícula referência 1: Matrícula OGMO do Contra Mestre Auxiliar ou função equivalente caso houver alterações nesta função, obrigatória com sete posições numéricas mais dois dígitos de controle.
- Matrícula referência 2: Matrícula OGMO de um dos trabalhadores do terno em questão, obrigatória com sete posições numéricas mais dois dígitos de controle.
- Quantidade pessoal a bordo: Quantidade de pessoal à bordo (terno+suplementar), obrigatório, com até duas posições numéricas.
- Quantidade pessoal em terra: Quantidade de pessoal de terra (terno+suplementar), obrigatório, com até duas posições numéricas.
- Equipamento usado na operação: Se houve utilização, informar se foi utilizado guindaste de bordo ou guindaste de terra.

- Código tipo de aparelhagem: Se houve utilização, informar o código do aparelho (até 4 aparelhos) conforme tabela disponível no próprio campo.
- Após o preenchimento desta tela de cabeçalho, deve ser escolhida a tela correspondente a mercadoria operada, ou seja, granel, carga geral e contêiner. Caso tenha ocorrido paralizações, deve-se cadastrar na tela correspondente.
- OBS.: Um boletim só pode se referir a um dia, período, terno e porão, exceto no caso de graneis líquidos.

TELA PARA CADASTRO DE GRANEIS



COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07

Granel

Código da mercadoria:

Peso bruto: Ton.

Tipo de Operação:

Local de destino/origem:

- **Código da mercadoria:** Código padronizado da mercadoria operada, deve-se escolher entre os códigos disponíveis no próprio campo.
- **Peso bruto:** Peso total da operação em toneladas, caso seja necessário a especificação em quilogramas, deve-se digitar a tonelagem com 3 casas decimais, exemplo: 1564 Kg = 1,564 Tons.
- **Tipo de operação:** Tipo da operação realizada, deve-se escolher entre as opções disponíveis no próprio campo.

- Local de destino/origem: Código do local de destino ou origem, deve-se escolher entre as opções disponíveis no próprio campo.

TELA PARA CADASTRO DE CARGA GERAL

Carga Geral

Código da mercadoria:		Quant. Volumes:	
Código da embalagem:		Peso Total:	Kg.
Marca:			
Contra marca:			
Número			
Volume unitário:			
Tipo de operação:	1 - Descarga		
CNPJ export.:			
Porto de destino:	santos		
Origem/destino:	1 - Armazem Esteira		
<< Gravar >>		X fechar	

- Quantidade total de volumes: Quantidade unitária total de volumes movimentada.
- Código da mercadoria: Código padronizado da mercadoria operada, deve-se escolher entre os códigos disponíveis no próprio campo.
- Código da embalagem: Código padronizado da embalagem da mercadoria, deve-se escolher entre os códigos disponíveis no próprio campo.

- **Peso Bruto Total:** Tonelagem total movimentada.
 - **Marca:** Marca da mercadoria movimentada.
 - **Contramarca:** Contramarca da mercadoria movimentada.
 - **Número:** Número de identificação da mercadoria movimentada.
 - **Volume unitário:** Quantidade unitária movimentada por lingada.
-
- **Tipo de operação:** Tipo da operação realizada, deve-se escolher entre as opções disponíveis no próprio campo.
 - **CNPJ Exportador:** Código Nacional de Pessoa Jurídica da empresa exportadora, para os casos de exportação.
 - **Porto de destino:** Código padronizado do porto de destino da carga, no caso de exportação.
 - **Local de destino/origem:** Código do local de destino ou origem, deve-se escolher entre as opções disponíveis no próprio campo.

TELA PARA CADASTRO DE CONTÊINERES

Cadastro de Containeres

Numero:

Tipo de container:

Dimensões: pés **Peso:** Kg.

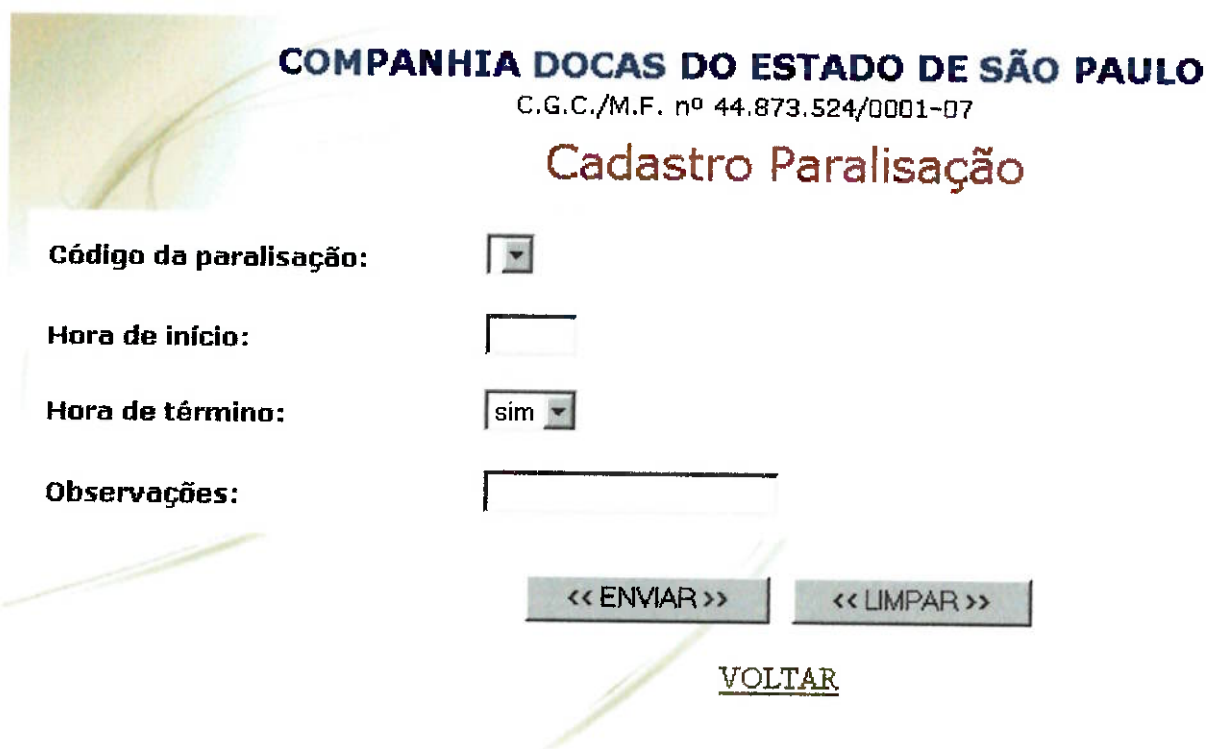
Situação: **Tipo de operação:**

Origem/Destino:

- **Número:** Número do contêiner movimentado, incluindo o dígito de controle sem hífen.
- **Tipo do contêiner:** Tipo do contêiner movimentado, deve-se escolher entre as opções disponíveis no próprio campo.
- **Dimensões:** Tamanho do contêiner em pés.
- **Peso:** Peso bruto do contêiner em toneladas.

- Situação: Identifica se o contêiner foi movimentado cheio ou vazio.
- Tipo de operação: Tipo da operação realizada, deve-se escolher entre as opções disponíveis no próprio campo.
- Local de destino/origem: Código do local de destino ou origem, deve-se escolher entre as opções disponíveis no próprio campo.

TELA PARA CADASTRO DAS PARALISAÇÕES



COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
C.G.C./M.F. nº 44.873.524/0001-07

Cadastro Paralisação

Código da paralisação:

Hora de início:

Hora de término:

Observações:

[VOLTAR](#)

- **Código da paralisação:** Código que identifica o motivo da paralisação. Deve-se escolher entre as opções do próprio campo.
- **Hora de início:** Hora que a paralisação teve início, no formato: HHMM.
- **Hora de término:** Hora que a paralisação terminou, no formato: HHMM.

Observações: Texto livre com informações complementares. Este campo deve ser utilizado para se declarar informações consideradas necessárias a compreensão da paralisação

Troca de arquivos

Para a troca eletrônica de arquivos foram estabelecidos padrões EDI/EDIFACT com a finalidade de suprir as necessidades de informação referentes aos documentos de manifesto e Boletim de Embarque ou Descarga (anexo A e anexo B).

O sistema adotado para a troca de arquivos foi o caixas postais com mensagens criptografadas dentro do conceito da troca de chaves pública e privada e a utilização de canais WEB seguros.

4. CONCLUSÕES:

A Autoridade Portuária do Porto de Santos dá um grande passo rumo ao desenvolvimento, conjuntamente, com apoio técnico da Universidade de São Paulo - USP, com as empresas arrendatárias e também com a Alfândega, SOPESP (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo), OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), SINDAMAR (Sindicato dos Armadores), Praticagem e demais entidades portuárias. na implantação da Supervia Eletrônica do Porto de Santos.

A ação conjunta de poder público, setor privado e a Universidade de São Paulo permite um ótimo acompanhamento de programas de planejamento e de desenvolvimento de novas políticas na atividade portuária, de acordo com o Plano de Reestruturação da CODESP facilitando integração de informação e dados da Autoridade Portuária com as arrendatárias e oferece novas perspectivas nos negócios.

A implantação da Supervia Eletrônica do Porto de Santos assegura um controle muito maior dos diferentes processos de transmissão de informações, redução na probabilidade de erros e no fluxo de papéis e ainda um aumento significativo de velocidade em todos os trâmites, definindo-se padrão para troca de informação estruturada (EDI-EDIFACT), entre as diferentes empresas participantes do sistema portuário.

Altera definitivamente as rotinas de informações gerenciais, oferecendo bom controle de fluxo de informações, menos prazos de reação do parceiro e a otimização da própria organização portuária, proporcionando o intercâmbio de

documentos entre as entidades e autoridades estabelecidas no Porto de Santos, com rapidez e máxima confiabilidade de comunicação, por meio da Internet.

Com aplicação de tecnologia de informática no estado da arte, busca-se implementar a eficiência operacional, minimizar os erros e reduzir os custos da comunicação.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Tapscot, Don. The Digital Economy. McGraw Hill Professional Book Group, 1996.

Trivinho, Eugênio. Redes – Obliterrações do Fim de Século. São Paulo: Annabluma/ FAPESP, 1998.

Moraes, A.P. Quartim. Guia Internet de Conectividade. São Paulo. Editora Senac, 2001.

Dunning, Anne E. The History and Future of Lynn Harbor Development. Massachusetts Institute of Technology, 1999.

Bronstone, A. ; Prentice, B. E. e Crockatt, M. A.. Developing International Facilities in the Mid-Continent. International Trade Corridor: Lessons Learned and Directions for Winnipeg. Transport Institute, University of Manitoba, Canada, March 2000.

Apêndice I – DEFINIÇÕES:

DESTINATÁRIO DE UMA MENSAGEM ELETRÔNICA – é a pessoa que está definida pelo remetente para receber a mensagem eletrônica, mas não inclui intermediários com respeito a esta mensagem eletrônica.

ELETRONIC DATA INTERCHANGE (EDI) – Intercâmbio Eletrônico de Documentos – é a transferência eletrônica de computador para computador de informações utilizando-se de um padrão acordado para estruturar as informações.

INTERMEDIÁRIO DE UMA MENSAGEM ELETRÔNICA – com respeito a uma particular mensagem eletrônica, é a pessoa que, em favor de outra pessoa, envia, recebe ou armazena esta mensagem eletrônica ou proporciona outros serviços com respeito a esta mensagem.

LEI DE COMÉRCIO ELETRÔNICO – Modelo UNCITRAL: esta lei é aplicável a qualquer tipo de informação na forma digital usada no contexto de atividades comerciais.

O termo comercial deve ser interpretado, nesta Lei, em sua forma ampla, envolvendo todos os atos de natureza comercial, contratuais ou não. Os atos de natureza comercial incluem, mas não se limitam a: qualquer transação de troca de bens ou serviços; acordo de distribuição, representação comercial ou agenciamento; "factoring", "leasing", construção, consultoria, engenharia,

licenciamento, investimento, financiamento, atividades bancárias, seguro, concessão ou acordo de exploração, "joint-venture"; e, outras formas de cooperação industrial ou de negócios e transporte de bens ou passageiros.

MENSAGEM ELETRÔNICA – é informação gerada, enviada, recebida ou arquivada eletronicamente, por meio óptico ou por similares incluindo, mas não se limitando a: "eletronic data interchange" (EDI), correio eletrônico, telegrama, telex e fax.

REMETENTE DE UMA MENSAGEM ELETRÔNICA —é a pessoa que, ou em favor de quem, a referida mensagem eletrônica foi enviada ou gerada previamente ao armazenamento, se este for efetuado, mas não inclui intermediários em relação a esta mensagem eletrônica.

SISTEMA DE INFORMAÇÃO – é um sistema para geração, envio, recepção, armazenamento ou de outro modo processamento de mensagens eletrônicas.

Apêndice II - GLOSSÁRIO DAS EXPRESSÕES E SIGLAS UTILIZADAS EM OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

A

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SANTOS – O Porto de Santos é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo, atual concessionária de seus serviços e instalações. De acordo com a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a Administração do Porto também é denominada de Autoridade Portuária. Sob responsabilidade do Ministério dos Transportes.

AFRMM – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.

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

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

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

ALFÂNDEGA – Através da Alfândega do Porto de Santos, órgão da Secretaria da Receita Federal, o Ministério da Fazenda interage diretamente nos procedimentos do Porto de Santos, seja através do recolhimento dos impostos devidos nas operações de entrada (importações) e saída (exportações) de mercadorias pelo porto, pela verificação física e documental que propicia o desembaraço dessas mesmas mercadorias, como também, na liberação ou desembaraço das próprias embarcações.

AMOSTRAS – São remessas ao exterior sem cobertura cambial. As amostras, assim caracterizadas como as remessas de bens sem destinação comercial, podem ser remetidas até o valor de cinco mil dólares dos Estados Unidos ou seu equivalente em outras moedas, desde que sejam respeitadas as seguintes particularidades – aquelas representadas por quantidades, fragmentos ou partes de qualquer mercadoria, estritamente necessárias para dar a conhecer sua natureza, espécie ou qualidade.

ANÁLISE DO PEDIDO – O recebimento do pedido ou da carta de crédito dá início a uma nova fase de providências a serem tomadas pelo exportador. Tanto em um caso como em outro, é necessária uma análise detalhada de

todos os seus elementos. Esta providência é desenvolvida comparando-se a cotação ou Fatura Pro Forma, com o conteúdo do pedido ou carta de crédito. Encontrando-se as condições expressas nesses documentos, conforme aquelas constantes da cotação, o exportador ingressa numa nova etapa de decisões administrativas, ou seja, na preparação da mercadoria e dos documentos necessários à execução da encomenda, tanto para fins de transporte da mercadoria até o destino estipulado como também para a devida negociação junto aos bancos.

ARMADOR EMITENTE – Proprietário do navio ou seu afretador.

ATRACAÇÃO – Amarrar uma embarcação a terra.

AUTORIDADE PORTUÁRIA – Vide Administração do Porto.

B

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

BORDERÔ (CARTA DE ENTREGA) – Consiste em um formulário normalmente fornecido pelo banco com o qual está sendo negociada a operação. Neste documento são relacionados todos os demais documentos que estão sendo negociados (entregues ao banco). A cópia deste borderô, devidamente protocolada pelo banco, representa a prova do exportador ter cumprido o compromisso de negociar, imposto pelo Banco Central do Brasil.

C

CABOTAGEM – Tipo de navegação corrente. Navegação costeira que se realiza próximo à costa ou nas águas territoriais de um país, ao longo da mesma costa marítima

CALADO – Distância vertical da quilha (costado) do navio à linha de flutuação, expresso em pés.

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

seus fornecedores estrangeiros, compra moedas estrangeiras, pagando-as com a moeda nacional.

CÂMBIO COMERCIAL (Mercado de Taxas Livres) – Abrange as operações de câmbio relativas ao comércio exterior e de capitais estrangeiros, entre outras.

CÂMBIO TURISMO (Mercado de Taxas Flutuantes) – Engloba as operações não enquadradas no Câmbio Comercial.

CAP (Conselho de Autoridade Portuária) – Instituído pela Lei nº 8.630/93, compete ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP), entre outras atribuições, baixar o regulamento da exploração do porto, homologar o horário de seu funcionamento, homologar os valores das tarifas portuárias, fomentar o desenvolvimento do porto e a atração de cargas, etc. O CAP é um órgão colegiado, não-governamental presidido pelo Capitão dos Portos e formado por diversos blocos, constituídos por titulares e suplentes designados entre membros do poder público, de entidades empresariais e laborais, e que tem entre suas funções precípuas a instituição de Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e ao aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

CAPITANIA DOS PORTOS – A Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, órgão vinculado à Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, é responsável pela aplicação das normas de segurança e reguladoras do tráfego aquaviário nas águas sob jurisdição nacional, nas quais se incluem os canais de acesso ao porto e de permanência das embarcações em seus fundeadouros e cais de acostagem. Compete à Capitania dos Portos o controle de entrada e de saída das embarcações do porto.

CARTA DE CRÉDITO – Sob esta forma de entrega o exportador cumpre, em princípio, suas obrigações ao entregar ao banco, em ordem, os documentos requeridos pela Carta de Crédito, evidenciando ter cumprido todos os seus termos e condições, independentemente da operação ser à vista ou a prazo. Regularmente, o banco, considerados os documentos em ordem, deve liquidar a operação no prazo máximo de até 10 dias contados da entrega dos documentos

O importador deve dirigir-se a um banco para que este emita uma Carta de Crédito, quando esta for a condição de pagamento, cujo beneficiário será o exportador no exterior. Como regra, este documento deve ser emitido de acordo com as exigências do exportador (emissão por um banco de primeira linha, conter cláusula de irrevogabilidade, etc.) e do importador (especificação da mercadoria, transbordo, documentação etc.).

A Carta de Crédito também poderá ser convencionada como "à vista" ou "a prazo". As operações de compra e venda de moedas estrangeiras, realizadas entre uma pessoa ou empresa e um estabelecimento autorizado a operar em câmbio, são formalizadas através de um Contrato de Câmbio,

conforme modelo próprio e de acordo com as normas estabelecidas pelo Banco Central do Brasil. As operações de câmbio podem ser celebradas para liquidação pronta ou futura. O prazo máximo admitido entre a "contratação" e a "liquidação" dessas operações é de 360 (trezentos e sessenta) dias, limitado à data do vencimento da obrigação no exterior. Entretanto, quando se tratar de importação a prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, prevalece a obrigatoriedade da contratação de câmbio para liquidação futura.

Esta exigência também se aplica às parcelas de financiamento por prazo superior a 360 dias que vencerem até o 11º mês subsequente ao Registro da D.I. A vinculação entre as Declarações de Importação e os respectivos Contratos de Câmbio será efetivada, como regra geral, em função dos prazos de pagamento pactuados, pelos importadores, quando o pagamento ocorrer antes do Despacho Aduaneiro, ou pelos Bancos negociadores, no momento da liquidação do câmbio.

CERTIFICADOS (APÓLICE DE SEGURO) – Necessária sua apresentação nas operações conduzidas sob a modalidade CIF. Dependendo da mercadoria que se esteja embarcando para o exterior, poderá vir a ser exigido algum certificado que ateste a qualidade ou certas especificações do produto, seja para atender imposições da legislação brasileira, ou exigências do importador face às normas vigentes em seu país.

C.I. – Comprovante de Importação.

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

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

CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica.

COBRANÇA – Consiste em um ajuste entre o exportador e o importador, no sentido de que o primeiro remeta a mercadoria para, após seu recebimento, o segundo providenciar o pagamento. A cobrança, em sentido genérico, poderá ser efetuada "à vista" ou "a prazo" e, nestas condições, poderá ser desenvolvida com ou sem saque ou cambial.

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

CONSOLIDAÇÃO DE CARGA AÉREA – Consolidação de carga é um ato abstrato, e significa que a mercadoria recebida pelo agente de carga aérea, de

diversos embarcadores, é considerada como uma única carga e enquadrada na tarifa adequada. Desta maneira há uma redução do frete por quilo, já que o transporte aéreo tem uma tabela de fretes por faixas de peso, sendo que quanto maior a quantidade de carga menor o frete. Com isto os embarcadores conseguem ter um frete menor, obtido pelo agente através da consolidação de carga, já que esta redução é rateada entre os interessados.

CONHECIMENTO DE CARGA (BL – BILL of LADING ou BL MÁSTER) – É um dos documentos mais importantes do comércio exterior, quanto à finalidade, é um contrato de transporte, recibo de entrega da carga e título de crédito. É emitido pelo transportador internacional da mercadoria ou seu agente (consignatário), deve constar várias informações pertinentes para identificação da origem e destino das cargas, do embarcador, consignatário e informações complementares. Quando for exportação há necessidade do agente consolidador apresentar os BL.s “filhotes” correspondentes

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

CONHECIMENTO DE CARGA ORIGINAL (BL ORIGINAL) – Este documento implica em identificar o conhecimento de carga (BL Máster), sendo necessário somente quando o conhecimento de carga for de “serviço” (falta de embarque de mercadorias).

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

CONHECIMENTO DE EMBARQUE AÉREO (Airway Bill) – O transporte aéreo comercial de carga é sempre documentado através de conhecimento aéreo (AWB – *airway bill*), que a exemplo dos demais modais, é o documento mais importante do transporte. Ele tanto pode ser um conhecimento aéreo companhia, ou ser um conhecimento neutro, quando é do agente de carga. Pode estar na forma de um AWB – *airway bill*, representando uma carga embarcada diretamente, ou o conjunto MAWB – *master airway bill* e HAWB – *House airway bill*, representando cargas consolidadas. Além das funções normais, conforme os demais modais, este documento ainda pode representar fatura de frete e certificado de seguro.

CONHECIMENTO DE TRANSPORTE – Como nos demais modais, o conhecimento de transporte rodoviário, que é o Conhecimento de Transporte Internacional – CRT (Carta de Porte Internacional), é o documento mais importante no sistema, e tem a função de contrato de transporte terrestre, recibo de entrega da carga e título de crédito. É emitido em três vias originais, sendo uma do transportador, uma do embarcador e uma que segue com a carga.

CONSIGNER – Vide agente de navegação marítima (consignatário).

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

CORRENTE DE TRÁFEGO – Indica se está sendo realizada uma Importação ou Exportação.

D

DESATRACAÇÃO – Desamarrar uma embarcação a terra.

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

D.I. – Declaração de Importação.

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

DSI – Declaração Simplificada de Importação.

E

EMBALAGEM – O objetivo da embalagem de um produto é dar a ele uma forma para sua apresentação, proteção, movimentação e utilização, de modo que ele possa ser comercializado e manipulado durante todo o seu ciclo de vida.

A embalagem pode ser primária, ou seja, de consumo, e proteger diretamente o produto, ou secundária, de transporte, servindo para proteger a embalagem primária. Ela pode ter os mais variados tamanhos e formatos e ser de vários tipos de materiais.

A embalagem necessita ser apropriada para a proteção da mercadoria contra perecimento, roubo, avaria, contaminação, etc. As embalagens podem ser protegidas através da utilização de filmes encolhíveis (shrink) ou estiráveis (stretch), bem como pelo uso de fitas simples de plástico ou metal passadas em volta da pilha, de cima a baixo, etc. Podem, também, ser protegidas através da paletização ou unitização em contêineres.

A marcação de volumes é a identificação das mercadorias e do lote a ser embarcado, que permite a individualização das mesmas. É interessante que os volumes também sejam numerados. Outro ponto importante é a identificação dos pesos dos volumes. Todos os volumes devem ser identificados quanto a sua periculosidade, através de etiquetas apropriadas e internacionais de classificação de sua natureza. Também devem ser identificadas para manuseio quanto a sua condição de carga frágil, que não pode ser molhada, rolada, etc.

EMBALAGENS PARA MERCADORIAS PERIGOSAS (Dangerous Goods) – A embalagem deve ser apropriada para o transporte de mercadorias perigosas, e

deve ser tratada em parceria com o transportador. O transporte de mercadoria perigosa é regulado pelos seguintes organismos: Marítimo – International Maritime Dangerous Goods Code, da IMO;

Aéreo – Dangerous Goods Regulations, da IATA;

Terrestre – Legislações específicas de cada país de embarque, destino e trânsito das mercadorias, podendo ser unificadas quando se tratar de blocos comerciais.

EMPRESA DE COURIER – Empresa que opera na prestação de serviço de transporte internacional porta-a-porta, desde que o destinatário não seja a própria empresa.

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

F

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

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

FCA – Transportador Livre (Free Carrier).

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

FRETE – Indicação das despesas despendidas para o transporte da carga. Os fretes, no modal marítimo, podem ser cotados na base tonelada ou metro cúbico, sendo a sua paridade um por um, ou seja, paga-se por aquilo que for maior entre uma tonelada e um metro cúbico. Também podem ser cotados lumpsum, ou seja, de forma global, como ocorre no embarques de contêineres ou nos afretamentos. Os fretes podem ser cotados como básicos, neste caso comportando adicionais como taxas e sobretaxas.

FRETE AEREO – As tarifas de fretes aéreos são estabelecidas de comum acordo entre as empresas de transporte aéreo, devidamente fiscalizadas e controladas pela IATA. O frete é cobrado pelo peso da carga, calculado por quilo, porém, o volume também é considerado no caso da carga exceder 6.000 cm³ por quilograma. Neste caso o volume é transformado em peso/volume para cálculo do frete. São as seguintes as tarifas de frete: tarifa mínima; tarifa geral, dividida em normal e, quantitativa; tarifa para mercadorias específicas, tarifa classificada.

FRETE COLLECT – Frete por conta do importador.

FRETE PREPAID – Frete pago pelo exportador (antecipado).

I

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

IMO (International Maritime Dangerous Goods Code) – organismo marítimo que regula o transporte de mercadoria perigosa.

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados.

J

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

L

LINHAS REGULARES E NÃO REGULARES – Linhas regulares de navegação são aquelas estabelecidas pelos armadores, cujos navios fazem sempre a mesma rota. É comum, entre as empresas de navegação, o estabelecimento de joint services. Linhas não regulares são aquelas cujos navios não tem uma rota regular estabelecida, inversamente ao que ocorre com as linhas regulares. A sua rota é estabelecida à conveniência de armadores e/ou embarcadores, podendo ser diferente a cada viagem, e os navios podem ser afretados ou tramps.

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

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

MANIFESTO – Documento para identificação do agente, do navio e para quantificação de BL's (conhecimento de carga), containeres cheios e vazios. Pode ser de importação ou identificação do agente.

MIC/DTA – O transporte rodoviário possui um documento denominado MIC/DTA (Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro), um formulário único, e que faz a combinação do Manifesto de Carga com o Trânsito Aduaneiro. Ele pode ser utilizado quando a quantidade de carga for suficiente para a lotação de um veículo. Com isto, eliminam-se os atrasos no cruzamento da fronteira, bem como transfere-se e posterga-se os desembaraços e pagamentos dos impostos das mercadorias.

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

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

sistema terrestre – formado pelos transportes rodoviário e ferroviário;

sistema aéreo – aviões de carga.

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS – Referem-se à estufagem, desova e utilização dos contêineres, são divididos quanto ao local de operação, através

dos termos HH, HP, PP e PH, sendo "H" house (armazém/casa) e "P" pier (porto).

N

NAVEGAÇÃO CORRENTE – Indica qual tipo de navegação temos: longo curso (vide Longo Curso) ou cabotagem (vide Cabotagem).

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

NOTA FISCAL – Documento que acompanhará a mercadoria desde a saída do estabelecimento até seu efetivo desembaraço para o exterior, ou seja, para trânsito interno das mercadorias.

NOTIFY – Notificação da carga no navio.

OGMO (Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto Organizado de Santos) – Órgão não-governamental de gestão da mão-de-obra, reputado de utilidade pública e sem fins lucrativos, não pode exercer qualquer atividade não-vinculada à gestão da mão-de-obra, nem prestar serviços a terceiros. O OGMO, formado pelos operadores portuários, tem como competência, entre outras, a organização e a manutenção do cadastro dos trabalhadores portuários e dos trabalhadores portuários avulsos, a administração do fornecimento dessa mão-de-obra aos operadores portuários e a promoção do treinamento e habilitação profissional do trabalhador, inscrevendo-o em seus cadastros.

O OGMO será o aplicador da remuneração, da definição das funções, da composição dos ternos e das demais condições do trabalho portuário avulso, advindas das negociações pactuadas entre as entidades representativas dos trabalhadores e dos operadores portuários.

ONU – Obrigatório no caso de mercadorias perigosas.

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

OPERADOR PORTUÁRIO – Responsável pela carga e descarga das mercadorias. Esta nova figura jurídica, criada pela Lei nº 8.630/93, a partir da efetiva implementação da lei, passará a desenvolver o papel anteriormente exercido pela Entidade Estivadora nas operações de carga e descarga das embarcações, sob algumas ampliações de suas atividades e responsabilidades. Será o responsável direto, por exemplo, pela negociação e pelo estabelecimento dos parâmetros básicos que regem o trabalho da mão-de-obra empregada nas atividades operacionais do porto. Através de sua entidade representativa de classe (o sindicato patronal dos operadores portuários, em cada porto), em diálogo negocial com as de representação dos trabalhadores portuários (os sindicatos de cada uma das classes laborais existentes, também, em cada porto), negociará suas reivindicações econômicas e sociais, pactuando-as através de acordo, convenção ou contrato coletivo de trabalho. Responderá pela remuneração e pelos encargos sociais sobre a mão-de-obra que utilizar, com ou sem vínculo empregatício, e que requisitará diretamente ao OGMO. Será responsável solidário pelos danos causados às embarcações, às mercadorias e às instalações portuárias, advindas de suas operações.

PAGAMENTO AO EXTERIOR – Os pagamentos ao exterior podem ser praticados sob as seguintes condições, antecipado, cobrança, carta de crédito.

PAGAMENTO ANTECIPADO – Consiste no fato de o importador efetuar a remessa das divisas ao exportador antes do embarque da mercadoria no exterior.

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

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

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

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

POLÍCIA FEDERAL – Cabe à Divisão da Polícia Federal em Santos, órgão vinculado ao Ministério da Justiça, a responsabilidade pelos trâmites pertinentes ao trânsito do pessoal embarcado – tripulantes e passageiros. Também lhe está afeta a repressão ao contrabando ou ao descaminho.

PORTO DE SANTOS – Situado a apenas 75 km da Cidade de São Paulo, o Porto de Santos se liga àquela megalópole e ao maior parque industrial da

América Latina, através da Via Anchieta (SP 150), da Rodovia dos Imigrantes (SP 160) e das ferrovias da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e Ferrovia Paulista S/A (FEPASA). Dos seus 13.013m de extensão de cais acostável, 11.600m são operados pela CODESP. Desses, 754m destinam-se às operações especiais. Os restantes 1.413m são operados por cinco terminais privativos (Cosipa, Ultrafertil, Dow Química, Cutrale e Cargil). O TEFER, terminal especializado na movimentação de granéis sólidos (fertilizantes), possui 567m de extensão de cais e 13,5m de profundidade. O terminal especializado na movimentação dos demais granéis sólidos, situado no Saboó, tem 969m de extensão de cais e profundidade média de 10,5m. O terminal situado no Macuco Novo, também denominado de Corredor de Exportação, possui duas moengas com produtividade de 500 e 800 t/h, respectivamente, permitindo a operação simultânea de recebimento de caminhões e vagões. Seus armazéns se ligam ao cais por meio de esteiras e embarcadouros, tendo capacidade de produção de 3.000 t/h. O TECON, terminal especializado na movimentação de contêineres, situado em Conceiçãozinha, tem 510m de extensão de cais e 13m de profundidade. O terminal da Alamoia, especializado na movimentação de granéis líquidos, tem 631m de extensão de cais e 12m de profundidade. O Porto de Santos possui, ainda: 84 armazéns, que perfazem uma área total de 360.267m² ou 487.773 t de capacidade; 33 pátios (externos, internos cobertos e descobertos), somando 347.086m²; 3 silos, com capacidade total de 84.800 t. São mais de 100 anos de existência, sob condições que o transformam no maior complexo portuário da América Latina.

PREÇO-PISO – Preço de exportação, cujo cálculo é orientado de forma técnica, que além dos custos, conteria a margem mínima de lucro destinada a remunerar o investimento. A eventual ampliação desta margem passaria a se constituir uma atribuição da área comercial, mediante a análise da maior ou menor possibilidade de penetração que o produto poderia vir a representar para os diferentes mercados almejados. A fim de se tornar competitivo internacionalmente, o caminho mais sensato seria: definir o preço com base nos elementos técnicos da empresa; fixar a margem de lucro, de acordo com as experiências acumuladas nos diferentes mercados. É preciso que, quando do cálculo do preço de exportação de um produto, também sejam computados os tratamentos fiscais diferenciados dos quais, em geral, gozam os produtos em suas saídas para a comercialização externa. Outra observação de relevada importância, no momento em que a empresa se propõe a empreender o cálculo do preço de produtos destinados ao mercado da exportação, é o fato de ser uma prática comum tomar por base o preço de mercado interno e, sobre este preço, proceder aos ajustes necessários, adequando-os àquele objetivo. Adotando-se esta conduta, deve-se assim agir: excluir todos os tributos e contribuições que estiverem nele embutidos e que não ocorrerão em sua exportação, por isenção ou imunidade; deduzir todos os demais elementos que, apesar de constantes no mercado interno, não ocorrerão com sua exportação, destacando-se: comissão de vendedor; embalagem; despesas de distribuição; despesas de propaganda; margem de lucro, caso se pretenda adotar margem diferenciada na exportação; outras parcelas que não deverão ocorrer na exportação; incluir todas as parcelas que farão parte do preço de exportação, dentre elas: embalagem; despesas de movimentação do produto,

desde o estabelecimento até seu efetivo desembaraço e embarque para o exterior; comissão de agente ou representante (se houver); margem de lucro esperada; outras parcelas que se fizerem necessárias; eventuais impostos sobre a exportação (se houver). Com a adoção de tais providências, poderá o exportador analisar a composição de seu preço e adaptá-lo às particularidades de cada mercado que aspira atingir.

R

RADIO CALL – nº utilizado pelo navio em uma comunicação via rádio.

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

REGISTRO DE EXPORTAÇÃO (RE) – De posse do romaneio, torna-se possível o preenchimento do RE, no Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX. Para esta providência, o exportador deverá estar credenciado, mediante "senha", a fim de operar o sistema. Como regra geral, todos os produtos destinados à exportação estão sujeitos ao RE. Apenas as operações relacionadas no Anexo "A" da Portaria SCE nº 02, de 22/12/92, é que gozam da dispensa deste registro.

REGISTRO DO IMPORTADOR – As empresas interessadas em efetuar importações deverão, em primeiro lugar, inscrever-se no Registro de Exportadores e Importadores da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). As inscrições dos importadores cadastrados antes de 1997 foram mantidas com a implantação do SISCOMEX. Os novos registros são efetuados automaticamente no Sistema, sempre que os importadores realizam a primeira operação de importação. As pessoas físicas interessadas em importar deverão proceder da mesma forma, apenas para operações que não revelem prática de comércio. Para se obter a senha que permite ao usuário o acesso ao SISCOMEX faz-se necessário apenas o seu credenciamento junto à SRF.

ROMANEIO ou PACKING LIST – Este documento é necessário para o desembaraço da mercadoria, tanto na saída promovida pelo exportador (pois indica os volumes e respectivos conteúdos) como também para orientar o importador (quando da chegada da mercadoria no país de destino).

S

SAQUE ou CAMBIAL – Também denominado Draft (Letra de Câmbio), representa o título de crédito da operação.

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

SECEX – Secretaria de Comércio Exterior

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

SED – Super Via Eletrônica de Dados, sistema de dados eletrônicos, consiste basicamente da informatização dos serviços da Autoridade Portuária, de modo

a agilizar as ações de fiscalização, bem como manter uma base de dados confiável do histórico do movimento de mercadoria do Porto de Santos.

SEGUROS – Seguro é uma operação realizada entre segurado e segurador, coordenada por uma corretora, de modo que a parte segurada possa resguardar seus bens dos riscos a que estão sujeitas por sua natureza.

O sistema nacional de seguro é composto do CNSP, SUSEP, IRB, Seguradores e Corretores. A FUNENSEG é a escola preparatória de profissionais da área.

Envolve os mais diversos termos, entre eles segurado, beneficiário, risco, valor segurado, prêmio de seguro, sinistro, valor indenizado, sub-rogação, franquia, etc., que precisam ser bem conhecidos para que se possa lidar com eles adequadamente.

Os documentos mais importantes envolvidos no seguro são a apólice, certificado, averbação e endosso. As apólices de seguro podem ser simples ou abertas.

As coberturas de seguro podem ser básicas, adicionais e especiais. As básicas são, no marítimo, as cláusulas A, B e C, sendo no aéreo a RTA, e no rodoviário a RR. As coberturas básicas marítimas cobrem avaria grossa. As coberturas especiais tem o objetivo de tornar as coberturas básicas mais completas, em relação a segurança da carga. Como coberturas especiais podemos considerar seguro de guerra, greves, etc.

O seguros podem ser de transporte de mercadorias, de seguro de crédito à exportação, cobrindo riscos comerciais e políticos, de rejeição de mercadorias.

SETMAV – Setor de Manifesto e Vistoria da Divisão de Despacho Aduaneiro da Alfândega do Porto de Santos, responsável pelo recebimento e guarda dos manifestos dos navios e dos respectivos conhecimentos das cargas importadas a desembarcar.

SHIPPER – Embarcador da carga no navio.

SISBACEN – Sistema de Informações do Banco Central.

SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior, software com interface gráfica, para a formulação orientada do Documento Informatizado de Importação.

É um sistema informatizado de registro, acompanhamento e controle computadorizado de informações, criado pelo Decreto 660, de 25/09/92. Sua implantação ocorreu em 04/01/93, para as exportações. Para as importações seu emprego teve início em 01/01/97, quando passou a vigir no País um efetivo sistema integrado de comércio exterior, de alta confiabilidade, operado através da rede SERPRO. A empresa para operar no comércio internacional através do SISCOMEX, deverá credenciar-se junto à Receita Federal, mediante a concessão de uma "senha", a qual permitirá proceder aos registros exigidos que, na exportação, são: a) RE – Registro de Exportação: exigido para todas as operações de exportação, ficando dispensadas apenas aquelas relacionadas no Anexo "A" da Portaria SCE 02/92; b) RV – Registro de Venda: necessário somente para as exportações de produtos cuja negociação tenha

sido feita através de bolsas internacionais; c) SD – Solicitação de Despacho: normalmente acessada pelo despachante da empresa, visando tornar a operação apta ao desembaraço aduaneiro de exportação; d) RC – Registro de Operação de Crédito: elaborado antes do RE, sendo necessário apenas para as operações financiadas, ou seja, aquelas que tiverem prazo de pagamento superior a 180 dias a contar da data de seu embarque para o exterior. Para o processamento de suas operações através do SISCOMEX, o exportador deverá avaliar as vantagens de operar com terminal próprio, na empresa, ou de utilizar terminais de terceiros. Tanto os bancos como as corretoras de câmbio têm condições de operar o sistema através do SISBACEN, onde se encontram conectados. Esta alternativa de operar elimina a necessidade de o exportador ter seu terminal próprio quando o volume de operações for reduzido na empresa.

SISTEMA DTE – sistema de dados eletrônicos, consiste basicamente da autorização para atracação de navios no Porto, da autorização e controle da transferência dos containeres para os Recintos Alfandegados, da autorização da desova dos contêineres e do controle de estoque nos Recintos, e do controle dos contêineres não requisitados pelos Recintos, que ficam sob a responsabilidade dos Operadores Portuários.

SRF – Secretaria da Receita Federal

TARA – expresso em quilogramas.

TEC – Tarifa Externa Comum.

TIPI – Tabela de Incidência do IPI.

TIPOS DE AERONAVES – São vários os modelos de aviões utilizados na navegação aérea, porém, todos eles são classificados em três tipos quanto a sua configuração e utilização: *all cargo* – *full cargo* (somente carga), *combi* (aeronave mista) e *full pax* (avião de passageiros). A configuração da aeronave é determinada pelo *deck* superior.

TRADING – Empresa Comercial.

TRANSPORTE AÉREO – O transporte aéreo é uma atividade que envolve com facilidade vários países, devido à velocidade do meio utilizado. Quanto aos tipos, pode ser um transporte nacional (doméstico ou cabotagem), ou internacional (operações de Comércio Exterior). O transporte aéreo é baseado em normas da IATA (*International Air Transport Association*) e em acordos e convenções internacionais. A associação das empresas aéreas na IATA é voluntária. Essa associação representa as companhias aéreas, estabelece tarifas máximas de fretes, e divide o globo em três conferências operacionais.

Os principais intervenientes no transporte aéreo são as empresas de navegação aérea e os agentes de carga, e também a INFRAERO que detém o monopólio da administração dos aeroportos e seus armazéns de carga.

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

TRANSPORTE RODOVIÁRIO – Transporte rodoviário é aquele realizado em estradas de rodagem, com a utilização de veículos como caminhões e carretas. Ele pode ser realizado de forma nacional, dentro de um país, ou internacional, abrangendo 2 ou mais países. A simplicidade de funcionamento do transporte rodoviário é o seu ponto forte, pois não apresenta qualquer dificuldade e está sempre disponível para embarques urgentes. Este transporte permite às empresas exportadoras e importadoras terem flexibilidade, oferecendo algumas vantagens, como venda porta a porta, menor manuseio da carga, rapidez, etc. O rodoviário é peça fundamental da multimodalidade e intermodalidade.

TIPOS DE VEÍCULOS E PRODUTOS TRANSPORTADOS – Os veículos utilizados são basicamente caminhões e carretas. Caminhão é monobloco, podendo ter de dois a três eixos. Carreta é um conjunto formado por cavalo, que é o veículo de tração, e o semi-reboque, que é a unidade para a carga, podendo variar de três a 6 eixos. Pode ser também articulado, isto é, treminhão, que é composto por um cavalo, semi-reboque e reboque, tendo mais de seis eixos, apropriados para transporte de dois *containers*.

"TRAVA" DE CÂMBIO OU CÂMBIO "TRAVADO" – Trata-se de operações de câmbio de exportação em que não ocorre a concessão do adiantamento, na sua fase de ACC, quer pelo período todo ou até a liquidação. Pelo período em que o câmbio fica travado (R\$ bloqueados no banco) o banco paga um prêmio ao exportador. Tendo em vista a incidência de recolhimento compulsório sobre a trava de câmbio, hoje tais operações não são realizadas.

U

ULD – Unit load devices, são equipamentos de unitização de cargas, ou seja, os *containers* e *pallets* utilizados na carga aérea. Estes distinguem-se, em formatos e tamanhos, bem como em sua concepção e utilização, daqueles utilizados no transporte marítimo. A variedade é muito maior e suas medidas são dadas em polegadas.

V

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

VIGILÂNCIA FITOSSANITÁRIA – É da responsabilidade do Serviço de Vigilância Agropecuária, do Ministério da Agricultura, a fiscalização, a inspeção e a liberação dos produtos agropecuários, embarcados ou desembarcados nos portos e aeroportos nacionais.