


| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 1 de 25 |

1. Introdução

A segurança da carga e do transporte são critérios do Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado instituído pela Instrução Normativa N° 1598, de dezembro de 2015 atualmente regulamentado pela Instrução Normativa RFB nº 2154, de 26 de julho de 2023, os quais objetivam assegurar que o operador possua medidas para garantir a integridade a carga e estabelecer procedimentos de rotina para evitar a violação da cadeia de suprimentos internacional, bem como para prevenir, detectar e impedir a introdução de material ou pessoas não autorizadas em meios de transporte, inclusive mediante alteração das estruturas dos veículos ou unidades de carga.

A violação da cadeia de suprimentos é configurada como a inserção ou remoção de qualquer produto, mercadoria, valor em espécie ou pessoa, sem observância da legislação aplicável, nacional ou estrangeira. Dessa forma, a carga em movimentação no comércio internacional deve ser protegida.

Além dos procedimentos para evitar perdas ou danos na mercadoria, deve haver proteção para que a carga não sirva de meio para transporte de mercadorias ilícitas, de acordo com os próximos tópicos.


2. Procedimentos de Segurança da Carga

2.1. Lacres de alta segurança

O parceiro comercial deve possuir procedimentos formalizados que descrevam como os lacres de alta segurança são emitidos e controlados na instalação e durante o trânsito, de forma a manter a integridade da carga e dos meios de transporte sob sua responsabilidade.

Os procedimentos devem fornecer as etapas a serem executadas quando um lacre for encontrado alterado, adulterado ou com número incorreto, incluindo a forma de documentar cada evento, os protocolos de comunicação com parceiros e a investigação do incidente.

No caso de incidentes, as descobertas da investigação devem ser documentadas e ações corretivas devem ser implementadas o mais rápido possível.

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 2 de 25 |

Os procedimentos devem incluir os seguintes elementos:

a) Controle de acesso aos lacres:

- Gerenciamento de lacres restrito ao pessoal autorizado;
- Armazenamento seguro.

b) Inventário, distribuição e rastreamento:

- Registro de emissão ou recebimento de novos lacres;
- Rastreabilidade dos lacres;
- Uso apropriado e legítimo dos lacres, garantindo que apenas pessoal treinado e designado distribua e afixe aos meios de transporte e Instrumentos de Transporte Internacional - ITI¹.


c) Controle de lacres em trânsito:

- Ao receber um meio de transporte ou Instrumento de Transporte Internacional ITI lacrado, ou após uma parada, verificar se o lacre está intacto, sem sinais de adulteração;
- Confirmar que o número do lacre está correto com o que está anotado nos documentos de embarque.

d) Lacres rompidos em trânsito:

- Caso ocorra uma inspeção da carga em trânsito, deve ser registrado o número do novo lacre afixado após a inspeção;

¹ O termo ITI foi padronizado nos requisitos do Programa OEA para se referir a dispositivos auxiliares no transporte. O termo abrange qualquer dispositivo, descartável ou reutilizável que auxilie no acondicionamento na movimentação das mercadorias no comércio internacional. Devem ser considerados ITIs contêineres, caixas, pallets, suportes, embalagens, núcleos para tecidos, tanques plásticos ou metálicos (bins), raques para motores, pranchas etc.

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 3 de 25 |

- O motorista deve imediatamente informar o responsável pelo transporte se um lacre for rompido e indicar quem efetuou a inspeção e o número do novo lacre afixado;
- A transportadora deve notificar imediatamente o remetente, o despachante e o destinatário sobre a mudança do lacre e o número do lacre de substituição.
- O remetente deve registrar o número do lacre de substituição e providenciar a atualização do número do lacre junto aos parceiros e órgãos públicos pertinentes.


e) Discrepâncias de lacres:

- Reter qualquer lacre que seja identificado com alterações ou adulterações para ajudar na investigação;
- Investigar a discrepância e realizar o acompanhamento com medidas corretivas (se necessário);
- Conforme aplicável, informar os lacres comprometidos à autoridade competente.

2.1.1. Aquisição e Inventário de lacres

Deve ser evidenciada a aquisição de lacres com o padrão ISO de alta segurança. Uma evidência de conformidade, por exemplo, é uma cópia de um certificado de teste de laboratório que demonstra conformidade com o padrão ISO de lacre de alta segurança provida pelo fornecedor destes lacres. O parceiro comercial deve estar ciente das características indicativas de violação dos lacres que adquirem.

Se o parceiro comercial mantiver inventário de lacres, a gestão da empresa ou a supervisão de segurança deve realizar auditorias desses lacres, que incluem inventário periódico daqueles armazenados e reconciliação com os registros do inventário e documentos de remessa.

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 4 de 25 |

Todas as auditorias devem ser documentadas. Como parte do processo geral de auditoria de lacres, supervisores, gerentes de armazém, fiel depositário ou empregados em função similar, devem verificar periodicamente os números dos lacres usados nos meios de transporte e Instrumentos de Transporte Internacional - ITI.

2.1.2. Afixação de lacres de alta segurança

As cargas devem ser lacradas imediatamente após o carregamento, estufagem ou embalagem pela parte responsável (o OEA ou seus parceiros comerciais) com um lacre de alta segurança **que atenda ou exceda a norma ISO 17.712** ou mais recente para lacres de alta segurança. Lacres certificados de cabo ou de pino e bucha são aceitos.


Todos os lacres usados devem ser afixados de forma segura e adequada aos meios de transporte e Instrumentos de Transporte Internacional - ITI.

Em contêineres, o local mais apropriado para a fixação do lacre é na haste inferior esquerda da barra de segurança na porta direita do contêiner (3ª haste), onde existe, em grande parte dos contêineres, um conjunto de fecho e retentor (came e seguidores circulares ou secure cam) adequados para fixação de lacre.

Alternativamente, se o contêiner não possuir o fecho e o retentor nessa posição, o lacre deve ser afixado no conjunto trinco móvel/fixo da barra de segurança esquerda (3ª haste) na porta direita do contêiner. Caso o lacre a ser aplicado seja do tipo pino e bucha, o pino deve ser inserido por baixo e a bucha por cima, sempre mantendo visíveis os códigos de segurança.

Quando um ITI não permitir aplicação de lacres, tais como caixas, embalagens, paletes etc. devem ser adotadas metodologias adequadas ao ITI, tais como fitas adesivas que evidenciam o rompimento ou retirada (fitas "void"), empacotamento timbrado etc. Evidências documentadas de que o lacre foi corretamente instalado: monitoramento por câmera, fotografias, checklist da utilização do método VVTT, entre outros.

Como evidência documental de que o lacre foi corretamente instalado, **recomenda-se que fotografias digitais sejam tiradas no ponto de estufagem**. Sempre que possível,

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 5 de 25 |

recomenda-se que essas imagens sejam encaminhadas eletronicamente para o destino para verificação.

Os números dos lacres atribuídos às remessas devem ser transmitidos ao destinatário antes da partida da carga e impressos eletronicamente no conhecimento de embarque ou em outros documentos de remessa.

2.1.3. Processo de verificação de lacres

Um processo de verificação de lacres deve ser seguido para garantir que todos os lacres de alta segurança tenham sido afixados adequadamente e estejam operando conforme projetado.

O procedimento para a verificação de lacres é conhecido como processo VVTT (do inglês view, verify, tug, twist e turn):


- i. V - Visualizar o lacre e os mecanismos de travamento do contêiner, garantindo que eles estão íntegros;
- ii. V - Verificar o número do lacre em relação aos documentos de remessa;
- iii. T - Tracionar/puxar o lacre para garantir que ele esteja afixado corretamente;
- iv. T - Torcer e girar o lacre para garantir que seus componentes não se desparafusem, se separem ou se alguma parte do lacre se solta.

Como evidência documental de que o lacre foi corretamente instalado, recomenda-se que fotografias digitais sejam tiradas no ponto de estufagem. Sempre que possível, recomenda-se que essas imagens sejam encaminhadas eletronicamente para o destino para verificação.

A inspeção dos lacres de alta segurança e dos Instrumentos de Transporte Internacional - ITI deve ser registrada em um checklist (lista de verificação).

Se as inspeções forem supervisionadas, recomenda-se que o supervisor também assine o checklist.

2.1.4. Rompimento e discrepâncias de lacres

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 6 de 25 |

A finalidade comum dos lacres apostos aos meios de transporte é preservar a integridade da carga durante o transporte.

Num evento onde haja **rompimento do lacre durante o trânsito** ou mesmo **substituições ao longo do caminho**, é possível que a carga declarada permaneça intacta, porém, o meio de transporte pode ter sido usado para introdução e resgate de mercadoria ilícita sem conhecimento do remetente ou destinatário.


Portanto, os lacres devem ser conferidos sempre que houver situações em que o meio de transporte tenha ficado desatendido por muito tempo. Ao detectar alterações não previstas no lacre, mesmo que seja uma substituição por um lacre legítimo, de outra numeração e que não tenha ocorrido dano à carga transportada, o evento deve ser registrado e as causas apuradas. Esse caso pode ser um indicativo que o meio de transporte foi utilizado para carregamentos ilícitos.

Ocorrendo **inspeções da carga ao longo do transporte**, um novo lacre deve ser apostado e a numeração do novo lacre deve ser comunicada o mais rápido possível às partes interessadas para que providenciem a atualização da documentação pertinente. O uso de lacres eletrônicos com tecnologias de rastreamento pode simplificar o atendimento dos requisitos relacionados à segurança da carga e do transporte. Entretanto, estes devem ser certificados nos requisitos de segurança da ISO 17.712.

Discrepâncias de lacres podem ocorrer por falhas documentais, erros de digitação na origem etc. A função da investigação da discrepância é diferenciar os casos de erro documental das possíveis alterações intencionais de lacre. Também é esperado que os casos de erro documental detectados sejam usados para aprimorar os procedimentos e diminuir sua recorrência. Eventuais lacres adulterados ou ilicitamente substituídos que sejam identificados devem ser mantidos por um período razoável para permitir investigações por órgãos públicos ou perícias. Sugerimos o parâmetro da decadência tributária de 5 anos.

2.2. Inspeções de segurança

As inspeções devem ser realizadas para garantir que as estruturas não tenham sido modificadas para ocultar contrabando. O parceiro comercial deve assegurar-se de que

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 7 de 25 |

todos os meios de transporte e Instrumentos de Transporte Internacional - ITI sejam inspecionados no ponto de carregamento, estufagem ou embalagem.

No entanto, se uma cadeia de suprimentos for de alto risco, deverão ser incluídos procedimentos de inspeção mais abrangentes para incluir inspeções nos terminais portuários marítimos ou nas instalações de logística aérea. Geralmente, há níveis mais altos de risco envolvidos em remessas com passagens de fronteira terrestre, razão pela qual tanto o meio de transporte quanto o ITI devem passar por várias inspeções.


É necessário que as inspeções sejam registradas com dados que permitam averiguar posteriormente os responsáveis, a data e o horário da inspeção. Checklist com os pontos inspecionados, assinado pelo responsável, é exemplo de evidência que poderá ser apresentada. São admitidos sistemas eletrônicos para o registro.

Recomenda-se que o checklist dos meios de transporte e dos Instrumentos de Transporte Internacional - ITI contenha: - Número, identificação e/ou placas dos meios de transporte e dos Instrumentos de Transporte Internacional - ITI; - Data da inspeção; - Hora da inspeção; - Nome do funcionário responsável pela inspeção; e - Áreas específicas dos meios de transporte e dos Instrumentos de Transporte Internacional - ITI que foram inspecionadas. Se as inspeções forem supervisionadas, recomenda-se que o supervisor também assine o checklist.

2.2.1. Contêineres

Uma inspeção de sete pontos em todos os contêineres vazios e dispositivos de carga unitária (ULD) e uma inspeção de oito pontos deve ser realizada em todos os contêineres refrigerados vazios e ULDs:

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. Chassi | 5. Parede frontal |
| 2. Porta | 6. Teto |
| 3. Lateral direita | 7. Piso |

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 8 de 25 |

4. Lateral esquerda




2.2.2. Veículos

Requisitos adicionais de inspeção para travessias de fronteira terrestre por meio de transportadoras rodoviárias:

As inspeções nos meios de transporte e nos Instrumentos de Transporte Internacional - ITI devem ser sistemáticas e realizadas nos pátios de transporte.

Sempre que possível, as inspeções devem ser realizadas ao entrar e sair dos pátios de armazenamento e no ponto de carregamento/estufagem. Essas inspeções sistemáticas devem incluir inspeções de 17 pontos:

- | | |
|----------------|-------------------------|
| 1. Para-choque | 10. Sistema de exaustão |
| 2. Motor | 11. Chassi |
| 3. Pneus | 12. Portas |


| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 9 de 25 |

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| 4. Piso da unidade tratora | 13. Lateral direita |
| 5. Tanques de combustível | 14. Lateral esquerda |
| 6. Cabine | 15. Parede frontal |
| 7. Reservatório de ar | 16. Teto |
| 8. Eixo de transmissão | 17. Piso do compartimento de carga |
| 9. Quinta roda | |



Sempre que possível, as inspeções devem ser realizadas ao entrar e sair dos pátios de armazenamento e no ponto de carregamento/estufagem. Todas as inspeções de segurança devem ser realizadas em uma área de acesso controlado e, se disponível, monitoradas através de um sistema de CFTV.

A inspeção de segurança dos meios de transporte e dos Instrumentos de Transporte Internacional - ITI deve ser registrada em um checklist (lista de verificação).

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 10 de 25 |

Se as inspeções forem supervisionadas, recomenda-se que o supervisor também assine o checklist.

Não obstante, o operador deverá verificar também as condições externas dos veículos de transporte. Havendo indícios de avaria, violação e/ou adulteração de qualquer dispositivo de segurança e/ou da carga, o responsável deverá comunicar a HEVILE e, quando for o caso, efetuar comunicação formal de denúncia à Receita Federal do Brasil.


2.2.3. Carga

Deve manter um registro de retirada da carga para anotar os dados dos motoristas e de seus veículos ao coletar a carga. Recomenda-se que o registro de retirada de carga tenha os seguintes itens registrados:

- Nome do motorista;
- Data e horário de chegada;
- Empregador;
- Placa do caminhão;
- Placa da carreta/cavalo;
- Horário de partida;
- O número do lacre afixado na remessa no momento da partida.

O registro de carga deve ser guardado em local seguro e o acesso dos motoristas não deve ser permitido.

A carga que chega deve ser conciliada com as informações no conhecimento de carga ou documento equivalente. A carga de partida deve ser verificada em relação às ordens de compra, notas fiscais ou documentos equivalentes. As verificações devem ser feitas de acordo com a responsabilidade do operador em sua atuação na cadeia de suprimentos, dependendo da função do operador não será possível verificar a mercadoria detalhadamente, mas as verificações sobre quantidade de volumes, peso, volume em metros cúbicos e as embalagens podem ser feitas mesmo em pontos intermediários do transporte.


| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 11 de 25 |

Em geral, essas verificações já são feitas para fins de responsabilidade contratual por avarias; no foco do Programa OEA, busca-se por acréscimos ou violação de embalagens que possam indicar a introdução de mercadoria ilícita. Os parceiros comerciais devem também atuar com diligência junto aos fornecedores na contratação para que as informações nos documentos da carga reflitam com exatidão o conteúdo da carga.

O processo de conferência e verificação das cargas deve seguir abranger os seguintes pontos:



- Conferir documentação (Minuta de transporte, Nota Fiscal - NF, remetente ou destinatário);
- Checação de embalagem (espécie, qualidade da embalagem, instrução de empilhamento, de sensibilidade e de impermeabilidade);
- Conferir o número de volumes;

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 12 de 25 |

- iv. Inspeccionar o aspecto físico dos volumes quanto a integridade e violação, embalagem, rotulagem e fita lacre;
- v. Conferir as informações contidas na NF com as caixas entregues (verificar a descrição do produto, lote) data de fabricação e validade, se aplicável;
- vi. Solicitar ao setor de expedição ou recebimento assinatura da minuta de transporte para entrega ou recebimento de carga assim como a NF (canhoto).
- vii. Conferir o tratamento contra pragas (carimbo) nos paletes e caixas de madeira.

Todas as faltas, excedentes e outras discrepâncias ou anomalias significativas relacionadas à carga devem ser investigadas, resolvidas e registradas.


As divergências entre o que consta nos documentos e a mercadoria que está sendo recebida devem ser averiguadas. O parceiro comercial deve atuar de acordo com sua atuação na cadeia de suprimentos. Transportadores podem estar limitados a verificações mais superficiais sobre quantidades, volume e peso, sem verificar o conteúdo de embalagens, já um importador ao receber a mercadoria deve verificar inclusive o conteúdo.

As verificações já ocorrem normalmente em virtude da preservação da integridade da carga e a correta remuneração entre o vendedor e o comprador. O que o Programa OEA preconiza é a preocupação com o uso da cadeia para transportar mercadoria ilícita.

Anomalias significativas são eventos de divergência que não ocorrem com frequência e que não são comuns nas operações do OEA. Existem divergências que ocorrem normalmente, como, por exemplo, mercadorias em granel que perdem umidade e que chegam com peso menor.

2.3. Inspeções para detecção de contaminação por pragas visíveis

A contaminação por pragas é considerada ao encontrar formas visíveis de animais, insetos ou outros invertebrados (vivos ou mortos, em qualquer estágio do ciclo de vida, incluindo casulos) ou qualquer material orgânico de origem animal (incluindo sangue,

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 13 de 25 |

ossos, cabelos, carne, secreções, excreções); plantas ou produtos vegetais (incluindo frutas, sementes, folhas, galhos, raízes, cascas); ou outro material orgânico, incluindo fungos; ou terra ou água; onde esses produtos não sejam a carga manifestada nos meios de transporte e nos Instrumentos de Transporte Internacional - ITI.


O objetivo é inspecionar a carga em busca de pragas visíveis: insetos, casulos, animais, sementes etc. que no país de origem são comuns, mas que deslocados na mercadoria para outros países podem se tornar pragas devido ao ambiente diverso. Isso impõe cuidados na exportação e na importação relativos à verificação e limpeza dos contêineres, paletes, caixas, entre outros materiais de embalagem, para que os materiais orgânicos não circulem de um país para o outro.

Em geral, já existem procedimentos relativos à limpeza de contêineres por conta das obrigações contratuais com o transportador marítimo, tais como: varredura, inspeções para verificar avarias etc. Podem ser adicionados nesses procedimentos itens de verificação que incluam a atenção aos materiais orgânicos já mencionados. Ao encontrar materiais orgânicos na chegada de uma carga do exterior, o tratamento a ser dado vai depender do material encontrado e não há regulamentação que cubra todos os casos possíveis.

O parceiro comercial deve assegurar-se que inspeções para detecção de contaminação por pragas visíveis sejam realizadas em todos os meios de transporte e Instrumentos de Transporte Internacional - ITI antes do carregamento / estufagem / embalagem.

O parceiro comercial deve possuir procedimento formalizado para prevenir a contaminação visível por pragas em pallets, embalagens e suportes de madeira, e para prevenir a sua utilização com ausência ou irregularidade da marca IPPC, com a finalidade de manter a conformidade com os regulamentos sobre embalagens de madeira (WPM - Wood Packaging Materials) em toda a cadeia de suprimentos.

As medidas relacionadas ao WPM devem atender às Normas Internacionais para Medidas Fitossanitárias adotadas no âmbito da Convenção Internacional de Proteção de Plantas (IPPC), em especial a NIMF nº 15 (ISPM 15), e à legislação brasileira.

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 14 de 25 |

As inspeções para remoção de pragas visíveis não se confundem com as inspeções técnicas do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e devem ser realizadas conforme seu modelo de negócio e avaliação de riscos. O objetivo pode ser atingido com verificações comuns no fluxo logístico, como verificar se contêineres estão devidamente limpos e se há marcação de tratamento contra pragas (carimbo) nos paletes e caixas de madeira.


Adicionalmente, áreas de expedição ou estufagem de carga e áreas adjacentes devem ser inspecionadas regularmente para assegurar que estejam livres de contaminação visível por pragas.

As áreas de trabalho na estufagem, movimentação e armazenagem da carga devem ser mantidas limpas, por óbvio livres de vegetação, fungos, insetos, aves, roedores etc. As áreas adjacentes mencionadas no requisito se referem à distância razoável que possa permitir a invasão (no caso de animais) ou arraste pelo vento (no caso de partes de vegetais, sementes, esporos etc.) de modo que organismos ou suas partes cheguem a se alojar na carga ou ITIs. Essa avaliação deve ser feita caso a caso, inclusive considerando as limitações previstas em legislação ambiental quanto ao corte de vegetação nativa em áreas da vizinhança eventualmente declaradas "áreas de conservação ambiental". Medidas preventivas, como o uso de iscas, armadilhas ou outras barreiras, podem ser usadas conforme necessário. A remoção de ervas daninhas ou a redução da vegetação excessiva podem ajudar na eliminação do habitat das pragas nessas áreas.

3. Procedimentos de Segurança do Transporte

3.1. Qualidade dos meios de transporte e Instrumentos de Transporte Internacional - ITI

O parceiro comercial deve assegurar-se, na medida e no escopo de sua competência e responsabilidade, de que todos os meios de transporte e Instrumentos de Transporte Internacional - ITI utilizados dentro de sua cadeia de suprimentos possam ser efetivamente protegidos. A estrutura externa dos meios de transporte deve ter resistência razoável a tentativas de remoção de alguma parte que permita acesso à

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 15 de 25 |


carga. As portas, maçanetas, hastes, ferrolhos, rebites, suportes e todas as outras partes do mecanismo de travamento de um contêiner devem ser totalmente inspecionados para detectar adulteração e quaisquer inconsistências da estrutura antes da fixação de qualquer dispositivo de segurança.

Considere usar contêineres/reboques de boa qualidade com dobradiças resistentes a violações. Os meios de transporte e Instrumentos de Transporte Internacional - ITI devem oferecer proteção ao seu conteúdo por meio de estruturas e componentes resistentes. Este requisito deve ser interpretado em conjunto com os requisitos que especificam a lacração dos meios de transporte. De nada adianta afixar um lacre de alta qualidade em uma porta que pode ser facilmente removida pelas dobradiças ou com travas fixadas com parafusos que podem ser retirados pela parte externa sem o rompimento do lacre. Esse requisito direciona a verificação para os aspectos que devem ser observados na estrutura dos meios de transporte que podem indicar falta de segurança, tais como fixação de dobradiças e trancas com parafusos facilmente removíveis por fora (normalmente os parafusos não têm a "cabeça" sextavada no lado externo e não gira, para retirar a porta ou dobradiças é necessário acessar o baú/contêiner por dentro). Deve-se buscar também outras fragilidades dos mecanismos de tranca que permitam acesso ao interior sem retirar o lacre. Pode ser necessário treinar o pessoal responsável pelas inspeções para dar atenção adequada ao tema.

3.2. Supervisão e rastreamento de meios de transporte

Em situações em que houver a necessidade de deixar os meios de transporte sem supervisão do motorista, como em momentos de paradas (almoço, intervalo etc.), deve haver procedimento para verificar violações de segurança, imediatamente após o retorno do responsável. No caso de violação ou suspeita de violação, é importante que o motorista comunique imediatamente o seu ponto focal da transportadora, que deverá analisar a necessidade de iniciar os fluxos de comunicação entre parceiros e autoridades. Como exemplos de evidência, o transportador poderá apresentar procedimento formalizado e treinamentos periódicos.

Rastrear os meios de transporte desde a origem até o destino final é imprescindível para o controle do transporte.

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 16 de 25 |


A maior parte das empresas, ao avaliar os riscos que envolvem o transporte de cargas, considera o valor das mercadorias como elemento principal na definição do nível de risco relacionado a carga. Essa definição acaba por guiar as medidas de segurança que serão empregadas em cada transporte. Ocorre que para um procedimento de segurança eficaz, o valor da mercadoria não é o elemento mais relevante, tendo em vista que o foco do programa não é a segurança patrimonial das mercadorias, mas a segurança da cadeia de suprimentos. Cargas de menor valor agregado, inclusive embalagens e sucatas, podem apresentar riscos mais elevados em razão do interesse de criminosos em inserir mercadorias ilícitas em cargas geralmente menos vigiadas. Portanto, essas cargas também devem ser consideradas no mapeamento de riscos do transporte.

Dessa forma, o parceiro comercial deverá avaliar elementos para considerar quais medidas devem ser necessárias para proteger a carga contra a contaminação, visando a segurança da cadeia de suprimentos e não somente a segurança patrimonial, conforme exemplos abaixo:

- Frequência: rotas de maior volume;
- Tipo de unidade de carga: contêineres FCL;
- Origens e destinos: rotas com países de maior risco (exemplos: países conhecidos por ocorrências de tráfico de armas e drogas);
- Quantidade de paradas: rotas com maior número de paradas;
- Distância: rotas com maior quilometragem;
- Zonas de risco: áreas com menor vigilância, portos, aeroportos e pontos de fronteira com incidentes de contaminação noticiados, rotas ou pontos de passagem e armazenamento próximos a locais suspeitos.

O transportador deve rastrear os meios de transporte, utilizando um GPS ou tecnologia equivalente, em todas as operações que envolvam cargas de importação ou para exportação.

Os veículos devem ser rastreados para evitar que sejam desviados permitindo adulteração da carga ou da estrutura do meio de transporte e possibilitando a introdução

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 17 de 25 |

de mercadoria ilícita. Além dos sistemas de rastreamento convencionais, existem ferramentas disponíveis para os usuários gratuitamente por meio de seus telefones celulares.

Para pequenas transportadoras, aplicativos como Life 360, Find Friends etc. permitem que os usuários rastreiem pessoas e meios de transporte.

Nem todas as operações de um transportador precisam ser rastreadas, é necessário rastrear as operações que envolvam o comércio internacional tais como cargas destinadas a recintos para exportação, cargas desembaraçadas na importação e trânsito aduaneiro.

Sempre que possível, é recomendado que os remetentes tenham acesso ao sistema de monitoramento da frota por GPS de suas transportadoras, para que possam rastrear o movimento de suas remessas.

3.3. Política de “não paradas”


Para remessas terrestres próximas de fronteiras uma política de “não paradas” deve ser implementada, de forma a evitar paradas não programadas.

A política de trânsito sem paradas quando a carga cruzar fronteiras minimiza o risco de contaminações. Essa política não impede que existam paradas programadas em locais seguros e previamente estabelecidos no planejamento do trânsito.

O controle sobre a aplicação da política pode ser implementado, por exemplo, por meio de rastreamento via GPS ou de controle do tempo de deslocamento.

3.4. Desvio de rota

As transportadoras devem ter sistemas ou procedimentos formalizados para responder a desvios de rota significativos e chegadas tardias à área de carregamento, pontos de transferência ou destino final. Os motoristas devem notificar o departamento apropriado da transportadora sobre quaisquer atrasos significativos na rota devido ao clima, tráfego ou reenaminhamento. O remetente ou expedidor, de modo independente, deve verificar as causas do atraso.

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 18 de 25 |


Deve-se definir um fluxo de comunicação entre os operadores envolvidos, quanto ao monitoramento e às ações internas tomadas em virtude das paradas e atrasos significativos pelo transportador. Atrasos devem ser justificados. Os eventos devem ser comunicados aos interessados de modo que os registros permitam avaliar se houve fragilização da segurança da carga em virtude do atraso.

3.5. Inspeções de segurança ao longo do trajeto

Na necessidade de uma parada não planejada, o motorista deve preferencialmente escolher locais com nível de segurança apropriado, a exemplo de pontos de parada da própria empresa transportadora, postos policiais, áreas de fiscalização públicas (Postos de fiscalização de ICMS ou fitossanitária), áreas de apoio de praças de pedágio, postos de gasolina com monitoramento por câmera ou outra localidade com nível de segurança equivalente.

Recomenda-se que todas as inspeções de segurança dos meios de transporte sejam realizadas em uma área de acesso controlado e, se disponível, monitoradas por um sistema de CFTV.


Na impossibilidade ou ausência temporária de monitoramento por câmeras, o parceiro comercial deve assegurar que a inspeção ocorreu e possuir evidência documental, como, por exemplo, fotografias ou outros instrumentos de captação de imagem do momento da inspeção.

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 19 de 25 |

ANEXO I – FICHA DE INSPEÇÃO - VEÍCULO


Esta inspeção deverá ser realizada previamente ao carregamento da unidade de carga.

| | | | |
|--------------------------------|--|-------------|-----------------------------|
| REF. CLIENTE | | NOTA FISCAL | |
| NÚMERO DO CONTÊINER/CE | | DATA E HORA | ____/____/____ ____:____ |
| NOME DO RESPONSÁVEL | | CPF: | |
| TIPO DE VEÍCULO: | | | |
| PLACA DO VEÍCULO: | | | |
| PLACA DA CARRETA: | | | |
| ORIGEM: | | | |
| 17 PONTOS DO VEÍCULO TERRESTRE | | | |

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 20 de 25 |




| Pts. | VERIFICAÇÃO | CONFORME | NÃO CONFORME | OBSERVAÇÃO |
|------|-----------------------|----------|--------------|------------|
| 1 | PARACHOQUES | | | |
| 2 | MOTOR | | | |
| 3 | PNEUS | | | |
| 4 | PISO DA CABINE | | | |
| 5 | TANQUE DE COMBUSTÍVEL | | | |
| 6 | CABINE | | | |
| 7 | TANQUE DE AR | | | |
| 8 | EIXO DE TRANSMISSÃO | | | |
| 9 | QUINTA RODA | | | |
| 10 | CHASSI | | | |

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 21 de 25 |

| | | | | |
|----|------------------------------|--|--|--|
| 11 | PISO DO BAÚ | | | |
| 12 | PORTAS (EXTERNO/ INTERNO) | | | |
| 13 | PAREDES LATERAIS | | | |
| 14 | TETO (EXTERNO/ INTERNO) | | | |
| 15 | PAREDE FRONTAL | | | |
| 16 | UNIDADE DE REFRIGERAÇÃO | | | |
| 17 | ESCAPAMENTO | | | |

| | | | | |
|----------------------------|--|--|--|--|
| OBSERVAÇÕES GERAIS: | | | | |
| | | | | |


| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 22 de 25 |

ANEXO II – FICHA DE INSPEÇÃO - CONTÊINER


Esta inspeção deverá ser realizada **previamente** ao carregamento da unidade de carga.

| | | | |
|------------------------|--|-------------|-----------------------------|
| REF. CLIENTE | | NOTA FISCAL | |
| NÚMERO DO CONTÊINER/CE | | DATA E HORA | ____/____/____ ____:____ |
| NOME DO RESPONSÁVEL | | CPF: | |


7 PONTOS DO CONTEINER



| Pts. | VERIFICAÇÃO | CONFORME | NÃO CONFORME | OBSERVAÇÃO |
|------|-------------------|----------|--------------|------------|
| 1 | CHASSI (EXTERIOR) | | | |
| 2 | PORTAS | | | |
| 3 | PAREDE DIREITA | | | |

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 23 de 25 |


| | | | | |
|----------------------------|---|--|--|--|
| 4 | PAREDE ESQUERDA | | | |
| 5 | PAREDE FRONTAL | | | |
| 6 | TETO (EXTERNO/ INTERNO) | | | |
| 7 | PISO | | | |
| 8 | CARCAÇA DO VENTILADOR (SE APLICÁVEL) | | | |
| OBSERVAÇÕES GERAIS: | | | | |
| | | | | |

| | | | | |
|---|---|--------------------------------|-------------------|-----------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 24 de 25 |

ANEXO II – FICHA DE INSPEÇÃO – INTEGRIDADE CONTÊINER

Esta inspeção deverá ser realizada **posteriormente** ao carregamento da unidade de carga.

| REF. CLIENTE | | NOTA FISCAL | | |
|------------------------|--|-------------|-----------------------------|------------|
| NÚMERO DO CONTÊINER/CE | | DATA E HORA | ____/____/____ ____:____ | |
| NOME DO RESPONSÁVEL | | CPF: | | |
| Pts. | VERIFICAÇÃO | CONFORME | NÃO CONFORME | OBSERVAÇÃO |
| 1 | VISUALIZAÇÃO DO MECANISMO Trancas, transpassadores de cabo etc. | | | |
| 2 | VERIFICAÇÃO DO LACRE Conferir numeração fidedigna e correspondência documental. | | | |
| 3 | VERIFICAÇÃO DA AFIXAÇÃO DO LACRE Puxar para conferir o acerto da afixação. | | | |

| | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------|------------------------|
|  | DIRETRIZES OPERACIONAIS PARA PARCEIROS COMERCIAIS | | | |
| | SEGURANÇA DA CARGA E DO TRANSPORTE | | | |
| Código DR-SEG-001 | Data Emissão 02/12/2024 | Data de Vigência 01/01/2025 | Revisão nº 000 | Página 25 de 25 |

| | | | | |
|----------------------------|--|--|--|--|
| 4 | MOVIMENTAÇÃO DO LACRE Movimento de desenroscar, girar, visando conferir se pino não foi rosqueado a fim de possibilitar abertura e fechamento sem vestígios). | | | |
| OBSERVAÇÕES GERAIS: | | | | |
| | | | | |