

PORTARIA COANA Nº 5, DE 24 DE FEVEREIRO DE 2021

(Publicado(a) no DOU de 26/02/2021, seção 1, página 51)

Regulamenta a simplificação dos procedimentos de trânsito aduaneiro por meio de gestão de riscos e estabelece os requisitos para monitoramento de veículos terrestres.

Histórico de alterações

[\(Alterado\(a\) pelo\(a\) Portaria Coana nº 17, de 03 de junho de 2021\)](#)

[\(Alterado\(a\) pelo\(a\) Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#)

[\(Alterado\(a\) pelo\(a\) Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#)

O COORDENADOR-GERAL DE ADMINISTRAÇÃO ADUANEIRA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 147 e o inciso II do art. 358 do Regimento Interno da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), aprovado pela [Portaria MF nº 284, de 27 de julho de 2020](#), e tendo em vista o disposto nos incisos XIII e XIV do art. 81 da [Instrução Normativa SRF nº 248, de 25 de novembro de 2002](#), com a redação dada pela [Instrução Normativa RFB nº 1980, de 30 de setembro de 2020](#), resolve:

Art. 1º Os procedimentos para simplificação de trânsitos aduaneiros rodoviários, cujos locais de origem e de destino sejam subordinados a distintas unidades da RFB, por meio de gestão de riscos, ficam disciplinados por esta Portaria.

Parágrafo único. A simplificação poderá ser solicitada por depositários e transportadores rodoviários, quando beneficiários de trânsitos aduaneiros de cargas provenientes diretamente do exterior, com origem em zona primária:

Parágrafo único. A simplificação poderá ser solicitada por depositários e transportadores rodoviários, quando beneficiários de trânsitos aduaneiros de cargas: [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#)

a) e destinadas para recinto aduaneiro (RA) localizado em zona secundária; ou

a) com origem em zona primária e destinadas para recinto aduaneiro (RA) localizado em zona secundária; [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#)

b) de Aeroporto Internacional para RA de zona primária de outro Aeroporto Internacional.

b) com origem em zona primária de Aeroporto Internacional para RA de zona primária de outro Aeroporto Internacional; ou [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#)

c) com origem em zona secundária e destinadas para RA localizado em zona secundária. [\(Incluído\(a\) pelo\(a\) Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 56, de 08 de dezembro de 2021\)](#)

Art. 2º A simplificação será operacionalizada por meio da dispensa de etapas no Siscomex Trânsito, individualizadas por CNPJ do beneficiário interessado, e poderá ocorrer nos âmbitos regional e inter-regional.

Art. 3º O beneficiário interessado na simplificação dos trânsitos deverá apresentar seu requerimento junto à Superintendência Regional da Receita Federal do Brasil (SRRF) jurisdicionante da Unidade Local (UL) de origem do trânsito.

~~§ 1º O requerimento deverá ser formalizado por meio de dossiê digital de atendimento no Portal e-CAC, nos termos disciplinados na [Instrução Normativa RFB nº 1.782, de 11 de janeiro de 2018](#), indicando para cada UL de origem e destino:~~

§ 1º O requerimento deverá ser formalizado por meio de dossiê digital de atendimento no Portal e-CAC, nos termos disciplinados na Instrução Normativa RFB nº 2.022, de 16 de abril de 2021, indicando para cada UL de origem e destino: [\(Redação alterada pela Portaria COANA nº 124, de 15 de maio de 2023\)](#).

I - os RA de origem e destino e as rotas; e

II - as etapas de trânsito de que se requer dispensa.

§ 2º O requerimento deverá ser instruído com os seguintes documentos:

I - procuração do responsável legal ao representante, se for o caso;

II - informação sobre os tipos de veículos e carrocerias que serão usados no transporte das cargas;

III - caso o interessado seja o depositário do recinto alfandegado, Termo de Fiel Depositário de Mercadorias em Trânsito Aduaneiro (TFDT) genérico, em que se responsabilize perante a RFB por todas as mercadorias amparadas pelo regime, de acordo com as rotas referidas no parágrafo anterior; e

IV - referentes ao sistema de monitoramento dos veículos que serão utilizados no transporte das cargas objeto dos trânsitos simplificados, conforme disposto no inciso XIV do art. 81 da [IN SRF nº 248, de 25 de novembro de 2002](#):

~~a) comprovação de que dispõe ou que tem contratado sistema de monitoramento de veículos, nos termos do Anexo I desta Portaria; e~~

a) demonstração de que dispõe ou que tem contratado sistema de monitoramento de veículos, nos termos do Anexo I desta Portaria. [\(Redação alterada pela Portaria COANA nº 124, de 15 de maio de 2023\)](#).

b) informação se o sistema de monitoramento de veículos contempla o monitoramento das portas das unidades de carga, nos termos do Anexo II desta Portaria, e a respectiva comprovação, caso afirmativo.

§ 3º O requerente deverá informar ainda sobre a possibilidade e forma de acesso à RFB, em tempo real, dos sistemas referidos no inciso IV do § 2º.

§ 4º O dossiê digital deverá indicar como área de concentração de serviço "ASSUNTOS ADUANEIROS - SIMPLIFICAÇÃO DE TRÂNSITO ADUANEIRO".

~~§ 5º Em caso de falha ou indisponibilidade dos sistemas informatizados da RFB que impeça a solicitação de dossiê digital ou a transmissão de documentos por meio do e-CAC, a entrega poderá ser feita, excepcionalmente, mediante atendimento presencial, em unidade de atendimento da RFB, observado o disposto no art. 6º da [IN RFB nº 1.782, de 2018](#).~~

§ 5º Em caso de falha ou indisponibilidade dos sistemas informatizados da RFB que impeça a solicitação de dossiê digital ou a transmissão de documentos por meio do e-CAC, a entrega poderá ser feita, excepcionalmente, mediante atendimento presencial, em unidade de atendimento da RFB, observado o disposto no art. 11 da IN RFB nº 2.022, de 2021. [\(Redação alterada pela Portaria COANA nº 124, de 15 de maio de 2023\)](#).

Art. 4º Caberá à SRRF a análise do requerimento e deverão ser observados os seguintes requisitos mínimos:

I - a adequada instrução do dossiê digital;

~~II - consulta às unidades envolvidas acerca da oportunidade e conveniência da concessão das dispensas de etapa, solicitando que seja averiguado se há monitoramento do carregamento e descarregamento dos veículos, de acordo com o art. 17 da [Portaria RFB nº 3.518, de 2011](#), caso aplicável; e~~

II - consulta às unidades envolvidas acerca da oportunidade e conveniência da concessão das dispensas de etapa, solicitando que seja averiguado se há monitoramento do carregamento e descarregamento dos veículos, de acordo com o art. 15 da Portaria RFB nº 143, de 2022, caso aplicável; e [\(Redação alterada pela Portaria COANA nº 124, de 15 de maio de 2023\)](#).

III - elaboração de perfil de riscos com foco no requerente, nas rotas propostas e nas características dos veículos e dos sistemas de monitoramento.

~~§ 1º A empresa certificada como Operador Econômico Autorizado (OEA) na modalidade OEA-Segurança está dispensada da elaboração de perfil de riscos com foco no requerente de que trata o inciso III.~~

§ 1º A empresa certificada como Operador Econômico Autorizado (OEA) na modalidade OEA-Segurança está dispensada da elaboração de perfil de riscos de que trata o inciso III. [\(Redação alterada pela Portaria COANA nº 124, de 15 de maio de 2023\)](#).

§ 2º As etapas "Informar Elemento de Segurança" e "Registro de Integridade" somente poderão ser dispensadas de forma conjunta e para beneficiários certificados como OEA na modalidade OEA-Segurança.

§ 3º A SRRF poderá solicitar às unidades envolvidas a elaboração do perfil de riscos de que trata o inciso III. [\(Redação acrescida pela Portaria COANA nº 124, de 15 de maio de 2023\)](#).

Art. 5º No caso de dispensa de etapa inter-regional, a análise do requerimento será realizada inicialmente pela SRRF jurisdicionante da unidade de origem dos trânsitos e, em caso de aprovação, posteriormente pela SRRF jurisdicionante das unidades de destino.

Parágrafo único. Desde que haja concordância de ambas as SRRF, a elaboração de perfil de riscos poderá ser realizada por apenas uma delas.

Art. 6º A simplificação dos procedimentos de trânsito aduaneiro será concedida em caráter precário por meio de Portaria do Superintendente Regional ou, no caso de dispensa de etapa inter-regional, por Portaria conjunta dos Superintendentes das Regiões Fiscais envolvidas.

Art. 6º A simplificação dos procedimentos de trânsito aduaneiro será concedida em caráter precário por meio de Ato Declaratório Executivo (ADE) do Superintendente Regional ou, no caso de dispensa de etapa inter-regional, por ADE conjunto dos Superintendentes das Regiões Fiscais envolvidas. [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#)

§ 1º É facultado às Portarias de deferimento a vinculação da dispensa de etapas ao uso de determinadas rotas, tipos de veículos, tipos de carrocerias, à existência de sistema de monitoramento, nos termos do Anexo II desta Portaria, e à possibilidade e forma de acesso ao sistema de monitoramento do dos veículos em tempo real.

§ 1º É facultado aos ADE de deferimento a vinculação da dispensa de etapas ao uso de determinadas rotas, tipos de veículos, tipos de carrocerias, à existência de sistema de monitoramento, nos termos do Anexo II desta Portaria, e à possibilidade e forma de acesso ao sistema de monitoramento dos veículos em tempo real. [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#)

§ 2º As SRRF poderão exigir a comprovação de que o interessado dispõe ou tenha contratado o sistema referido na alínea "b" do inciso IV do § 2º do art. 3º, para mitigar os riscos envolvidos na operação.

§ 3º As SRRF deverão comunicar à Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (COANA) caso exijam requisitos adicionais aos estabelecidos nos Anexos I e II desta Portaria.

§ 4º A Portaria de deferimento poderá estipular período de testes para avaliar a segurança das operações com dispensa de etapas.

§ 4º O ADE de deferimento poderá estipular período de testes para avaliar a segurança das operações com dispensa de etapas. [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#)

Art. 7º Concedida a simplificação do trânsito aduaneiro, o beneficiário deverá, para cada operação, anexar o relatório da rota percorrida, conforme o item 10 do Anexo I desta Portaria, no dossiê de instrução da declaração, em até 24 (vinte e quatro) horas após a chegada do veículo no destino, por meio da funcionalidade "Anexação de Documentos Digitalizados" do Portal Único de Comércio Exterior (Pucomex), autenticado com uso de certificado digital, observada a legislação específica.

Art. 7º Concedida a simplificação do trânsito aduaneiro, o beneficiário deverá, para cada operação, anexar o relatório da rota percorrida, conforme o item 9 do Anexo I desta Portaria, com as modificações do item 7 do Anexo II, se este for exigido, no dossiê de instrução da declaração, em até 24 (vinte e quatro) horas após a chegada do veículo no destino, por meio da funcionalidade "Anexação de Documentos Digitalizados" do Portal Único de Comércio Exterior (Pucomex), autenticado com uso de certificado digital, observada a legislação específica. [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#)

Parágrafo único. As unidades de origem e destino dos trânsitos rodoviários poderão solicitar ao beneficiário, sempre que entenderem necessário, o relatório detalhado da viagem, de acordo com o item 11 do Anexo I desta Portaria, acrescido das informações constantes no item 7 do Anexo II, se este for exigido.

Parágrafo único. As unidades de origem e destino dos trânsitos rodoviários poderão solicitar ao transportador, sempre que entenderem necessário, informações adicionais da viagem. [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#) [\(Vide Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021\)](#)

Art. 8º As unidades de origem e destino dos trânsitos com etapas dispensadas deverão realizar auditorias de conformidade periódicas para comprovar o cumprimento pelos beneficiários das condições impostas.

Parágrafo único. Caso constatado o não cumprimento das condições estabelecidas, implicando em aumento do risco das operações, as SRRF deverão excluir as dispensas de etapas do sistema.

Art. 9º Os requisitos para o monitoramento de veículos terrestres são os constantes nos Anexos I e II desta Portaria.

Art. 10. Os atos de dispensa de etapas de trânsito aduaneiro emitidos pelas SRRF, cujos locais de origem e de destino sejam subordinados a distintas unidades da RFB, deverão ser ajustados às regras estabelecidas por esta Portaria no prazo de 90 (noventa) dias da sua entrada em vigor.

Art. 10. Os atos de dispensa de etapas de trânsito aduaneiro emitidos pelas SRRF, cujos locais de origem e de destino sejam subordinados a distintas unidades da RFB, deverão ser ajustados às regras estabelecidas por esta Portaria no prazo de 135 (cento e trinta e cinco) dias da sua entrada em vigor. [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 17, de 03 de junho de 2021\)](#)

Parágrafo único. Caso a certificação como OEA na modalidade OEA-Segurança seja a única pendência de ajuste por parte do depositário de zona secundária, as dispensas de etapas "Informar Elemento de Segurança" e "Registro de Integridade" já concedidas a este beneficiário, por meio de ato da SRRF, poderão ser mantidas até a conclusão da análise do pedido de requerimento de certificação, desde que o pedido seja apresentado no prazo estabelecido no caput.

§ 1º Os beneficiários dos atos de dispensa referidos no caput deverão comprovar às SRRF, até o dia 06 de julho de 2021, que atendem às regras estabelecidas por esta Portaria. [\(Redação dada pelo\(a\) Portaria Coana nº 17, de 03 de junho de 2021\)](#)

§ 2º Caso a certificação como OEA na modalidade OEA-Segurança seja a única pendência de ajuste por parte do depositário de zona secundária, as dispensas de etapas "Informar Elemento de Segurança" e "Registro de Integridade" já concedidas a este beneficiário, por meio de ato da SRRF, poderão ser mantidas até a conclusão da análise do pedido de requerimento de certificação, desde que o pedido seja apresentado no prazo estabelecido no § 1º. [\(Incluído\(a\) pelo\(a\) Portaria Coana nº 17, de 03 de junho de 2021\)](#)

Art. 11. Fica revogado o Ato Declaratório Executivo Coana nº 3, de 10 de janeiro de 2020. [swap\\_horiz](#)

Art. 12. Esta Portaria entra em vigor no dia 8 de março de 2021. [swap\\_horiz](#)

JACKSON ALUIR CORBARI

ANEXO I

Requisitos mínimos para Sistema de Monitoramento de Veículos

I. Glossário

Para efeitos deste Anexo, entende-se por:

Datas: as datas devem ser armazenadas e exibidas sempre no formato YYYYMMDD, conforme definido pela norma ISO-8601. Por exemplo, o primeiro dia do mês de janeiro do ano de 2015 deve ser representado como 20150101.

Fuso horário: deve sempre corresponder ao fuso oficial de Brasília no sistema UTC, de 3 (três) horas a menos que a hora oficial do meridiano de Greenwich (GMT) ou, nos pontos e períodos em que o horário de verão estiver oficialmente em uso, de 2 (duas) horas a menos que a hora oficial do GMT.

Georreferenciamento de área: é o mapeamento de uma determinada área referenciando os vértices de seu perímetro a um Sistema Geodésico especificado, definindo sua área e sua posição geográfica. Para os fins deste Anexo o Sistema Geodésico será o WGS84.

Georreferenciamento de rota: é o mapeamento de uma determinada rota referenciando os vértices de seus pontos principais a um Sistema Geodésico especificado, definindo sua composição frente ao referencial adotado, de forma a permitir a repetição, a qualquer tempo. Para os fins deste Anexo o Sistema Geodésico será o WGS84.

GMT: sigla para Greenwich Mean Time. É conhecido como o marcador oficial de tempo. O fuso horário é contabilizado a partir do meridiano de Greenwich: para oeste, o fuso é negativo; para leste, positivo.

GNSS: sigla para Global Navigation Satellite System. Sistema de posicionamento global por satélite; permite determinar a posição geográfica em um sistema preestabelecido de coordenadas.

Horas: as horas devem ser armazenadas e exibidas sempre associadas a uma data, no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601. Por exemplo, o início do primeiro dia do mês de janeiro do ano de 2015 deve ser representado como 20150101T00:00:00-03:00.

ISO: sigla para International Organization for Standardization ou Organização Internacional de Normalização, com sede em Genebra, na Suíça. Foi criada em 1946 e tem como associados organismos de normalização de cerca de 160 (cento e sessenta) países. A ISO tem como objetivo criar normas que facilitem o comércio e promovam boas práticas de gestão e o avanço tecnológico, além de disseminar conhecimentos.

RASTREADOR: equipamento instalado nos veículos que permite detectar sua posição em um Sistema Geodésico especificado utilizando dados recebidos de algum sistema GNSS. Opcionalmente o RASTREADOR pode coletar dados do veículo, como o estado de portas, tampas, quantidade de combustível ou ainda permitir ações remotas como o destravamento de portas ou mesmo a interrupção de funcionamento.

SMV: sigla para Sistema de Monitoramento de Veículos. Conjunto de equipamentos e softwares necessários para receber os dados enviados pelos RASTREADORES instalados nos veículos e analisá-los em comparação a um sistema predeterminado de mapas e coordenadas.

WGS84: sigla para World Geodetic System 1984, sistema de referência terrestre desenvolvido pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América e utilizado, por exemplo, pelo sistema GPS.

Unidades de Transporte:

Recipientes com um volume interior de, pelo menos, 1 (um) metro cúbico, incluindo aqueles de estrutura desmontável;

Veículos rodoviários apropriados ao transporte de mercadorias, incluindo os reboques e semirreboques;

Vagões, incluindo aqueles com a face superior aberta e recoberta por lona ou assemelhados;

Barcaças e outras embarcações; e

Aeronaves.

Sensor: dispositivo capaz de detectar a mudança no estado de um componente do sistema. Por exemplo, os sensores de portas capazes de identificar quando são abertas ou fechadas.

Carroceria tipo baú: compartimento de carga fechado em todos os lados de forma a oferecer proteção física à carga em seu interior. Todas as eventuais aberturas (portas e respiradores) são feitas com material semelhante (em resistência mecânica) ao restante e devem permitir a colocação de trancas, lacres ou cadeados que impeçam sua abertura não intencional.

## II. Generalidades

1. A utilização de RASTREADORES em conjunto com o SMV pretende:

1.1. Satisfazer os requisitos de segurança exigidos pela RFB para a movimentação de cargas sob controle aduaneiro, detectar mudanças de rotas e aferir o cumprimento dos prazos das operações;

1.2. Permitir o monitoramento ponto a ponto, em períodos e/ou distâncias predeterminados, da posição dos veículos envolvidos em cada operação; e

1.3. Informar as coordenadas geográficas e as ocorrências durante todo seu deslocamento físico e temporal.

2. A RFB realizará operações de controle e monitoramento dos movimentos das Unidades de Transporte, de acordo com normas, protocolos e regulamentação definidos em cada caso.

## III. Do RASTREADOR

3. O RASTREADOR deve apresentar, pelo menos, estas características:

3.1. Ser capaz de determinar sua posição georreferencial através de informação obtida de algum sistema de posicionamento global por satélite (GNSS);

3.2. Ser capaz de obter data e hora diretamente do sistema GNSS utilizado. Na impossibilidade de obter os dados da rede GNSS, deverá utilizar os dados do relógio interno;

3.3. Ser capaz de armazenar os dados de posicionamento e aqueles gerados pelos sensores durante todo o percurso;

3.4. Ser capaz de transmitir periodicamente os dados armazenados;

3.5. Contar com bateria que permita manter seu funcionamento enquanto não puder obter energia elétrica do veículo onde está instalado; e

3.6. Ser capaz de obter alimentação (de energia elétrica) diretamente do veículo onde está instalado, de forma a recarregar a bateria interna e manter o dispositivo funcionando plenamente por tempo indeterminado.

4. O RASTREADOR deve ter a capacidade de enviar pacotes de mensagens, cada mensagem contendo pelo menos a informação georreferencial de sua posição.

4.1. A transmissão dos pacotes de mensagens deve ser feita através de um sistema de comunicação celular, satelital ou outro disponível adequado a tal fim.

5. O intervalo máximo para a coleta dos dados de posicionamento do veículo (georeferenciamento) pelo RASTREADOR é de 5 (cinco) minutos.

6. O intervalo máximo entre as transmissões de mensagens será de 20 (vinte) quilômetros ou 30 (trinta) minutos, o que ocorrer primeiro.

7. Toda informação gerada deverá ser armazenada no RASTREADOR durante todo o tempo que o veículo se encontrar monitorado.

8. Diante de qualquer motivo técnico que impeça a conexão entre o RASTREADOR e o SMV, uma vez restabelecida a comunicação, toda a informação não enviada deverá ser transmitida imediatamente, em ordem cronológica, sem duplicações ou faltas.

#### IV. Do SMV

9. O SMV deve ser capaz de tratar os dados recebidos dos RASTREADORES, incluindo os eventos de desvios de rota e paradas não previstas.

9.1. Independentemente de outras funcionalidades, o SMV deverá possuir as seguintes características:

9.1.1. Exigir cadastro prévio e senha para acesso;

9.1.2. Gerar e manter arquivo "de log" com os acessos de cada usuário;

9.1.3. Montar cercas virtuais e identificar os RASTREADORES que desrespeitarem as cercas a eles atribuídas;

9.1.4. Estabelecer um tempo máximo para a rota a ser percorrida pelo RASTREADOR e controlar o seu cumprimento;

9.1.5. Localizar e exibir um RASTREADOR usando como argumento de pesquisa:

Placa do veículo motorizado (cavalo);

Placa do reboque;

Origem da movimentação; e

Destino da movimentação;

9.1.6. Emitir alertas, na forma de avisos sonoros e visuais, sempre que o sistema identificar que um RASTREADOR tiver excedido o tempo máximo estipulado para a rota prevista;

9.1.7. Emitir alertas, na forma de avisos sonoros e visuais, sempre que o sistema identificar que um RASTREADOR estiver em deslocamento fora da rota prevista;

9.1.8. Permitir o envio de e-mails, mensagens de texto (SMS) ou outra forma de comunicação eletrônica, para diversos destinatários, sempre que algum alerta for emitido; e

9.1.9. Permitir acesso remoto, através da internet e usando qualquer navegador (browser) disponível no mercado, sem exigir a instalação de qualquer componente adicional, proprietário ou não.

9.1.9.1. O acesso remoto ao SMV deve apresentar o mesmo nível de segurança do acesso "local", obedecendo, inclusive, ao disposto nos itens 9.1.1 e 9.1.2 deste Anexo.

#### V. Dos Relatórios

10. Para cada viagem, o SMV deverá gerar relatório da rota percorrida indicando, pelo menos, o horário e as coordenadas dos pontos em que o RASTREADOR tiver a posição aferida.

10.1. Este relatório deverá ser convertido para o formato CSV para entrega à RFB.

11. Sempre que a RFB solicitar, deverá ser apresentado relatório detalhado da viagem, em formato PDF, contendo pelo menos as seguintes informações:

11.1. Código do RASTREADOR utilizado;

11.2. Data e hora do início da viagem no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

11.3. Data e hora da chegada no destino, no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

11.4. Placas do veículo e do(s) reboque(s);

11.5. Coordenadas dos pontos de origem e de chegada;

11.6. Tempo total gasto, no formato hh:mm:ss (horas, minutos e segundos);

11.7. Distância total percorrida, em quilômetros;

11.8. Total de paradas;

11.9. Tempo parado, no formato hh:mm:ss (horas, minutos e segundos);

11.10. Relação de paradas:

11.10.1. Número sequencial da parada:

Data e hora da parada no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

Duração, em horas e minutos, da parada;

Latitude, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a latitude de Brasília é -15.7801; e

Longitude, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a longitude de Brasília é -47.9292;

11.11. Distância total percorrida fora da rota;

11.12. Tempo, no formato hh:mm:ss (horas, minutos e segundos), fora da rota;

11.13. Relação de desvios:

Data e hora do início do desvio no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

Tempo, no formato hh:mm:ss (horas, minutos e segundos), até o retorno à rota;

Distância, em quilômetros, percorrida fora da rota;

Latitude do ponto de início do desvio, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a latitude de Brasília é -15.7801;

Longitude do ponto de início do desvio, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a longitude de Brasília é -47.9292;

Latitude do ponto de retorno à rota, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a latitude de Brasília é -15.7801; e

Longitude do ponto de retorno à rota, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a longitude de Brasília é -47.9292;

11.14. Rota percorrida, indicando para cada ponto:

Data e hora do momento em que o RASTREADOR "marcou" a posição, no formato

YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

Latitude do ponto em que o RASTREADOR "marcou" a posição, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a latitude de Brasília é -15.7801; e

Longitude do ponto em que o RASTREADOR "marcou" a posição, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a longitude de Brasília é -47.9292;

11.15. Relação de alertas, indicando para cada alerta:

Tipo de alerta (tempo ou rota);

Data e hora do alerta, no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

Latitude do ponto em que houve o alerta, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a latitude de Brasília é -15.7801; e

Longitude do ponto em que houve o alerta, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a longitude de Brasília é -47.9292.

## Requisitos mínimos para Sistema de Monitoramento de Veículos

### I. Glossário

Para efeitos deste Anexo, entende-se por:

**Datas:** as datas devem ser armazenadas e exibidas sempre no formato YYYYMMDD, conforme definido pela norma ISO-8601. Por exemplo, o primeiro dia do mês de janeiro do ano de 2015 deve ser representado como 20150101.

**Fuso horário:** deve sempre corresponder ao fuso oficial de Brasília no sistema UTC, de 3 (três) horas a menos que a hora oficial do meridiano de Greenwich (GMT) ou, nos pontos e períodos em que o horário de verão estiver oficialmente em uso, de 2 (duas) horas a menos que a hora oficial do GMT.

**Georreferenciamento de área:** é o mapeamento de uma determinada área referenciando os vértices de seu perímetro a um Sistema Geodésico especificado, definindo sua área e sua posição geográfica. Para os fins deste Anexo o Sistema Geodésico será o WGS84.

**Georreferenciamento de rota:** é o mapeamento de uma determinada rota referenciando os vértices de seus pontos principais a um Sistema Geodésico especificado, definindo sua composição frente ao referencial adotado, de forma a permitir a repetição, a qualquer tempo. Para os fins deste Anexo o Sistema Geodésico será o WGS84.

**GMT:** sigla para Greenwich Mean Time. É conhecido como o marcador oficial de tempo. O fuso horário é contabilizado a partir do meridiano de Greenwich: para oeste, o fuso é negativo; para leste, positivo.

**GNSS:** sigla para Global Navigation Satellite System. Sistema de posicionamento global por satélite; permite determinar a posição geográfica em um sistema preestabelecido de coordenadas.

Horas: as horas devem ser armazenadas e exibidas sempre associadas a uma data, no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601. Por exemplo, o início do primeiro dia do mês de janeiro do ano de 2015 deve ser representado como 20150101T00:00:00-03:00.

ISO: sigla para International Organization for Standardization ou Organização Internacional de Normalização, com sede em Genebra, na Suíça. Foi criada em 1946 e tem como associados organismos de normalização de cerca de 160 (cento e sessenta) países. A ISO tem como objetivo criar normas que facilitem o comércio e promovam boas práticas de gestão e o avanço tecnológico, além de disseminar conhecimentos.

RASTREADOR: equipamento instalado nos veículos que permite detectar sua posição em um Sistema Geodésico especificado utilizando dados recebidos de algum sistema GNSS. Opcionalmente o RASTREADOR pode coletar dados do veículo, como o estado de portas, tampas, quantidade de combustível ou ainda permitir ações remotas como o destravamento de portas ou mesmo a interrupção de funcionamento.

SMV: sigla para Sistema de Monitoramento de Veículos. Conjunto de equipamentos e softwares necessários para receber os dados enviados pelos RASTREADORES instalados nos veículos e analisá-los em comparação a um sistema predeterminado de mapas e coordenadas.

WGS84: sigla para World Geodetic System 1984, sistema de referência terrestre desenvolvido pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América e utilizado, por exemplo, pelo sistema GPS.

Unidades de Transporte:

Recipientes com um volume interior de, pelo menos, 1 (um) metro cúbico, incluindo aqueles de estrutura desmontável;

Veículos rodoviários apropriados ao transporte de mercadorias, incluindo os reboques e semirreboques;

Vagões, incluindo aqueles com a face superior aberta e recoberta por lona ou assemelhados;

Barcaças e outras embarcações; e

Aeronaves.

Sensor: dispositivo capaz de detectar a mudança no estado de um componente do sistema. Por exemplo, os sensores de portas capazes de identificar quando são abertas ou fechadas.

Carroceria tipo baú: compartimento de carga fechado em todos os lados de forma a oferecer proteção física à carga em seu interior. Todas as eventuais aberturas (portas e respiradores) são feitas com material semelhante (em resistência mecânica) ao restante e devem permitir a colocação de trancas, lacres ou cadeados que impeçam sua abertura não intencional.

Latitude: distância em graus de qualquer ponto da superfície terrestre em relação à linha do Equador. A latitude poder ser Norte (N) ou Sul (S) e vai de 0° até 90°. Sempre que solicitado poderá ser informada nos formatos:

Graus, minutos e segundos (DMS, na sigla em inglês): 41°24'12.2"N 2°10'26.5"E

Graus e minutos decimais (DMM, na sigla em inglês): 41 24.2028, 2 10.4418

Graus decimais (DD, na sigla em inglês): 41.40338, 2.17403

Longitude: distância em graus de qualquer ponto da Terra em relação ao meridiano de

Greenwich. A longitude pode ser Leste (L) ou Oeste (O) e vai de 0° a 180°. Sempre que solicitado poderá ser informada nos formatos:

Graus, minutos e segundos (DMS, na sigla em inglês): 41°24'12.2"N 2°10'26.5"E

Graus e minutos decimais (DMM, na sigla em inglês): 41 24.2028, 2 10.4418

Graus decimais (DD, na sigla em inglês): 41.40338, 2.17403

## II. Generalidades

1. A utilização de RASTREADORES em conjunto com o SMV pretende:

1.1. Satisfazer os requisitos de segurança exigidos pela RFB para a movimentação de cargas sob controle aduaneiro, detectar mudanças de rotas e aferir o cumprimento dos prazos das operações;

1.2. Permitir o monitoramento ponto a ponto, em períodos e/ou distâncias predeterminados, da posição dos veículos envolvidos em cada operação; e

1.3. Informar as coordenadas geográficas e as ocorrências durante todo seu deslocamento físico e temporal.

2. A RFB realizará operações de controle e monitoramento dos movimentos das Unidades de Transporte, de acordo com normas, protocolos e regulamentação definidos em cada caso.

## III. Do RASTREADOR

3. O RASTREADOR deve apresentar, pelo menos, estas características:

3.1. Ser capaz de determinar sua posição georreferencial através de informação obtida de algum sistema de posicionamento global por satélite (GNSS);

3.2. Ser capaz de obter data e hora diretamente do sistema GNSS utilizado. Na impossibilidade de obter os dados da rede GNSS, deverá utilizar os dados do relógio interno;

3.3. Ser capaz de armazenar os dados de posicionamento e aqueles gerados pelos sensores durante todo o percurso;

3.4. Ser capaz de transmitir periodicamente os dados armazenados;

3.5. Contar com bateria que permita manter seu funcionamento enquanto não puder obter energia elétrica do veículo onde está instalado; e

3.6. Ser capaz de obter alimentação (de energia elétrica) diretamente do veículo onde está instalado, de forma a recarregar a bateria interna e manter o dispositivo funcionando plenamente por tempo indeterminado.

4. O RASTREADOR deve ter a capacidade de enviar pacotes de mensagens, cada mensagem contendo pelo menos a informação georreferencial de sua posição.

4.1. A transmissão dos pacotes de mensagens deve ser feita através de um sistema de comunicação celular, satelital ou outro disponível adequado a tal fim.

5. O intervalo máximo para a coleta dos dados de posicionamento do veículo (georeferenciamento) pelo RASTREADOR é de 10 (dez) minutos.

6. O intervalo máximo entre as transmissões de mensagens será de 20 (vinte) quilômetros ou 30 (trinta) minutos.

7. Diante de qualquer motivo técnico que impeça a conexão entre o RASTREADOR e o SMV, uma vez restabelecida a comunicação, toda a informação não enviada deverá ser transmitida imediatamente, em ordem cronológica, sem duplicações ou faltas.

#### IV. Do SMV

8. O SMV deve ser capaz de tratar os dados recebidos dos RASTREADORES, incluindo os eventos de desvios de rota e paradas não previstas.

8.1. Independentemente de outras funcionalidades, o SMV deverá possuir as seguintes características:

8.1.1. Exigir cadastro prévio e senha para acesso;

8.1.2. Gerar e manter arquivo “de log” com os acessos de cada usuário;

8.1.3. Montar cercas virtuais e identificar os RASTREADORES que desrespeitarem as cercas a eles atribuídas;

8.1.4. Estabelecer um tempo máximo para a rota a ser percorrida pelo RASTREADOR e controlar o seu cumprimento;

8.1.5. Localizar e exibir um RASTREADOR usando como argumento de pesquisa:

- Placa do veículo motorizado (cavalos);
- Placa do reboque;
- Origem da movimentação; e
- Destino da movimentação;

8.1.6. Emitir alertas sempre que o sistema identificar que um RASTREADOR tiver excedido o tempo máximo estipulado para a rota prevista;

8.1.7. Emitir alertas sempre que o sistema identificar que um RASTREADOR estiver em deslocamento fora da rota prevista;

8.1.8. Permitir o envio de e-mails, mensagens de texto (SMS) ou outra forma de comunicação eletrônica, para diversos destinatários, sempre que algum alerta for emitido; e

8.1.9. Permitir acesso remoto, através da internet e usando qualquer navegador (browser) disponível no mercado, sem exigir a instalação de qualquer componente adicional, proprietário ou não.

8.1.9.1. O acesso remoto ao SMV deve apresentar o mesmo nível de segurança do acesso “local”, obedecendo, inclusive, ao disposto nos itens 8.1.1 e 8.1.2 deste Anexo.

#### V. Do Relatório

9. Para cada viagem, o SMV deverá gerar relatório da rota percorrida.

9.1. O relatório deve ser entregue à RFB em formato texto, sem figuras ou outros elementos.

9.2. Cada linha do relatório deve apresentar o horário e as coordenadas dos pontos em que o RASTREADOR aferiu a posição.

(Redação dada pelo(a) Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021) (Vide Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021)

## ANEXO II

### Requisitos adicionais para Sistema de Monitoramento de Veículos

#### I. Objetivo

Este Anexo complementa o Anexo I, adicionando características ao RASTREADOR e ao SMV para permitir o monitoramento das portas da unidade de carga mediante o uso de sensores.

#### II. Generalidades

1. A adição de sensores aos RASTREADORES em conjunto com as alterações no SMV pretende possibilitar o monitoramento do estado de determinados pontos, especialmente as portas, da unidade de carga, além de fornecer relatórios sobre estes estados durante as operações.

2. As características abaixo devem ser acrescentadas àquelas descritas no Anexo I.

#### III. Do RASTREADOR

3. O RASTREADOR deve ser capaz de conectar-se com tantos sensores quantos necessários para monitorar o estado de todas as aberturas da unidade de carga.

3.1. Cada sensor conectado deve receber um código único para que suas informações possam ser monitoradas de forma individualizada.

3.2. Cada sensor conectado deve receber uma descrição indicando qual ponto da unidade de carga está sendo monitorada.

4. A instalação do RASTREADOR em veículo com carroceria do tipo baú deve garantir que todas as aberturas da unidade de carga sejam dotadas de sensores monitorados.

5. Os pacotes de mensagens enviados pelo RASTREADOR devem conter informações sobre o estado de todos os sensores monitorados.

5.1. Sempre que houver mudança de estado em qualquer sensor monitorado um pacote de mensagem deve ser enviado, independente do tempo decorrido desde a última transmissão.

#### IV. Do SMV

6. O SMV deve ser capaz de emitir alertas, na forma de avisos sonoros e visuais, sempre que um RASTREADOR indicar alteração em seus sensores (por exemplo, abertura de portas do baú).

#### V. Dos Relatórios

7. O relatório detalhado da viagem, especificado no item 11 do Anexo I, deve ser acrescido de:

7.1. Total de eventos detectados pelos sensores;

7.2. Relação de eventos detectados nas portas da unidade de carga:

Código do sensor que detectou o evento;

Descrição do sensor que detectou o evento;

Data e Hora do evento de fechamento inicial (ativação) do sensor no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

Data e Hora do evento de abertura (desativação) do sensor no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

Latitude, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a latitude de Brasília é -15.7801;

Longitude, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a longitude de Brasília é -47.9292;

Data e Hora do evento de fechamento (ativação) do sensor no formato YYYYMMDDThh:mm:ss-03:00, conforme definido pela norma ISO-8601;

Latitude, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a latitude de Brasília é -15.7801;

Longitude, em formato WGS84, em graus e minutos decimais. Por exemplo, a longitude de Brasília é -47.9292; e

Tempo, em minutos, em que a porta monitorada ficou aberta.

## Requisitos adicionais para Sistema de Monitoramento de Veículos

### I. Objetivo

Este Anexo complementa o Anexo I, adicionando características ao RASTREADOR e ao SMV para permitir o monitoramento das portas do compartimento de carga mediante o uso de sensores.

### II. Generalidades

1. A adição de sensores aos RASTREADORES em conjunto com as alterações no SMV pretende possibilitar o monitoramento do estado de determinados pontos, especialmente as portas do compartimento de carga, além de fornecer relatórios sobre estes estados durante as operações.

2. As características abaixo devem ser acrescentadas àquelas descritas no Anexo I.

### III. Do RASTREADOR

3. O RASTREADOR deve ser capaz de conectar-se com tantos sensores quantos necessários para monitorar o estado de todas as aberturas do compartimento de carga.

3.1. Cada sensor conectado deve receber um código único para que suas informações possam ser monitoradas de forma individualizada.

3.2. Cada sensor conectado deve receber uma descrição indicando qual ponto do compartimento de carga está sendo monitorado.

4. A instalação do RASTREADOR em veículo com carroceria do tipo baú deve garantir que

todas as aberturas do compartimento de carga sejam dotadas de sensores monitorados.

5. Os pacotes de mensagens enviados pelo RASTREADOR devem conter informações sobre o estado de todos os sensores monitorados.

5.1. Sempre que houver mudança de estado em qualquer sensor monitorado um pacote de mensagem deve ser enviado, independente do tempo decorrido desde a última transmissão.

#### IV. Do SMV

6. O SMV deve ser capaz de emitir alertas sempre que um RASTREADOR indicar alteração em seus sensores (por exemplo, abertura de portas do baú).

#### V. Do Relatório

7. O item 9.2 do relatório especificado no Anexo I passa a ser acrescido das informações do estado dos sensores.

(Redação dada pelo(a) Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021) (Vide Portaria Coana nº 28, de 30 de julho de 2021)

\*Este texto não substitui o publicado oficialmente.