

<b>COLFAC</b> <b>ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL EM SÃO FRANCISCO DO SUL – SC</b>		<b>ATA DA REUNIÃO</b>	<b>Número: 033</b>
Data: 10/11/2021	Horário: 09h	Local: <b>Transmissão online</b> - Link cedido pela ACISFS: <a href="http://meet.google.com/ywp-iveg-bem">http://meet.google.com/ywp-iveg-bem</a>	

<b>Temas Abordados</b>	<b>Assuntos, Encaminhamentos e Resultados</b>																								
<b>1. ABERTURA – COLFAC.</b> Composição dos representantes;	<p>O Delegado Adjunto da Alfândega da RFB no Porto de São Francisco do Sul (SC), Sr. Roberto Hammerschmidt Estrugala, iniciou a 33ª Reunião do COLFAC via plataforma <i>online</i>, convidando os representantes dos demais órgãos componentes da Colfac:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>ANVISA</b>, representado pelo Sr. Sávio Rodrigo de Lima;</li> <li>– <b>SDA (MAPA)</b>, representado pelo Sr. Paulo Rogério Silva.</li> </ul>																								
<b>2. RECEITA FEDERAL DO BRASIL</b>	<p>Sr. Roberto Estrugala, Delegado Adjunto da Alfândega da Receita Federal no Porto de São Francisco do Sul/SC, agradece a presença de todos na reunião.</p> <p>Informa que no dia 04/11/2021 foi realizada a cerimônia de posse do novo Delegado da Alfandega de São Francisco do Sul, o Auditor-Fiscal Claiton Meyer.</p> <p>Comenta sobre alteração promovida pela Portaria SRRF09 198/2021 no texto da Portaria SRRF09 796/2020, sendo agora compartilhada com a Alfândega de São Francisco do Sul a competência para executar serviços aduaneiros até então realizados pela Delegacia de Joinville (SC). Os servidores da SAANA da DRF Joinville tiveram sua unidade de exercício alterada para a Alfândega de São Francisco do Sul. Reforça que não houve transferência/alteração de jurisdição dos recintos alfandegados localizados em Joinville (SC), continuando indisponível a realização de DTCs entre recintos de Joinville e São Francisco do Sul.</p> <p>Informa que outra publicação importante foi a Portaria SRRF09 158/2021, que designou a comissão de alfandegamento regional que atuará nos locais e recintos jurisdicionados pela Alfândega de São Francisco do Sul. Comenta que as comissões de alfandegamento locais de São Francisco do Sul, Itajaí, Joinville, Imbituba e Florianópolis foram revogadas e no lugar delas foi criada essa comissão regional, com a ideia de padronizar entendimentos e otimizar a mão de obra. Relata que a nova comissão de alfandegamento já realizou visitas aos recintos da região, com a emissão de vários termos solicitando adequações. Informa que o Gabinete de São Francisco do Sul dará todo o suporte necessário a essa iniciativa de uniformização da 9ª Região Fiscal. A presidente da Comissão de Alfandegamento criada é a Delegada Adjunta da Alfândega de Itajaí, Auditora-Fiscal Denise de Mello Oliveira</p> <p>Apresenta os dados dos despachos da ALF/SFS:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="3">OUTUBRO / 2021</th> </tr> <tr> <th>CANAL</th> <th>QTDE DI</th> <th>QTDE DE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verde</td> <td>5.781</td> <td>4.754</td> </tr> <tr> <td>Amarelo</td> <td>76</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Vermelho</td> <td>67</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>Cinza</td> <td>10</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Laranja</td> <td>0</td> <td>1.582</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5.934</td> <td>6.368</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; margin-right: 20px;"> Anuente    RFB  1571        11 </p> <p>Comenta sobre o canal laranja, que divide-se em declarações selecionadas por questões relacionadas a órgãos anuentes (1571) e declarações selecionadas por questões relacionadas à Receita Federal (11).</p>	OUTUBRO / 2021			CANAL	QTDE DI	QTDE DE	Verde	5.781	4.754	Amarelo	76	0	Vermelho	67	32	Cinza	10	0	Laranja	0	1.582		5.934	6.368
OUTUBRO / 2021																									
CANAL	QTDE DI	QTDE DE																							
Verde	5.781	4.754																							
Amarelo	76	0																							
Vermelho	67	32																							
Cinza	10	0																							
Laranja	0	1.582																							
	5.934	6.368																							

	<p>Sr. Roberto Estrugala, relembra que foi criado um e-mail corporativo para encaminhamento de demandas e questões sobre a COLFAC:  <a href="mailto:colfac.sc.alfsfs@rfb.gov.br">colfac.sc.alfsfs@rfb.gov.br</a></p>
<p><b>3. ANVISA</b></p>	<p>Sr. Sávio Rodrigo de Lima, PVPAF-SFS/CVPAF/SC/CRPAF-S/ ANVISA, começa relatando que a Anvisa está com bastante demandas e por essa razão o Sr. Flávio não pode se fazer presente na reunião, pois o mesmo teve que ir para Joinville em uma inspeção que estava agendado.</p> <p>Aproveita a oportunidade para comunicar que chegou a eles mais alguns casos positivos de COVID, solicitando ajuda costumeira dos administradores para não baixarem a guarda na questão do enfrentamento da pandemia, mesmo com a evolução da vacinação, tiveram esses casos positivos, comenta também que a Nota Técnica 05 ainda está vigente, então solicita sempre tomar cuidados necessários para logo podermos voltar a rotina normal.</p>
<p><b>4. MAPA (VIGIAGRO)</b></p>	<p>Sr. Paulo Rogério Silva, representado o MAPA em São Francisco do Sul/SC, anuncia que hoje está participando da reunião, mais como um representante das unidades de São Francisco e Itapoá, pois o VIGIAGRO está passando por uma transição na estruturação administrativa, e comunica que desde o dia 04/11/2021 não é mais o chefe da unidade, todas as chefias das unidades do Brasil foram exoneradas e segue aguardando, pois ate o momento não foi feita nenhuma portaria com nenhuma definição sobre como será, chefia regional, chefia microrregional, e que ate o momento não há muito o que explicar, pois não há nada definido, mas, o mesmo segue coordenando, e que qualquer demanda que surgir, se não conseguir resolver localmente, será encaminhado para a chefia.</p> <p>Sr. Paulo levanta, outro assunto sobre a triagem de embalagens no porto de Itapoá, explica que no momento a triagem é realizada em todos os contêineres de embalagens na importação, e foi determinado a liberação automática dessas cargas que forem DTA, pois a mesma sofria a inspeção do ministério no destino, e no recinto alfandegado também, ocorrendo um impasse sobre essas cargas passaram a não ser mais no sistema do porto, as mesmas passaram a não ser mais apresentadas para o ministério, mas, na verdade, o que o MAPA precisa é, que essas cargas continuem sendo notificadas ou registradas no sistema do MAPA de triagem com a apresentação do BL e extrato, feito isso, o sistema liberará automaticamente como canal verde quando for DTA, mesmo com isso, quando necessário essas cargas continuam disponíveis para eventuais auditorias ou para intervenção do auditor, quando o mesmo achar necessário, relata que voltou a ser como era antes, existindo a necessidade da liberação manual da DTA pelo auditor, mas assim que os trâmites forem adequados eles passaram assim, a ser liberados automaticamente.</p> <p>Sra. Anne Caroline, comenta sobre assunto, que o pedido partiu deles, e que já haviam levantado o assunto em COLFACS anteriores, e que em conversa com o Sr. Juarez Eleúterio, relatou que o sistema no porto de Itapoá estava passando por ajustes e não tinha data definitiva para melhoria, a mesma para ter certeza de seu entendimento sobre o assunto, repassa que, então, as mercadorias continuaram sendo submetidas a análise do MAPA, mas elas só ficarão retidas se os mesmos optarem por fazer a verificação, do contrário, elas serão liberadas automaticamente.</p> <p>Sr. Paulo responde, será como qualquer outra carga ou outro sistema que entra em canal verde. O despachante declarou que é uma DTA, anexou o BL e o extrato para o mesmo ficar registrado para análise fiscal, a grande maioria será liberada em canal verde sem intervenção fiscal. A necessidade do MAPA é fiscalizar que todos essas DTAs, que estão sendo liberados, estão cumprindo a legislação, como por exemplo que só pode contêiner fechado, não sendo carga aberta como <i>Open top ou Flat rack</i> onde as mesmas não são autorizadas. Há uma fiscalização em cima da unidade que exige essa atenção especial do MAPA sobre isso, não podendo terceirizar essa responsabilidade.</p> <p>Sra. Célia Gatti, Relata que recebeu um e-mail do Sr. Felipe do porto de Itapoá falando sobre o assunto, sobre a remoção das DTAs, e a mesmo relata que havia</p>

entendido que teriam que continuar registrando CE Mercante para liberação do MAPA, mas algumas pessoas entenderam diferente, e isso acabou causando demora na liberação do mesmo. Mas que agora com essas explicações tudo se torna mais claro a todos. Comenta sobre ele não ser mais o chefe da unidade em São Francisco, e pede para que nova administração fique a par de tudo que já foi feito até o momento, toda adequação de sistema, para que não precisem passar por todos esses trâmites novamente.

Sr. Paulo, responde que o interesse é liberar essas cargas o mais rápido possível, para que possam ser liberadas no terminal, sendo que quando as mesmas estão no pátio, com a definição elas já estão liberadas, não precisando aguardar uma análise do fiscal, sabendo que tem que otimizar esse fluxo. Sobre as pessoas que interpretaram de forma diferente, não dá para culpar inteiramente eles, pois a legislação as vezes engana e mesmo nos e-mails que é passado, geram dúvidas, e agora que conseguiram esse entendimento com o porto de Itapoá, conseguiram adequar o sistema. Responde também que estará a disposição para ajudar, e após tantos anos de experiência com as pessoas e conhecendo como funciona tudo, tendo como uma filosofia até meio redundante a COLFAC é para facilitar, e para isso acontecer precisamos conhecer, conversar e confiar, e é por esse motivo que não vão se isentar em ajudar as atividades de importação e exportação.

Sr. Juarez Eleúterio, cumprimenta a todos, relata sobre a conversa com a Sra. Anne Caroline, sobre o processo em relação de adequação do atendimento das DTAs conforme foi solicitado pela coordenação do MAPA ao porto de Itapoá direcionado a parte de TI, e relata também sobre o e-mail que o porto acabou divulgando e não ficou muito claro, mas o MAPA precisa estar por dentro desse processo, pois, a mesma precisa desse histórico, sobre o que está passando pelo porto e saindo da retroaria, sem uma análise em relação ao suporte de embalagens de madeira, o TI está tentando se adequar e já estão em fase de testes, e acredita que ainda esse mês, conseguiram atender essas liberações. Segue pedindo para o Sr. Paulo Rogério corrigir se estiver errado, a carga seguiria como uma DTC, que não ocorreria inspeção apoiado pela IN 49 que permite isso, sendo só cargas expostas como *flat rack ou open top* e ai sim se faz na zona primaria, nas mercadorias containerizadas segue para retroaria onde o MAPA tem um tempo maior para fazer essa verificação, o despachante ainda segue pelos mesmos caminhos, dizendo que o Bls seguirá em regime de trânsito de retroaria para assim o mesmo fazer sua solicitação através do outro sistema do recinto para efeito de pedir a inspeção ou não.

Sr. Paulo Rogério, responde que é um canal verde com possibilidade do auditor interceptar ou auditar posteriormente, mesmo a carga já liberada, a fim de verificar se está tudo certo.

Sra. Anne Caroline, relata como é o procedimento em Itajaí, para eles o maior volume é DTC, então essas mesmas nem entram para triagem do MAPA e são destinadas a outros recinto, eles disponibilizam a informação de todas as cargas que entram para verificação, tanto na parte de gerenciamento de risco, como a eventual conferência fiscal. Sobre as DTAs, relata que há muito pouco em Itajaí, mas verificaria os procedimentos, tudo que entra na Multilog é submetido para análise do MAPA, feito o gerenciamento de risco, sendo se optarem fazer conferência física é avisado pelo sistema.

Sr. Paulo Rogério responde, que os mesmos seguem o que diz a IN 39, que as liberações agropecuárias deverão ou poderão ser realizada de maneira automática no ponto de ingresso, essas DTAs não sofreriam intervenção do auditor, então, a interpretação é, para uma liberação automática, essa DTA tem que no mínimo, estar no sistema e entrar em canal verde, pelo sistema do MAPA, para sim ser liberada automaticamente, e não sabe se todas as unidades aderem ao mesmo sistema

Sr. Juarez, comenta que podendo simplificar isso, partindo que a DTA ainda é um regime de trânsito aduaneiro como a DTC, também que o MAPA não interagi, porque ele vai para um recinto de zona secundaria e lá sim, o recinto insere no

	<p>sistema para efeito de análise de risco do MAPA, e podendo simplificar isso, sendo assim, não precisaria nem adequar ao sistema do Porto, mas ainda sim, o MAPA precisa saber quantos contêineres foram transferidos da zona primaria para a secundaria, amparadas por DTA e eles podem ceder esse relatório ou então, no próprio sistema, abrir pro MAPA para os mesmos imprimirem e verem os relatórios e quais contêineres com seus importadores, e tudo mais quanto fosse necessário, e simplificaria isso e já colocaria em prática.</p> <p>Sr. Paulo Rogério responde, como diz na legislação que uma DTA só será liberada de uma zona primaria sob as condições já citadas, então se toda essa verificação está de acordo, e ciente que o Porto de Itapoá não liberaria uma carga sendo que os mesmos não cumpri as exigências, e ressalta que por esses motivos é importante haver essas rotinas, e caso haver uma auditoria que venha de Brasília e veja que essa fiscalização em cima do Porto e a quem deva ser fiscalizando, por esse motivo que é importante esse retorno sobre a triagem, disponibilizando para o fiscal as informações necessárias, para então poder entrar em canal verde.</p> <p>Sra. Amanda Peres, relata que foi uma das pessoas que interpretou aparentemente errada a questão do DTA, tendo acesso apenas a mensagem enviada pelo Porto de Itapoá, sua dúvida é se ela precisaria vincular os documentos desses processos ou esses que já liberou ainda precisa essa necessidade de vincular a documentação.</p> <p>Sr. Paulo Rogério responde, que a princípio se for necessário, será solicitado. Sr. Juarez, diz que não vai mudar porque hoje o portal já está preparado para isso, sempre que é uma DTA sendo que quem tem a informação é o despachante, após registrar essa DTA, ele insere o extrato, o MAPA tem a ciência que é uma DTA e segue o fluxo.</p> <p>Sr. Paulo diz, exatamente, o trabalho do despachante ou do importador continua o mesmo, a única coisa que mudou é questão do tempo, e não podendo tirar a intervenção do fiscal, sendo assim não haverá mais a correria habitual, com falhas de internet, não vai mais depender de sistema, e é isso que o porto está ajustando.</p> <p>Uma pergunta enviada pela Tânia Comex, era sobre fiscal indeferindo LI's pois na LPCO não tem unidade Baia da Babitonga.</p> <p>Sr. Paulo responde que passou a coordenação, pois já foi colocado no sistema essa questão da unificação, foi colocado em uma das opções unidade Baia da Babitonga, só que o mesmo não foi oficializado, não saindo portaria, em alguns sistemas está Baia Babitonga, mas, na verdade, ela engloba as unidades de São Francisco e Itapoá, ate essa situação ser corrigida pelo MAPA, pede que entendam que, ainda não existe no papel a unidade Baia da Babitonga, é apenas uma questão de sistema.77</p>
<p><b>5. DEMANDAS Importadores/Exportadores</b></p>	<p>Sr. Gediel da Silva, levanta uma dúvida que acredita ser direcionada a RFB, relata que tem um cliente aqui no Brasil, que também tem uma unidade no Paraguai, sendo que o mesmo trabalha na área animal, o mesmo está querendo fazer essas exportações marítimas aqui pelo Brasil, pesquisando os terminais que aceitaram essas mercadorias sem interferência do exportador aqui no Brasil, seria Santos ou Paranaguá, a dúvida que segue é, eles poderiam trazer essa mercadoria, fazer toda essa liberação no Paraguai com os despachantes deles faz a DTA, e quando chegar no terminal em Paranaguá, conclui essa DTA e então transferir essa mercadoria para embarque em Itapoá, isso seria possível? Ou conclui em Paranaguá e tem que embarcar marítimo em Paranaguá. Relata que a mercadoria iria por meio rodoviário ou também existiria a possibilidade de fazer um transbordo de navio, sendo que o problema que estão encontrando para embarcar direto por Paranaguá são as rotas, mas a pergunta do cliente foi se teria como sair via gate rodoviário de Paranaguá para Itapoá.</p> <p>Sr. Roberto Estrugala, responde que entende que essa é uma questão de trânsito de passagem, o qual poderia ser direcionado a qualquer terminal de zona</p>

primária para embarque ao exterior.

Sr. Gediel relata que, em conversa sobre esse caso, essa carga ela vai para um posto da RFB para conferência, é liberada a DTA, o próprio porto libera para embarque, ou seja, a conclusão do trânsito, sendo assim, não há interferência nenhuma do despachante brasileiro ou exportador, sendo assim estão tentando pôr a carga por Itapoá, teria que fazer uma DTA, mas para isso haveria interferência brasileira, sendo que sai um pouco da situação da carga sair do Paraguai e ter o Brasil apenas como uma passagem.

Sr. Juarez comenta que hoje eles já realizam operações de cargas vindas do Paraguai, e relata que em conversa com o Sr Roberto Wancik nesse sentido, pois é uma carga em trânsito internacional, sai do Paraguai, a RFB conclui esse trânsito via DTA, que é o documento que ampara esse traslado da mercadoria e na própria DTA estria autorizada o embarque desses contêineres, foi alinhado dessa forma pois, é uma carga de passagem, e a DTA está autorizando esse traslado da fronteira até o porto de Itapoá. Comenta sobre um decreto muito antigo de 1969, em que os portos de Santos e Paranaguá ficaram como depósitos francos, e que se a carga vem solta, realmente o porto não tem autorização da RFB para armazenar, que fica ali como uma zona Paraguaia, apenas realmente Santos e Paranaguá tem, agora, se a carga vem em contêiner segue o fluxo normal.

Sr Gediel pergunta se hoje é feito algum procedimento parecido e também se não há interferência de agentes brasileiros, e se é o próprio porto que libera.

Sr. Juarez responde que sim, há cargas de madeira que vem em caminhões graneleiros, e eles finalizam esse trânsito aduaneiro, saindo do caminhão para o contêiner e fica aguardando embarque. Sendo que é o porto que recepciona, armazena e direciona para a RFB, ela finaliza o processo do trânsito, e teria que ter um despachante para fazer esse *link* ou alguém com uma procuração com esses poderes.

Sr. Roberto Estrugala, comenta que na RFB segue-se a IN 38/2001, que trata de trânsito aduaneiro de passagem.

Sr. Paulo comenta em relação a carga de passagem, sendo do Paraguai de origem animal, estava revisando a legislação e constatou que realmente existem locais que são definidos pelo MAPA autorizados a fazer esse tipo de procedimento, tendo uma série de conduções do trânsito de passagem, em determinados recintos são autorizados, mas não é muito claro ao momento que se dá isso, se no recinto de entrada no Brasil e também no recinto de saída, mas ressalva que não está bem claro. Por ser uma carga de interesse agropecuário, o MAPA tem a IN 39/2017 , o ANEXO 15 que fala sobre trânsito aduaneiro de passagem, existe esse controle e os locais autorizados para esse trânsito e os mesmos estão listados no site do MAPA, e uma das preocupações em relação aos produtos de animais vivos, ovos férteis, produto de origem animal de riscos sanitários a serem transportados em caminhões, vagões abertos ou lonados, tudo isso é controlado

Sr. Antônio Maia, levanta uma outra questão direcionada ao MAPA e ao Porto de Itapoá, a dúvida se há possibilidade do MAPA liberar essa carga de madeira, antes de chegar o termo de intimação de exportação da madeira, pois a mesma fica parada até a RFB fazer a emissão desse termo.

Sr. Paulo pergunta se a carga vem sem o carimbo.

Sr. Antônio Maia responde que vem sem o carimbo, sendo a mesma segregada para exportação, onde precisa receber a intimação da RFB, relata que até isso acontecer a carga fica parada, e alguns de seus clientes não registra a DI, enquanto realmente o MAPA não liberar, por esse motivo pergunta, se assim que segregou a madeira, já poderia ser liberada para desembarço ou não. Comenta que o que está travando é esse desembarço da mercadoria que foi tirada das

	<p>embalagens, e mesmo assim ainda mostra bloqueio pela parte do MAPA, mostrando que está separada para vistoria, sendo que o mesmo já foi vistoriado, tirado segregado, mas continua com esse empecilho.</p> <p>Sr. Juarez colaborando com o assunto, comentando que havia firmado a um tempo atrás é que diante a constatação do carimbo IPPC, e tendo condição de fazer a segregação da madeira da mercadoria, o MAPA determina isso e o porto executa, e em paralelo é emitido um termo de ocorrência que o despachante vai dar ciência, e esse termo é enviado a RFB onde os mesmos emitem essa notificação, e no seu entendimento, uma vez concluído essa etapa, segue o fluxo normal, agora se no sistema do MAPA ainda tem bloqueio, o Porto vai seguir de acordo com o que estão ali no sistema, uma vez liberado pelo MAPA, não há porque reter essa carga no terminal.</p> <p>Sr. Paulo Rogério responde, que verificará onde o MAPA está liberando, e em que momento, pois havia esse entendimento que uma vez segregada a carga estaria apta, agora ele não sabe se está havendo algum atraso no registro dessas liberações , mas dará uma questionada.</p>
<b>6.GT COLFAC</b>	<p>Sra. Elizabeth Lasala, pergunta sobre a unificação da unidade Baia Da Babitonga.</p> <p>Sr. Paulo Rogério, responde que está no aguardando definições.</p> <p>Sr. Roberto Estrugala informa que a demanda ao GT sobre o arquivo físico de documentos ainda não teve retorno, e segue no aguardo.</p>
<b>7. Demais assuntos - Encerramento</b>	<p>Sr. Roberto Estrugala encerrou a reunião, ficando definida a próxima reunião para o dia <b>08/12/21 as 9:00 h.</b></p> <p>Eu, Janelise do Santos Parrado, lavrei a presente ata.</p> <p><b>Devido a pandemia do Covid-19, não foram coletadas assinaturas, sendo sua aprovação feita através de e-mail.</b></p>
	<p><b>Roberto Hammerschmidt Estrugala</b> Delegado Adjunto da Receita Federal em São Francisco do Sul/SC</p>
	<p><b>Sávio Rodrigo de Lima</b> PVPAF-SFS/CVPAF/SC/CRPAF-S/ANVISA</p>
	<p><b>Paulo Rogério Silva</b> Auditor-Fiscal Federal Agropecuário em São Francisco do Sul/SC</p>