



**UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA**

**GABRIEL OLIVERA**

**APLICAÇÃO DE *SOFTWARES* NO CONTROLE DO DESPACHO ADUANEIRO  
BRASILEIRO DAS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS**

Florianópolis

2015

**GABRIEL OLIVERA**

**APLICAÇÃO DE *SOFTWARES* NO CONTROLE DO DESPACHO ADUANEIRO  
BRASILEIRO DAS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS**

Trabalho apresentado ao Curso de Relações Internacionais em 2015, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Rejane Roecker, Ma.

Florianópolis

2015

**GABRIEL OLIVERA**

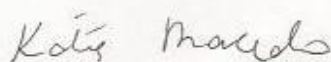
**APLICAÇÃO DE SOFTWARES NO CONTROLE DO DESPACHO ADUANEIRO  
BRASILEIRO DAS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para a obtenção de título de Bacharel em Relações Internacionais e aprovado em sua forma final, pelo Curso de Relações Internacionais da Universidade do Sul de Santa Catarina – Unisul, em 23 de junho de 2015.

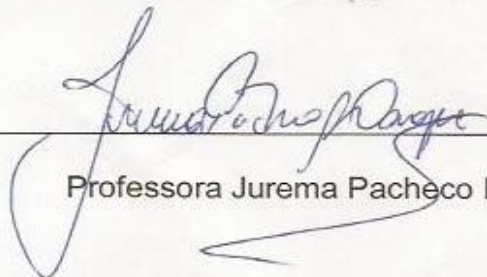
Florianópolis, 23 de Junho de 2015



Professora e Orientadora Rejane Roecker, Ma.



Professora Kátia Regina de Macedo



Professora Jurema Pacheco Marques

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço aos meus pais, Carlos e Clarice, pelo amor e apoio incondicional ao sempre acreditar e investir no meu futuro. Por me mostrar que é possível alcançar meus sonhos e que o meu destino é feito a partir da dedicação e atitude que tenho nas minhas atividades do dia a dia.

Ao meu irmão, Carlos, pelo exemplo de pessoa, por ser uma amizade sempre presente em minha vida e pelo apreço com que me auxiliou a superar as dificuldades.

À minha namorada, Manoela, pela paciência e dedicação, não medindo esforços para que fosse possível atingir o meu objetivo. Demonstrando um constante e carinhoso apoio.

À Professora Rejane Roecker, pela dedicação à elaboração deste Trabalho de Conclusão de Curso, pela paciência durante as correções e pelos incentivos e suporte prestados que me deram confiança para seguir em frente.

A todos os Professores (a) pelo conhecimento repassado nesta etapa acadêmica.

Aos meus amigos que compartilham comigo as alegrias e tristezas da vida, sempre acreditando em meu potencial. Assim, me dando a certeza de que nunca estarei sozinho nesta caminhada.

E a todos aqueles que de forma direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho.

“Suba o primeiro degrau com fé. Não é necessário que você veja toda a escada. Apenas dê o primeiro passo”

(Martin Luther King)

## RESUMO

No presente Trabalho de Conclusão de Curso tem-se como objetivo verificar os benefícios proporcionados pela aplicação de *softwares* para a modernização do controle aduaneiro brasileiro e desembaraço para liberação de carga nos portos brasileiros durante uma importação, por meio de uma pesquisa aplicada, qualitativa, descritiva, utilizando-se o estudo bibliográfico. Demonstra-se que com a abertura dos mercados, através do pensamento liberalista, surgiu o fenômeno da globalização que intensificou o Comércio Internacional, proporcionando a criação de um mundo interligado. É apresentado o contexto histórico do Comércio Exterior no Brasil que demonstra a crescente necessidade, ao longo das últimas décadas, de modernização dos sistemas de informação que coordenam e efetuam o controle das importações, principalmente sobre as atividades de despacho e desembaraço aduaneiro para liberação das cargas nas importações marítimas. Descreve-se os principais sistemas de informação utilizados nesta função: o Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX e o Sistema de Controle de Carga Brasileiro – SISCARGA; e relata-se como vem ocorrendo o procedimento destas atividades por meio das ferramentas supracitadas. Por fim, são analisados os benefícios ocasionados devido à aplicação de sistemas de informação para modernização do controle aduaneiro brasileiro e desembaraço para liberação de carga dentro dos portos deste país. A partir deste estudo, como principais conclusões, demonstra-se que a implantação dos sistemas trouxe maior agilidade, eficiência nos serviços prestados e segurança, protegendo os consumidores brasileiros e proporcionando um cenário de crescimento econômico as empresas e indústrias do país, evitando a prática desleal de comércio; além da diminuição de burocracias que antes oneravam o processo. Acabou, também, promovendo uma vantagem competitiva ao Brasil no mercado internacional, barateando os custos das operações. Nota-se que existe a necessidade destes *softwares* de sofrer constantes atualizações na busca por melhor efetuar suas atividades e suprir a crescente demanda nacional.

Palavras-chave: Comércio Exterior. *Software*. Despacho Aduaneiro.

## ABSTRACT

In this term paper has as objective to verify the benefits caused by the application software for the modernization of the brazilian customs control and clearance for cargo release in brazilian ports during an import, through applied research, qualitative, descriptive, using the bibliographic study. It is shown that with the opening of the market by liberal thought, came the globalization phenomenon that intensified international trade, providing the creation of an interconnected world. It is presented the historical context of Foreign Trade in Brazil that demonstrates the increasing need, over the past decades, modernization of information systems that coordinate and perform the control of imports, particularly about the activities of customs clearance for release of cargo in maritime imports. It describes the main information systems used in this function: the Integrated Foreign Trade System - SISCOMEX and the Brazilian Load Control System - SISCARGA; and it is reported the procedure of these activities by means of the above tools. Finally, they analyze the benefits brought by implementation of information systems to modernize the brazilian customs control and clearance for cargo release into the ports of this country. From this study, like main conclusions, it is shown that the implementation of systems brought greater agility, efficiency in provided services and security, protecting brazilian consumers and providing an economic growth scenario for the companies and industries of the country, avoiding the unfair practice trade; besides the decrease of bureaucracies that before burdened the process. Eventually also promoting a competitive advantage to Brazil in the international market, cheapening the cost of operations. It is note that there is a need for these software suffer constant updates in the search for better perform their activities and meet the growing national demand.

Key-words: International Trade. *Software*. Customs Clearance.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Território Aduaneiro .....	38
Figura 2 – Fluxograma da Importação Marítima .....	64
Quadro 1 – Quadro resumo com os benefícios proporcionados pela aplicação de softwares nos portos brasileiros durante uma importação marítima .....	72



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	6
1.1 EXPOSIÇÃO DO TEMA E DO PROBLEMA .....	7
1.2 OBJETIVOS .....	11
<b>1.2.1 Objetivo geral</b> .....	11
<b>1.2.2 Objetivos específicos</b> .....	11
1.3 JUSTIFICATIVA .....	12
1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	14
1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO.....	16
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	18
2.1 GLOBALIZAÇÃO.....	18
2.2 COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	24
2.3 COMÉRCIO EXTERIOR NO BRASIL .....	30
<b>2.3.1 Despacho aduaneiro brasileiro</b> .....	43
<b>2.3.2 Desembaraço aduaneiro brasileiro</b> .....	44
2.4 APLICAÇÃO DE <i>SOFTWARES</i> PARA COORDENAR E FISCALIZAR AS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS NO BRASIL .....	44
<b>2.4.1 Sistema de Análise das Inf. de Comércio Exterior – ALICE</b> .....	46
<b>2.4.2 Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX</b> .....	47
<b>2.4.3 Sist. Integ. de Ger. do Manif., do Trâns. e do Armaz. – MANTRA</b> .....	47
<b>2.4.4 Sistema de Controle de Carga Brasileiro – SISCARGA</b> .....	48
<b>2.4.5 Sistema Porto Sem Papel – PSP</b> .....	48
<b>3 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS</b> .....	49
3.1 <i>SOFTWARES</i> NO CONTROLE ADUANEIRO BRASILEIRO DAS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS .....	49
<b>3.1.1 Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX</b> .....	51
<b>3.1.2 Sistema de Controle de Carga Brasileiro – SISCARGA</b> .....	55

3.2 O DESPACHO E O DESEMBARAÇO ADUANEIRO BRASILEIRO NAS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS .....	58
3.3 OS BENEFÍCIOS DA APLICAÇÃO DE <i>SOFTWARES</i> PARA COORDENAR O DESPACHO E DESEMBARAÇO ADUANEIRO BRASILEIRO.....	65
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>73</b>
<b>ANEXO A .....</b>	<b>77</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>80</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Após a propagação do pensamento liberalista nos anos 70, o comércio entre pessoas, empresas e até governos de diferentes países aumentou consideravelmente. A inclusão de diversos Estados para concorrer no mercado internacional gerou competitividade, que tornou-se mais acirrada conforme o fenômeno da globalização proporcionava um mundo cada vez mais interligado; esta aproximação ocasionou a inevitável interdependência entre os países (MARTINELLI et al., 2004). Tendo em vista que o segmento de Comércio Internacional é importante para a manutenção e crescimento da balança econômica de cada país, alguns Estados, buscando vantagens competitivas, começaram a fazer acordos, se unir e formar blocos econômicos (SOUSA, 2011). Em decorrência disto, as importações e exportações se intensificaram. Apresentando desta forma, um cenário onde é cada vez mais importante para um país a necessidade de controlar estas atividades, além de regulamentar o segmento de Comércio Exterior no seu Estado, para proteger seu mercado interno, suas indústrias, empresas e a economia nacional.

No âmbito do Comércio Internacional, este mundo globalizado favorece os países que possuem pouca burocracia, uma boa infraestrutura nos pontos alfandegados e a fiscalização rápida e eficaz das cargas, tornando sua liberação mais rápida e diminuindo os custos (SILVA; RIBEIRO, 2011). Para agilizar este processo, combater erros e fraudes são utilizados sistemas de informação. Hoje, a maior parte do Comércio Internacional no mundo é efetuada através do modal marítimo, sendo também, o principal método utilizado no Brasil para exportar e importar produtos (ZANCUL, 2006). No contexto nacional, foram desenvolvidos diversos *softwares* para modernizar e coordenar as atividades dentro dos portos.

O presente Trabalho de Conclusão de Curso busca demonstrar que a fiscalização brasileira, nas importações marítimas, é realizada através do despacho e desembaraço aduaneiro, atividade atribuída ao Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX; já o controle fiscal é exercido pelo Sistema de Controle de Cargas Brasileiro – SISCARGA, somente após autorização nos

dois sistemas a carga pode ser entregue ao importador. O trabalho expõe como ocorre o procedimento, nas importações marítimas, de despacho e o desembaraço aduaneiro para a liberação da carga ao importador. Apontando e analisando os benefícios proporcionados pela implantação de sistemas para a modernização do controle no despacho e desembaraço aduaneiro e demonstra que quanto mais eficaz e rápido é este procedimento e menor a burocracia envolvida, maiores são os benefícios para a economia do Brasil e para a população do país como um todo.

A seguir, é abordada a exposição do tema e do problema de pesquisa, seguido do objetivo geral e dos objetivos específicos que buscam evidenciar os questionamentos deste projeto. A presente introdução finaliza-se com a justificativa da escolha do tema, a metodologia científica utilizada para o desenvolvimento deste estudo e a apresentação da estrutura do trabalho.

## 1.1 EXPOSIÇÃO DO TEMA E DO PROBLEMA

Comércio é a relação de troca, compra ou venda entre duas ou mais partes. Comércio Internacional, por sua vez, pode ser definido como a negociação entre diferentes Estados decorrentes de intercâmbio econômico e através de normas estabelecidas entre diferentes nações. Trata-se da transação de bens e serviços além dos limites territoriais de cada país, entre duas ou mais empresas públicas, empresas privadas, órgãos não governamentais, órgãos governamentais e, até mesmo, pessoas físicas. Já o Comércio Exterior, se refere a termos, regras e normas nacionais das transações e estudos realizados no Comércio Internacional (KEEDI, 2011).

O Comércio Exterior está subdividido em importação e exportação. É denominada como exportação a saída de um serviço/mercadoria executado dentro de um país, que tem como destino final um segundo Estado (KEEDI, 2011). Silva e outros (2008) complementam o exposto anteriormente ao afirmar que “exportações são mercadorias produzidas em determinados países e vendidas a outros. [...] é a remessa de bens de um país para o outro” (SILVA et al., 2008, p. 69). Já a prática contrária é classificada como importação (ROSA,

2011). Para Silva e outros (2008) a importação “busca atender as necessidades [...] de um país por meio da aquisição de um bem (tangível) ou de um serviço (intangível) que não é produzido [...] no país demandante” (SILVA et al., 2008, p. 24). Ao tratar-se dos campos envolvidos no Comércio Exterior, este trabalho se volta à aplicação de *softwares* para modernização do controle aduaneiro e desembaraço para liberação de carga em uma importação marítima. O período de tempo que decorre neste processo tem reflexo direto no planejamento da Logística Internacional do processo.

É um fato econômico conhecido que os recursos e os consumidores estão espalhados numa ampla área geográfica. Além disso, os consumidores não residem perto dos bens ou produtos que necessitam e as unidades de transformação, em geral, estão afastadas das fontes de matérias primas que utilizam no processo produtivo. [...] Podemos entender a logística como a gestão dos inventários, estejam eles imobilizados em algum lugar ou movimentando-se entre pontos, ao longo de um fluxo de materiais que vai desde o fornecedor das matérias-primas até o ponto final de consumo (LARRAÑAGA, 2003, p. 31).

O acompanhamento do produto no decorrer de uma importação é exercido pelo agente de cargas que, no mundo dos negócios internacionais, é conhecido como *freight forwarder*. O transitário de carga (*freight forwarder* ou *forwarding agent*) é classificado, por Keedi e Mendonça (2000, p. 76), como

[...] um prestador de serviços que está habilitado a fazer por seu cliente um trabalho completo, desde a retirada da mercadoria em seu depósito/fábrica até a entrega no armazém do importador. Assim, realiza todos os trâmites necessários, como a reserva de espaço em veículos transportadores, embarque, desembarque, emissão de documentos, contratação de câmbio, ação junto a repartições públicas, agências governamentais, agências marítimas, etc., bem como operações de liberação e despacho da carga, ou seja, executando também as funções de comissária de despachos.

Através desta exposição de Keedi e Mendonça (2000), pode-se perceber que existe uma proximidade muito grande entre o agente de cargas e o despachante aduaneiro. Os mesmos autores discriminam, ainda, a função da segunda parte como sendo

Comissária de Despachos – É uma empresa prestadora de serviços, que atua nos portos, aeroportos e pontos de fronteira, apta a auxiliar os comerciantes nos trâmites necessários ao desembaraço aduaneiro de mercadorias importadas ou a exportar. [...] Ele sempre tem, vinculado a seus quadros, como contratado, um despachante, que é um profissional, autorizado, além do dono da carga, a exercer a

função mencionada, de despacho e liberação da mercadoria (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 76).

A maneira como ocorre o despacho e desembaraço aduaneiro e o espaço de tempo que leva até que seja concluída a liberação da carga no destino, ocasiona a mudança do planejamento logístico delineado anteriormente pelo importador. O mesmo precisa que o processo seja concluído dentro de um determinado período, para que não perca negócios e tenha a mercadoria disponível em estoque para seus clientes. Larrañaga (2003) reforça este pensamento de cooperativismo e influência que o trabalho de um setor tem sobre o outro, através da seguinte constatação: “a economia está cada vez mais interligada por fornecedores de materiais, sistemas logísticos, capacidade de fabricação e mercados” (LARRAÑAGA, 2003, p. 56). Diante do exposto, é possível perceber a necessidade de um trabalho em equilíbrio entre todas as partes. Esta exigência de uma maior comunicação tem-se tornado cada vez mais evidente nos últimos anos, devido ao aumento das relações comerciais entre os diferentes Estados. Ainda conforme o mesmo autor:

A queda do crescimento econômico nos países industrializados aconteceu quase simultaneamente com o aumento da produtividade na fabricação e na logística, devido à disponibilidade de novas tecnologias. O resultado foi o excesso de capacidade. Nesse ambiente, a forma mais direta de uma empresa aumentar seu faturamento e seus lucros foi por meio da expansão global em outras regiões desenvolvidas ou em países em desenvolvimento. A expansão requer a integração das capacidades globais de fabricação e comercialização e a iniciação do suporte logístico para os novos locais de negócios. Assim, a procura de crescimento e lucro é uma força fundamental que empurra as empresas a servirem mercados globais (LARRAÑAGA, 2003, p. 47).

A partir dessa expansão das empresas em busca por novos locais de negócios, houve a intensificação das relações comerciais entre o Brasil e diferentes nações, propiciando, além de outras consequências, o aumento das importações. Faro e Faro (2010) afirmam que “o processo de globalização econômica ocorrido nos últimos anos acelerou o ritmo do comércio mundial, levando à inserção cada vez maior do Brasil no cenário internacional” (FARO; FARO, 2010, p. 01). Este acréscimo tornou imprescindível a busca por otimizar o processo para que as mercadorias atinjam mais rápido e com maior segurança o local aonde estavam destinadas a chegar.

Para que o aprimoramento do procedimento de controle do despacho e desembaraço aduaneiro se torne possível, é primordial a modernização dos sistemas e do controle por parte do governo, procurando monitorar e proteger o mercado interno e os seus consumidores. Na busca por essa modernização, o princípio da digitalização, na fiscalização das importações e exportações brasileiras, se deu através da criação dos sistemas de informação. Em 1991, surgiu o primeiro *software* chamado Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior - ALICE. Posteriormente o sistema de informação mais importante inserido no Comércio Exterior brasileiro foi o Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX - nos procedimentos de transferências internacionais, em 1993. Outro grande avanço na área, consideravelmente novo, foi a elaboração do Sistema de Controle de Carga Brasileiro – SISCARGA, em 2007. Este mecanismo entrou em atividade a partir do ano de 2008 e, através dele, é gerado o Conhecimento de Embarque Eletrônico ou “CE Mercante” (SILVA; RIBEIRO, 2011). O Conhecimento de Embarque Eletrônico se trata de um documento onde constam todas as informações apresentadas no Conhecimento de Embarque físico, mas ele está em outra plataforma, é eletrônico. Keedi e Mendonça (2000) descrevem este documento como

Conhecimento de Embarque (Bill of Lading) - O conhecimento de embarque é o documento mais importante da navegação, e um dos mais importantes do comércio exterior. É um documento de emissão do armador, podendo ser assinado pelo comandante do navio, bem como pela agência marítima representante do armador, em seu nome. É um documento de adesão, sendo que o impresso é fornecido pelo armador e preenchido de acordo com as características do próprio conhecimento de embarque, bem como da carga que vai representar (KEEDI; MENDONÇA. 2000, p. 87).

Atualmente, no Brasil, a utilização dos sistemas de informação no controle do despacho e desembaraço aduaneiro nas importações marítimas é um fato necessário para que seja possível lidar com a crescente demanda do mercado brasileiro nas últimas décadas. Para que este controle acompanhe o significativo aumento no número de transações comerciais do país, é fundamental a otimização dos *softwares* e do processo em si, além de buscar por um fluxo único de informações, o que pode reduzir o tempo utilizado para realizar a função e também auxiliar a evitar muitos erros rotineiros.

Diante do que foi apresentado, o presente Trabalho de Conclusão de Curso busca solucionar a seguinte questão: **Quais são os benefícios proporcionados pela aplicação de softwares para modernização do controle no despacho aduaneiro em portos nacionais durante uma importação?**

## 1.2 OBJETIVOS

Considerando a questão exposta acima como problema de pesquisa, seguem os objetivos a serem alcançados no presente Trabalho de Conclusão de Curso.

### 1.2.1 Objetivo geral

O objetivo geral do presente Trabalho de Conclusão de Curso é verificar os benefícios proporcionados pela aplicação de *softwares* para a modernização do controle no despacho aduaneiro em portos nacionais durante uma importação.

### 1.2.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos são:

- Identificar e descrever os principais *softwares* responsáveis por sistematizar o controle do despacho aduaneiro brasileiro nas importações marítimas;
- Explicar a forma como ocorre o controle do despacho aduaneiro brasileiro nas importações marítimas, e;



- Descrever os benefícios da inserção destas ferramentas para a modernização do controle no despacho aduaneiro nos portos do Brasil.

### 1.3 JUSTIFICATIVA

Atualmente, a importância da modernização no procedimento de controle aduaneiro e desembaraço para liberação de cargas nos portos brasileiros está em evidência, com o crescimento da troca de mercadorias para suprir as necessidades do mercado de cada país. A tendência para as próximas décadas é que esta situação continue em expansão, o que torna essencial a melhoria dos sistemas de controle utilizado pelo governo nos portos e aeroportos do Brasil. Este cenário é exposto por Silva e Ribeiro (2011), conforme segue.

A globalização parece irreversível, pois a população mundial pôde ter acesso a diversos produtos com as mais variadas tecnologias e serviços de qualidade. [...] O comércio global permitiu a população e empresas mundiais acessarem a tecnologia, ter acesso a maior variedade de marcas, melhores serviços e preço baixos, gerando aumento da demanda de produtos importados. [...] Competir no mercado global favorece os países com menos burocracia, redução de impostos voltados à exportação, infraestrutura em portos, aeroportos, malha ferroviária, malha rodoviária, câmbio e um sistema inteligente de transporte alfandegário para reduzir o tempo de permanência das mercadorias e os gargalos nos terminais marítimos de cargas (SILVA; RIBEIRO, 2011, p. 113).

Analisando a afirmação de Silva e Ribeiro (2011), verifica-se que, com a crescente globalização, existe a necessidade do sistema brasileiro de controle de exportações e importações se otimizar, para permitir que o país continue competitivo no cenário global, e ofereça, à população, um produto de qualidade com um valor acessível. Esta melhora se faz necessária, além de outras formas, na modernização do sistema de controle aduaneiro e desembaraço para liberação de cargas. Desta forma, o trabalho justifica-se na esfera governamental.

Este estudo busca mostrar que, com a crescente demanda, um monitoramento do governo mais rápido e eficaz trará benefícios para a população do país. A inserção dos sistemas modernizados trará resultados positivos ao mercado brasileiro. O fato de se aderir as novas ferramentas

proporciona maior eficiência, redução de tempo e custo do processo, eliminando também, erros rotineiros que encarecem o valor final do produto importado. O enfoque deste trabalho está na utilização dos sistemas mais modernos nos portos brasileiros, expondo a importância das ferramentas de modernização do sistema de controle do despacho e desembaraço aduaneiro na resolução dos processos de importação marítima.

Considerando o meio acadêmico, esta pesquisa se revela de grande interesse aos alunos de graduações relacionadas ao tópico abordado como, por exemplo, os cursos de Comércio Exterior e Relações Internacionais. O trabalho também se apresenta de grande importância para profissionais que atuam ou desejam exercer função na área, e busquem compreender a modernização dos sistemas brasileiros de controle das importações marítimas. Sendo assim, e observando os tópicos abordados no decorrer deste estudo, a pesquisa realizada é muito útil a estudantes e profissionais da área, devido seu aprofundamento nas questões do processo de liberação de cargas nas importações marítimas brasileiras e a modernização destes sistemas de controle.

O presente Trabalho de Conclusão de Curso foi definido a partir do interesse do autor em aprofundar os conhecimentos na área de Comércio Exterior, mais especificamente no processo de controle do despacho e desembaraço aduaneiro nas importações marítimas. O autor trabalha na área de Comércio Exterior, em uma empresa de Logística Internacional que atua como *freight forwarder*. O mesmo é responsável pelo setor operacional e trata diretamente com o assunto supracitado. A pesquisa acerca deste procedimento irá ajudar a ampliar seu conhecimento a respeito e ter um maior rendimento ao exercer sua função. Além disso, durante o dia a dia em sua rotina de serviço, constata a necessidade de otimização dos processos de importação marítima.

Por fim, este estudo proporciona um suporte para futuras pesquisas na área de Comércio Exterior, assim como, mostra-se adequado ao uso por leigos, estudantes e profissionais que demonstrem interesse em atender e compreender as perspectivas aqui elucidadas.

## 1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

No intuito de melhor explicar acerca do tema proposto e alcançar seus objetivos, a seguir serão expostos os procedimentos metodológicos. Lakatos e Marconi (1985), assim como Bastos e outros (1995), demonstram o motivo desta etapa ser imprescindível ao sucesso deste estudo:

Os trabalhos científicos devem ser elaborados de acordo com normas pré-estabelecidas e com os fins a que se destinam. Serem inéditos ou originais e contribuirão não só para ampliação de conhecimentos ou a compreensão de certos problemas, mas também servirão de modelo ou oferecer subsídios para outros trabalhos (LAKATOS; MARCONI, 1985, p. 209).

O elemento básico de uma boa metodologia consiste em um plano detalhado de como alcançar o (s) objetivo (s), respondendo às questões propostas e/ou testando as hipóteses formuladas. De fato, a “boa” metodologia é a apropriada à solução do problema e aos objetivos do estudo (BASTOS et al., 1995, p. 4).

Analisando a afirmação de Lakatos e Marconi (1985) e Bastos (1995), pode-se compreender a importância do planejamento para uma pesquisa. A seguir, como um complemento à exposição, é apresentada a definição metodológica e como deve ser a contribuição da mesma ao Trabalho de Conclusão de Curso em questão.

O método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros –, traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista (LAKATOS; MARCONI, 1985, p. 81).

Avaliando as citações, e levando-se em conta os objetivos desejados neste projeto, são apresentadas as formas como a pesquisa irá se desenvolver e como a mesma se classifica, observando sua perspectiva quanto à natureza, quanto aos objetivos, quanto a abordagem do problema e quanto aos procedimentos.

Quanto à natureza, este trabalho se dará através da pesquisa aplicada, buscando entender a necessidade de modernização dos sistemas de controle do despacho e desembaraço aduaneiro, a partir da globalização, e avaliar como este processo vem ocorrendo. Assim como, verificar o procedimento da

atualização dos sistemas nos portos brasileiros. Segundo Vilaça (2010), este método de pesquisa provém de outros estudos teóricos

Ao contrário da pesquisa teórica, investigações de natureza aplicada apresentam complexidades metodológicas e éticas muito mais complexas. Devido a estas questões, as práticas de pesquisas aplicadas estão mais frequentemente associadas ao ensino superior e a pós-graduação. Na maioria dos casos, as pesquisas aplicadas exigem e partem de estudos teóricos. Na Academia poucos são os casos de pesquisas de campo que não estejam fundamentadas ou discutidas com base na literatura existente. A teoria não deve, portanto, ser considerada como aspecto restrito às pesquisas bibliográficas (VILAÇA, 2010, p. 64).

A pesquisa aplicada, supracitada, é definida como

A pesquisa aplicada tem como motivação a necessidade de produzir conhecimento para aplicação de seus resultados, com o objetivo de contribuir para fins práticos, visando à solução mais ou menos imediata do problema encontrado na realidade (VILAÇA, 2010, p. 64 apud BARROS; LEHFELD, 2000, p. 78).

Quanto aos objetivos, a pesquisa descritiva será usada no decorrer deste estudo. Através deste método será possível descrever como vem ocorrendo a modernização do controle do despacho e desembaraço aduaneiro nos portos brasileiros, e expor os benefícios proporcionados. Este tipo de análise é apresentado por Leonel e Motta (2007) como

Esta pesquisa é aquela que analisa, observa, registra e correlaciona aspectos (variáveis) que envolvem fatos ou fenômenos, sem manipulá-los. [...] As principais técnicas de coleta de dados geralmente utilizadas na pesquisa descritiva são: formulários, entrevistas, questionários, fichas de registro para observação e coleta de dados em documentos (LEONEL; MOTTA, 2007, p. 102).

Quanto à abordagem do problema, a pesquisa será realizada através do método qualitativo, o qual remete ao estudo dos fatos para compreender a necessidade da aplicação de *softwares* para modernização do controle de despacho e desembaraço aduaneiro e como ele ocorre. Este método é exposto por D'Ambrosio (2004), conforme segue.

A pesquisa qualitativa requer do pesquisador uma atenção muito maior às pessoas e às suas ideias, procurando fazer sentido de discursos e narrativas que estariam silenciosas, tendo como foco entender e interpretar dados e discursos, mesmo quando envolve grupos de participantes e ficando claro que ela (a pesquisa qualitativa) depende da relação entre o observador e o observado (LEONEL; MOTTA, 2007, p. 108 apud D'AMBROSIO, 2004, p. 11).

Segundo Marconi e Lakatos (2008) “embora muitos autores não façam distinção entre qualitativa e quantitativa, existe uma diferença” (MARCONI; LAKATOS, 2008, p. 269 apud GOODE; HATT, 1969, p. 398). “Há uma diferença marcante em relação à maneira como são abordados os fatos, dependendo do tipo de estudo” (MARCONI; LAKATOS, 2008, p. 269). Dentro deste contexto, a divergência dos dois métodos é apresentada a seguir.

O método Qualitativo difere do Quantitativo não só por não empregar instrumentos estatísticos, mas também pela forma de coleta e análise dos dados. A metodologia qualitativa preocupa-se em analisar e interpretar aspectos mais profundos, descrevendo a complexidade do comportamento humano. Fornece análise mais detalhada sobre as investigações, hábitos, atitudes, tendências de comportamento etc (MARCONI; LAKATOS, 2008, p. 269).

Quanto aos procedimentos, a revisão literária e o embasamento teórico do tema serão feitos através de livros, publicações, artigos, declarações oficiais e também através de sites. Este tipo de pesquisa é definido por Koche (1999), como pesquisa bibliográfica.

A pesquisa bibliográfica é a que se desenvolve tentando explicar um problema, utilizando o conhecimento disponível a partir das teorias publicadas em livros ou obras congêneres. Na pesquisa bibliográfica o investigador irá levantar o conhecimento disponível na área, identificando teorias produzidas, analisando-as e avaliando sua contribuição para auxiliar a compreender ou explicar o problema objeto da investigação (KOCHE, 1999, p. 122).

Através desta etapa, foram expostos ao leitor os modos de estudo e pesquisa utilizados pelo autor para buscar o conteúdo apresentado neste projeto. A elaboração correta deste procedimento metodológico a ser utilizado no Trabalho de Conclusão de Curso, é essencial para dar ao autor uma diretriz de como deve guiar suas pesquisas a fim de conseguir seus objetivos.

## 1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO

O presente trabalho divide-se em 4 (quatro) capítulos que buscam alcançar entendimento sobre o objetivo traçado na realização da pesquisa.

No primeiro capítulo consta a introdução da pesquisa, onde estão apresentados o tema, o problema, os objetivos geral e específico que se buscam alcançar e a justificativa da pesquisa, visando demonstrar ao leitor os elementos que determinaram a composição do presente trabalho. Ainda neste capítulo, são apresentados os métodos utilizados no desenvolvimento do trabalho, o tipo de pesquisa, o método de pesquisa e as ferramentas de coleta e análise de dados que foram utilizados. Finalizando esta parte, é exposta a estrutura do trabalho.

Na fundamentação teórica, apresentada no segundo capítulo, estão sintetizados os estudos já realizados por diversos autores abordando temas como Globalização, Comércio Internacional, Comércio Exterior no Brasil; expondo o conceito e o contexto histórico de cada um. Além de retratar a aplicação de *softwares* para modernização do controle no despacho e desembaraço aduaneiro brasileiro nos portos nacionais durante uma importação marítima.

No terceiro capítulo consta a apresentação e análise de dados. Nesta etapa o autor explica o método como ocorre o controle do despacho e desembaraço aduaneiro brasileiro nas importações marítimas, explica os sistemas SISCOMEX e SISCARGA, e por fim, descreve os benefícios da inserção de sistemas para a modernização no controle do despacho e desembaraço aduaneiro brasileiro dos portos nacionais.

Nas considerações finais, quarto capítulo, são apresentadas as conclusões sobre os benefícios proporcionados pela aplicação de *softwares* para modernização do controle no despacho e desembaraço aduaneiro dos portos brasileiros durante uma importação. Nas referências, estão relacionadas as bibliografias e *sítes* consultados e utilizados como base na análise dos resultados da pesquisa.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A partir deste capítulo será abordada a conceituação teórica acerca dos seguintes tópicos: Globalização, Comércio Internacional, Comércio Exterior no Brasil; expondo o conceito e o contexto histórico de cada um. Além de retratar a aplicação de *softwares* para coordenar e fiscalizar as importações marítimas no país.

### 2.1 GLOBALIZAÇÃO

Para Martinelli e outros (2004) a palavra globalização é um termo utilizado para definir um mundo interligado, ou seja, “globalização é a variação da palavra globo, que diz respeito àquilo que está junto, no conjunto, na totalidade” (MARTINELLI et al., 2004, p. 15 apud FERREIRA, 1975, p. 689). Esta expressão, que está em evidência principalmente na última década, apesar de não ter uma definição própria e já ter recebido inúmeros significados, é comumente associada a um mundo aonde não existem barreiras. O conceito de globalização é evidenciado por Sousa (2011), quando descreve que “recebeu vários significados, que entre as suas mais variadas expressões, objetivam expressar um mundo sem fronteiras, que possibilite uma economia global para os mercados internos já saturados” (SOUSA, 2011, p. 2). Martinelli e outros (2004) complementam, informando que “tornar-se global significa expandir, procurar mercados diferentes, atingir outras culturas e países, produzir ou ser representado em outros mercados. Significa, também, aumentar seus riscos, enfrentar dificuldades e problemas, pessoas e concorrentes, governos e sistemas socioeconômicos diferentes” (MARTINELLI et al., 2004, p. 17).

Não se sabe, exatamente, quais as proporções que este fenômeno pode atingir. Silva e outros (2008) relatam que "quanto mais evolução, mais troca de mercadorias, mais forte a globalização, que deu apenas pequenos passos em

direção aonde pode chegar. Ela se intensificará nas próximas décadas, é irreversível" (SILVA et al., 2008, p. 89). Ao mesmo tempo em que desconhecemos o seu futuro, temos conhecimento dos fatores que fomentaram em uma maior integração internacional. Martinelli e outros (2004) apresentam os elementos que estimularam o surgimento do termo globalização, como sendo "a competição entre os concorrentes; mercados que demandam qualidade, produtos com pequenos ciclos de vida, alianças para ganhar novos mercados; frequente mudança tecnológica dentro dos negócios" (MARTINELLI et al., 2004, p. 17 apud RHINESMITH, 1993, p. 45). Ou seja, procurando se sobressair nos elementos citados anteriormente, os mesmos autores expõem que "o termo globalização surge da necessidade de minimização de distâncias e custos, atendimento de interesses, facilidade de negociações, envolvendo a busca de contentamento das duas ou mais partes envolvidas" (MARTINELLI et al., 2004, p. 15).

Na busca para suprir as necessidades supracitadas, e com o desenvolvimento da tecnologia, os mercados mundiais começaram a se integrar. As economias dos países se tornaram interdependentes e a troca de mercadorias, serviços e informações cresceu gradualmente. De acordo com Martinelli e outros (2004) a globalização se trata de uma "*nova era*" mundial, e o mesmo, expõe a seguir, o cenário internacional atual analisando pela perspectiva da globalização.

Sabe-se que o fenômeno globalização está-se ampliando e afetando cada vez mais empresas, pessoas e países. [...] Com os rápidos acontecimentos e mudanças da humanidade, as distâncias diminuíram e os contatos aproximaram-se. [...] Economias buscam fortalecer-se para sobreviver e enfrentar a nova realidade, países buscam contatos e formam blocos comerciais para serem competitivos. Pode-se dizer que a globalização é o começo de uma *nova era*, em que economias visam o fortalecimento, a competição deixa de ser um fator superficial e passa a ser inevitável, e os países deixam no passado suas diferenças, buscando entender as múltiplas diferenças culturais, juntando-se em blocos comerciais (MARTINELLI et al., 2004, p. 15).

A nova realidade que as nações estão enfrentando só foi reconhecida a partir da década de 70, onde o pensamento liberalista<sup>1</sup> derrubou as barreiras

---

<sup>1</sup> Pensamento liberalista: O liberalismo surgiu no final do século XVII, este pensamento se trata de uma determinada concepção em que o Estado deve ter funções limitadas (FONSECA, 2010).



econômicas anteriormente existentes e começou a entrar em evidência. Principalmente nos governos que estavam no poder durante este período nos Estados Unidos e no Reino Unido. Martinelli e outros (2004) relatam esta conjuntura, afirmando que “a globalização, no entanto, somente começou a ser reconhecida no final da década de 70, começo da década de 80, com o liberalismo e a queda de algumas barreiras que marcaram os governos de Ronald Reagan, nos Estados Unidos, e de Margaret Thatcher, no Reino Unido” (MARTINELLI et al., 2004, p. 15).

Anterior à aplicação do liberalismo haviam inúmeros bloqueios protecionistas nos mercados nacionais que impediam o crescimento do comércio de produtos e de capital intelectual entre os Estados. Sousa (2011) ratifica o exposto anteriormente e complementa Martinelli e outros (2004) demonstrando a importância da implementação do Estado Neoliberal para uma maior integração mundial, informando que “a globalização está intimamente associada ao surgimento do Estado Neoliberal, que teve a sua origem no início do século XX na Inglaterra, mas que se consolidou apenas no governo da Primeira Ministra Margareth Thatcher” (SOUSA, 2011, p. 3). Analisando estas afirmações, é evidente que o processo de liberação do Comércio Internacional foi o pontapé inicial para o surgimento da globalização. De acordo com Coutinho (1998) outro fator muito importante para estimular a globalização foi o avanço tecnológico que ocorreu nas últimas décadas.

A globalização é consequência natural da liberação do comércio internacional, combinada com o avanço da tecnologia e com a desregulamentação e/ou flexibilização das normas da economia interna de cada país. O efeito maior do funcionamento dessa engrenagem é por causa do aumento da velocidade e do barateamento das telecomunicações, decorrentes do desenvolvimento tecnológico (COUTINHO, 1998, p. 8).

Sousa (2011) afirma que através da influência proporcionada pela propagação do Estado Neoliberal a integração internacional se tornou mais relevante aos olhos dos governos e progrediu de acordo com as necessidades dos países e do nível tecnológico mundial. Ao longo da história, diversos acontecimentos instigaram o crescimento e aumentaram a relevância do fenômeno da globalização. A vitória do capitalismo sobre o socialismo após a Segunda Guerra Mundial, e o avanço da Comunidade Comum Europeia, assim

como, a criação de outros blocos econômicos foram alguns dos mais importantes. Para Martinelli e outros (2004) os anos noventa também tem grande influência sobre a globalização, pois “caracterizam-se pela expansão dos grandes complexos industriais, em que empresas de logística foram necessárias para coletar diversas partes de um produto final em diferentes áreas geográficas do planeta” (MARTINELLI et al., 2004, p. 147). Vazquez (1995) complementa relatando que os países tentam se fortalecer e “formam-se os grupos regionais, as alianças, para que os países, unidos nos mesmos objetivos possam disputar com maiores possibilidades de sucesso sua fatia no bolo” (VAZQUEZ, 1995, p. 11).

A criação dos blocos econômicos é uma demonstração da importância atribuída ao pensamento liberalista nos últimos anos. Hoje em dia, os Estados estão em busca de uma economia unificada e anseiam pela diminuição das barreiras de forma gradativa para os seus mercados internos já saturados. Di Sena Junior (2003), demonstra as consequências do liberalismo para os mercados, relatando que a “liberação aumenta a produtividade das empresas e facilita o acesso destas fontes a capital e tecnologia. A produtividade também aumenta quando as empresas são expostas à demanda internacional e aos preços mais acessíveis de competidores de outros países” (DI SENA JUNIOR, 2003, p. 51).

Para Vazquez (1995), “a globalização internacional da economia faz com que os países intercambiem bens e serviços com mais rapidez, num fluxo que tende a ser cada vez mais ágil e interativo” (VAZQUEZ, 1995, p. 11). Esta transferência de conhecimento e bens materiais, fez com que crescesse o acesso à tecnologia e, conseqüentemente, elevasse a qualidade dos produtos e os preços diminuíssem. Esse conjunto de fatores culmina numa maior produtividade, e como resultado, surge a procura pela demanda em outros países para comercialização dos produtos. No mercado internacional encontra-se a competitividade com os outros Estados.

Os mercados são outra preocupação para a globalização e, conseqüentemente, para os gestores globais. Qualidade, novos produtos, mudança de gosto, moda global e diminuição do ciclo de vida dos produtos fazem com que novas estratégias sejam procuradas e adotadas. Mais uma vez, parcerias, alianças, fusões e aquisições são alternativas saudáveis (MARTINELLI et al., 2004, p.19).

A partir do exposto por Martinelli e outros (2004), é visível que a competitividade encontrada no mercado internacional preocupa os Estados na busca por um crescimento econômico saudável. Os mesmos autores relatam que alguns dos motivos para os governos investirem na exportação é que “com a saturação dos mercados internos, faz-se necessária a transnacionalização dos mercados, que visam a novos consumidores para seus produtos. A tendência passa a ser a de fortalecer e valorizar a empresa e o país, sem impor proteções alfandegárias” (MARTINELLI et al., 2004, p. 16). Já no caso das importações, é “devido à falta de matérias-primas ou à não especialização das empresas nacionais, alguns países buscam outros como fontes de recursos ou de tecnologia para suprir suas necessidades” (MARTINELLI et al., 2004, p. 16).

Vazquez (1995) afirma que “as empresas, como os governos, devem estar preparadas para essa nova era, para enfrentar os novos desafios que apresentam no dia a dia de suas atividades” (VAZQUEZ, 1995, p. 11). De acordo com Martinelli e outros (2004) um dos métodos para uma nação se tornar competitiva, atualmente, no cenário global é buscar integrar blocos econômicos e realizar acordos comerciais com outros países. Os governos deixam de lado suas diferenças, políticas e culturais, juntando-se em busca de um bem comum e tornando o mundo cada vez mais interligado e sem barreiras.

A “*nova era*” citada é a atual realidade mundial proporcionada pela globalização, o que culminou com o avanço da tecnologia, reduzindo o tempo da transferência de informações e mercadorias, e também, aproximando ainda mais os indivíduos, as empresas e os Estados. O que, segundo Martinelli e outros (2004)

possibilitou a transmissão mais rápida de dados e notícias. Hoje, é possível saber, em tempo real, como uma economia está se comportando, se uma empresa faliu ou se uma guerra está acontecendo, com imagens e informações precisas e detalhadas; é possível telefonar, ou até mesmo conversar, visualizando pelo vídeo a outra parte, de qualquer local do planeta; é possível comprar qualquer coisa através de um monitor de computador e receber, alguns dias depois, em casa; é possível acessar bancos de dados de várias origens, em qualquer país (MARTINELLI et al., 2004, p. 16).

Para Martinelli e outros (2004) essa mundialização da economia faz com que a negociação internacional se torne um processo “em que tudo o que está

acontecendo no globo pode ser de fundamental importância” (MARTINELLI et al., 2004, p. 143). Esta aproximação teve inúmeros benefícios para a sociedade, ao mesmo tempo que trouxe consequências ruins. O contexto que se sucedeu em decorrência da globalização é exposto por Sousa (2011), a seguir.

Assim, a globalização em decorrência do avanço tecnológico trouxe várias consequências positivas e negativas. Dentre os efeitos positivos pode-se enumerar a diminuição de barreiras geográficas, políticas e econômicas, [...] maior fluxo de capitais, pessoas e mercadorias, aproximando sobremaneira as pessoas de diferentes regiões do mundo. Por outro lado, pode-se elencar, consequências negativas, como o crime organizado, paraísos fiscais, tráfico de pessoas, de mercadorias, de entorpecentes e órgãos, e de baixos salários (SOUSA, 2011, p. 4).

Os efeitos positivos da globalização e, até mesmo os negativos, supracitados por Sousa (2011), resultaram no cenário mundial em que vivemos atualmente. Sendo assim, reconhecendo os desafios apresentados na atualidade, para Pereira (2010), a partir deste fluxo de transações, independente de aplicabilidade econômica, política ou cultural, se sucederam dois conceitos de importância para este estudo: Comércio Internacional e Comércio Exterior.

O mesmo autor identifica que quando as transações comerciais são regidas através de normas criadas em comum acordo entre dois ou mais Estados e, também, a partir de órgãos internacionais, é denominado Comércio Internacional. Ao tratar-se da normativa interna de um determinado país, regras e estudos nacionais do mercado global, é qualificado como Comércio Exterior (PEREIRA, 2010).

A seguir é apresentado o conceito e o contexto histórico do Comércio Internacional, retratando o cenário deste segmento aos passos do fenômeno da globalização.

## 2.2 COMÉRCIO INTERNACIONAL

Os governos, como um todo, perceberam os inúmeros benefícios proporcionados pela prática do Comércio Internacional através do liberalismo econômico. A disponibilidade de uma variedade de produtos, de maior qualidade e melhores preços motivaram os países a elaborarem acordos com diversas outras nações para facilitar e estimular esta atividade. Isto acabou impulsionando as importações e exportações e, atualmente, a troca de mercadorias, serviços, informações e tecnologia é tão grande entre os mais diversos Estados que se originou o termo globalização, para definir esta interação mundial.

O Comércio Internacional existe muito antes deste fenômeno do mundo interligado, mas só obteve ascensão após o surgimento da globalização. De acordo com Pereira (2010) é definido como a tratativa de questões internacionais, operações de troca advindas de intercâmbio econômico. As regras e normas aplicáveis e vigentes, no Comércio Internacional, provem de tratados acordados entre dois ou mais países. Ou também, criadas por organismos internacionais acreditados e com credibilidade, que tenham como objetivo, a facilitação dos negócios internacionais.

[...] questões internacionais, tais como operações de trocas entre países decorrentes de intercâmbio econômico (aplicável a mercadorias, serviços e mão-de-obra), político e cultural. Estas normas são aplicáveis uniformemente a mais de um país, visando a facilitação dos negócios internacionais que seriam as trocas comerciais entre países. Observe que estes tipos de regras são criadas e disciplinadas por acordos estabelecidos entre países, ou então, são criadas por organismos internacionalmente acreditados e aderidas pelos países em todo o mundo (PEREIRA, 2010).

Segundo Martinelli e outros (2004) por envolver dois ou mais personagens que possuem culturas diferentes e normativas próprias, a negociação internacional é mais complexa do que num âmbito nacional. Silva e outros (2008) explicam a interdependência ao relatar que “sabe-se que nenhum país é autossuficiente, o que faz com que busque no mercado internacional fontes que supram suas carências. Essa interdependência econômica delimita a nova ordem econômica mundial caracterizada pelo fenômeno da

globalização” (SILVA et al., 2008, p. 23). Sendo assim, o Comércio Internacional envolve uma série de macro fatores, no qual, ao se analisar o mercado doméstico é encontrado um número consideravelmente menor. Ou seja, durante a negociação internacional diversos aspectos devem ser avaliados para que ambas as partes envolvidas tenham benefícios. Martinelli e outros (2004) apresentam este contexto a seguir.

As negociações em âmbito internacional são revestidas de maior complexidade se comparadas com às negociações domésticas, uma vez que o número de variáveis envolvidas é bem maior. Há uma série de macro fatores que influenciam as negociações globais, como o clima político e econômico das regiões envolvidas. Há também, aspectos organizacionais que impactam as estratégias de negociação (MARTINELLI et al., 2004, p. 91).

Analisando a afirmação citada anteriormente de Pereira (2010) complementada por Martinelli e outros (2004), pode-se compreender a definição e a complexidade do Comércio Internacional que é, atualmente, a engrenagem que move a economia dos Estados. É o setor responsável pela regulamentação e manutenção da balança comercial dos países, essencial para o desenvolvimento e continuidade do crescimento dos mesmos. Bizelli e Barbosa (2000) apresentam esta conjuntura, descrevendo a importância da atividade para as nações.

O comércio internacional é setor de primordial importância tanto para países menos desenvolvidos, como para os países que atingiram estágio superior de desenvolvimento. Nos primeiros, os governos estão conscientes que, da expansão do intercâmbio e da melhoria das condições de troca, muito depende o crescimento econômico; nas nações mais poderosas os esforços são renovados, visando a melhores posições no mercado mundial, necessárias a manutenção de ritmo de desenvolvimento e, assim, do prestígio de que desfrutam entre as demais nações. Indistintamente, portanto, países pobres e países ricos lutam para obter no comércio exterior recursos que favoreçam o incremento de suas importações de bens de capital, produtos intermediários, serviços e bens de consumo, indispensáveis ao progresso social e à elevação dos padrões de vida de suas populações (BIZELLI; BARBOSA, 2000, p.15).

Após os países constatarem o que está descrito por Bizelli e Barbosa (2000), identificando o Comércio Internacional como um meio de dar andamento ao progresso social e elevar a qualidade de vida da população, os Estados começaram a encarar o setor como digno de uma maior relevância. De acordo com Sousa (2011), atualmente, encontram-se economias

regionalizadas como, por exemplo, o Mercado Comum do Sul - MERCOSUL<sup>2</sup> e o Tratado Norte-Americano de Livre Comércio - NAFTA<sup>3</sup>, uma demonstração da importância dada pelas nações a este setor. Estes blocos econômicos, hoje em dia, se submetem a uma economia globalizada aonde cada nação deve brigar por seu espaço no Comércio Internacional. Como informa Vazquez (1995), a seguir.

O mundo está-se tornando uma aldeia global. E, acreditemos ou não, queiramos ou não, fazemos parte dessa aldeia. O surgimento de grupos econômicos ([...]NAFTA, MERCOSUL [...]) é uma evidência da necessidade de lutarmos por nosso lugar, inserindo-nos no contexto, sob pena de exclusão compulsória. Não podemos ficar fora, até por instinto ou necessidade de sobrevivência. A interdependência mundial está criada (VAZQUEZ, 1995, p.17).

Considerando as circunstâncias referidas por Vazquez (1995), no momento atual, o processo de integração entre os países vem crescendo paulatinamente e o desenvolvimento da tecnologia e da comunicação vem fomentando este processo. Silva e Ribeiro (2011) expõe as consequências da abertura comercial entre diferentes países, afirmando que “o comércio global permitiu a população e empresas mundiais acessarem a tecnologia, ter acesso a maior variedade de marcas, melhores serviços e preço baixos, gerando aumento da demanda de produtos importados” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p. 114).

Esta situação global causa a interdependência entre os mercados que realizam transações entre si, um fator que avaliando este cenário, só tende a aumentar e inevitavelmente se tornar imprescindível para a estabilidade econômica de cada Estado. Tal conjuntura apresentada por Vazquez (1995) e o que decorre do exposto por Silva e Ribeiro (2011), demonstra a necessidade dos governos de se prepararem para incorporar e integrar ao Comércio Internacional. Martinelli e outros (2004) complementando os autores anteriores relata a importância da atuação dos governos no contexto do Comércio Internacional afirmando que “em grandes negociações globais, os governos

---

<sup>2</sup> MERCOSUL: O Mercado Comum do Sul trata-se de um bloco econômico, criado em 1991 com a assinatura do Tratado de Assunção por Paraguai, Brasil, Uruguai e Argentina. Outros Estados associados são Bolívia, Venezuela, Chile, Peru, Colômbia e Equador. O México integra o bloco apenas como Estado observador (MACHADO, 2000).

<sup>3</sup> NAFTA: O Tratado Norte-Americano de Livre Comércio é um bloco econômico formado em 1992 pelos países da América do Norte: Estados Unidos, México e Canadá (ESPÓSITO, 2011).

dos países envolvidos atuam diretamente como parte no processo de negociação” (MARTINELLI et al., 2004, p. 102). O mesmo autor descreve o papel do governo como:

Os governos dos Estados-nação desempenham papel importante no comércio internacional. Mesmo quando a negociação internacional ocorre entre empresas privadas, as diferenças ideológicas, políticas, econômicas e legais resultam em diferenças e desafios a serem superados pelas partes envolvidas (MARTINELLI et al., 2004, p. 102).

A interdependência, referenciada acima, só foi possível após um longo período de conscientização. Em meados do século XIX, os ideais de liberalismo econômico que já estavam implementados na sociedade, se apresentavam de maneira limitada devido à forte atuação do governo nas questões econômicas. Nesta época, existiam inúmeras barreiras para produtos vindos de outros países devido ao protecionismo dado ao mercado nacional. Portanto, a intervenção do Estado na economia era grande. Somente no final do século XIX, com a intensificação do Comércio Internacional, é que o liberalismo alcançou o seu auge. Este fato é apresentado através da afirmação de Di Sena Junior (2003).

O liberalismo econômico atingiu o apogeu no final do século XIX, porém muitos de seus pressupostos ainda não haviam sido implementados satisfatoriamente, tais como a livre concorrência e a autonomia da vontade. No primeiro caso, as inúmeras barreiras tarifárias existentes emperravam sobremaneira o comércio, enquanto no segundo, a forte intervenção estatal na economia deixava evidente que o indivíduo não gozava de autonomia ilimitada (DI SENA JUNIOR, 2003, p. 38).

Esta intensificação, supracitada, decorreu da necessidade dos países de se reconstruírem após a II Guerra Mundial. Foi este, o principal motivo para que os governos deixassem de lado o massivo protecionismo anteriormente aplicado e abrissem seus mercados. Assim, praticando alguns pressupostos do liberalismo. Os países envolvidos no grande conflito se reuniram para definir o rumo da economia mundial; regulamentando, incentivando e demonstrando a importância do Comércio Internacional às demais nações. Este cenário é exposto por Di Sena Junior (2003), conforme segue.

Após a II Guerra Mundial, os países egressos do conflito passaram a compreender o comércio internacional como instrumento necessário à recuperação dos países europeus. Revisitando ideias então esquecidas, representantes de diversos países reuniram-se em



Bretton Woods, em 1944, para traçar os rumos econômicos a serem adotados nos próximos anos. Defendendo o livre-comércio como o instrumento eficaz na persecução de níveis mais elevados de bem-estar, vários países engajaram-se na regulamentação do comércio internacional (DI SENA JUNIOR, 2003, p. 39).

Com o decorrer do tempo, após o incentivo ao liberalismo econômico, o comércio entre os países foi crescendo aos poucos. A troca de produtos e informações entre os Estados estimulou o desenvolvimento da tecnologia, diminuindo os custos e o tempo empregados. Desta maneira eliminando também outras barreiras que, anteriormente, impediam a realização da atividade de Comércio Internacional. De acordo com Di Sena Junior (2003), a seguir, esta situação é demonstrada.

Desde a II Guerra Mundial, as barreiras alfandegárias foram paulatinamente reduzidas. Outros elementos também auxiliaram o incremento do comércio internacional, tais como a redução dos custos de transporte, a melhoria dos meios de comunicação, a redução do tempo e do custo das transações comerciais. A eliminação das barreiras naturais ao comércio impulsionou a globalização e fez crer que os benefícios dela advindos atingiriam a todos (DI SENA JUNIOR, 2003, p. 47).

as tarifas e outras restrições quantitativas diminuíram de forma significativa. No entanto, outras formas de protecionismo tornaram-se evidentes, como regulamentações técnicas. Nesse sentido, diversos países têm muitos regulamentos em vigor que estabelecem requisitos de qualidade, segurança, composição, processo produtivo, embalagem, rotulagem, [contratos], etc para os produtos comercializados em seus territórios. Essas regulamentações nacionais podem consistir, muitas vezes, nas denominadas 'barreiras técnicas ao comércio'. A adoção e a implementação dessas medidas governamentais podem, contudo, visar, à proteção de objetivos legítimos, como saúde, segurança e meio ambiente. Essas justificativas legítimas podem, muitas vezes, servir de explicação para a imposição de exigências técnicas protecionistas (BRASIL, 2015).

Para Sousa (2011), a nova realidade que o mundo enfrenta hoje é de uma economia globalizada, aonde os países buscam acordos e criam grupos econômicos regionalizados para tentar ganhar força e competir no mercado internacional. Na época atual, a otimização dos meios de comunicação tornou mais fácil os negócios entre indivíduos, empresas e governos de diferentes nações, o que por consequência, aumentou o câmbio de mercadorias, pessoas, informações e tecnologia. O avanço tecnológico reduziu o período utilizado para transferir uma mercadoria de um país para o outro, melhorando os meios de transporte e de controle dos produtos, desta maneira, acabou integrando ainda mais os Estados. Este contexto é apresentado por Sousa

(2011) no qual, pelo próprio bem econômico, nenhum governo deve ausentar-se da globalização.

Ratifica-se que a sociedade moderna encontra-se inserida no cenário internacional de globalização da economia, com a mundialização e massificação dos meios de comunicação e das relações contratuais. O Brasil, como qualquer outro país, não pode ficar à mercê deste cenário, isso posto, tratou de disciplinar situações não previstas em lei as quais são ações rotineiras dos cidadãos brasileiros. Nesse sentido, quando se fala em globalização como um processo de integração, deve-se estar atento para o fato de que hoje o mundo se transformou numa verdadeira “aldeia global”, o que envolve a troca e transferência de mercadorias, pessoas, informações, comunicação, tudo facilitado pela eletrônica (SOUSA, 2011, p. 7).

De acordo com Sousa (2011), o contrato serve para disciplinar situações de relações econômicas. O contrato é um documento onde as partes envolvidas definem suas obrigações sobre determinado assunto e, assim, prevenindo-se de futuras adversidades que possam surgir. Na prática internacional, Martinelli e outros (2004) definem que “o contrato internacional insere-se no conjunto das relações econômicas internacionais, o que implica levar em conta o contexto econômico e político no qual se inscreve o contrato, bem como as diferenças nos sistemas jurídicos nacionais” (MARTINELLI et al., 2004, p. 128 apud CASELLA, 1993, p. 128).

Martinelli e outros (2004) complementam a citação de Sousa (2011), indicando que “o aumento do comércio internacional vem incitando empresas e Estados a realizarem contratos em âmbito internacional” (MARTINELLI et al., 2004, p. 202). Ou seja, o “processo de globalização acelerada da sociedade internacional resulta no aumento do fluxo das relações empresariais e, conseqüentemente, de acordos e contratos internacionais” (MARTINELLI et al., 2004, p. 201). Ao considerar a descrição do cenário internacional nos dias de hoje, torna-se primordial que seja disponibilizado um amparo jurídico as indústrias e empresas brasileiras, assim como, a preparação e o desenvolvimento dos mecanismos que os países possuem para ingressar, coordenar, manter-se e crescer dentro do Comércio Internacional.

De acordo com Silva e outros (2008) "no âmbito mundial o comércio influencia muito os países, possibilitando oportunidades a todos. É necessário preparo para nele atuar. Os países precisam implementar o acesso para as empresas e criar condições favoráveis para que elas possam participar" (SILVA

et al., 2008, p. 127). Estes preparativos e aperfeiçoamentos estão na criação, estruturação e aprimoramento de regras e infraestruturas no âmbito nacional que possibilitem impulsionar as importações e exportações do Estado, para Pereira (2010) tal segmento é denominado Comércio Exterior (PEREIRA, 2010).

Na etapa seguinte é apresentado o conceito de Comércio Exterior, retratando o contexto histórico, desde a década de 50 aos dias atuais, do segmento no Brasil. Por fim, é apontado os fatores que influenciaram na intensificação da atividade e a adequação interna do país a um mundo globalizado.

### 2.3 COMÉRCIO EXTERIOR NO BRASIL

De acordo com Pereira (2010), no intuito de adequar a legislação e a infraestrutura interna para poder ter a capacidade de competir com os demais Estados, existe o Comércio Exterior. A legislação do país, neste caso, refere-se aos termos e leis executados para disciplinar as transações financeiras e tudo o que diz respeito à entrada de produtos provenientes de outros países em território brasileiro e a saída de mercadorias do Brasil. Sua definição abrange também, os estudos da nação no contexto do Comércio Internacional (PEREIRA, 2010). Vazquez (1995) afirma que o Comércio Exterior brasileiro é “carente de uma política operacional e administrativa que parametrize e oriente sua evolução e crescimento” (VAZQUEZ, 1995, p. 13). Ou seja, o Comércio Exterior do Brasil precisa acompanhar as mudanças do cenário global.

Para Silva e outros (2008) "a economia do Brasil foi marcada por ciclos bem definidos que marcaram a evolução do país no Comércio Exterior" (SILVA et al., 2008, p. 115 apud LABATUT, 1979, p. 201). Sousa (2011) relata que no decorrer dos anos o Comércio Exterior no Brasil passou por diversas mudanças e, assim como o Comércio Internacional, somente ganhou relevância nas últimas décadas. Por este motivo, esse segmento brasileiro, após o crescimento do pensamento liberalista, passou por dois momentos significativos para determinar o rumo atual da economia brasileira. Sendo que o

primeiro acontecimento ocorreu na década de setenta, quando o Estado começou a atuar na economia do país e o segundo momento sucedeu-se na década de noventa durante o governo do ex-presidente Fernando Collor de Melo com a determinação de uma série de medidas. Tal conjuntura é exposta a seguir.

O Brasil foi marcado por diversas passagens na sua economia, mas duas se destacam por sua importância ímpar. Primeiro, a década de setenta foi caracterizada pela intervenção do Estado na economia, com a instituição de empresas públicas. Segundo, na década de noventa, o presidente da época Fernando Collor de Melo, resolve inserir-se no contexto internacional e edita uma série de medidas, como o início das privatizações, caracterizada pela interferência mínima do Estado na economia em suas principais áreas e que antes eram controladas em quase que exclusivamente pelo poder público, como educação, saúde, habitação e segurança (SOUSA, 2011, p. 6).

De acordo com Silva e outros (2008) "o processo de modernização da economia brasileira foi iniciado e promovido por Juscelino Kubitschek, nos anos 50, quando implantou a indústria automobilística [...] redes rodoviárias, a instalação de grandes usinas hidroelétricas e [...] indústria siderúrgica" (SILVA et al., 2008, p. 179). Este processo foi o início da modernização da indústria brasileira o que iria possibilitar que o Brasil se entrasse de maneira adequada no Comércio Internacional, considerando a tecnologia da época, mas a abertura comercial só ocorreu posteriormente. Bizelli e Barbosa (2000) ratificam que o Brasil iniciou seu processo de liberação na década de setenta, motivado pelas grandes economias mundiais, como os Estados Unidos e o Reino Unido, onde o Estado Neoliberal ganhava força. Durante este processo de abertura do mercado brasileiro, a economia do país afluía e crescia progressivamente, o que tornou o momento conhecido como o "*milagre brasileiro*".

Silva e outros (2008) complementam o apresentado anteriormente ao relatar que "no fim da década de 1960 foram adotadas diversas estratégias e políticas com o propósito de inserir a economia brasileira no cenário internacional, o que ocorreu por meio de uma maior abertura da economia brasileira" (SILVA et al., 2008, p. 179). Infelizmente, neste meio tempo, o mundo enfrentou a crise mundial do petróleo. Conforme Silva e outros (2008) "nos anos 70, a tentativa de expandir as relações de troca do Brasil com o resto do mundo foi deteriorada pela crise econômica internacional da década,

marcada por duas crises do petróleo" (SILVA et al., 2008, p. 179). Esta adversidade fez com que o movimento liberal fosse retardado e, ao invés de medidas liberais nas importações e exportações, o governo optou pelo protecionismo do mercado interno, a fim de prevenir maiores danos na economia brasileira. Conforme segue, Bizelli e Barbosa (2000) descrevem este período.

No Brasil, particularmente, notou-se no início da década de 70 um progresso de liberalização das importações, incrementado, notadamente, pelo chamado "*milagre brasileiro*". Entretanto, com o advento da crise mundial do petróleo, principalmente, o Comércio Internacional, em seu todo, viu-se amplamente prejudicado. [...] O Brasil, por seu turno, lançou mão de determinados expedientes igualmente protecionistas, visando, de um lado, rígido controle das importações em face da conjuntura (prevenção da evasão de divisas e favorecimento do controle da dívida externa) (BIZELLI; BARBOSA, 2000, p. 16).

Bizelli (2010) apresenta que estas normas, relativas à prevenção da evasão de divisas, seriam uma forma de proteção aos sistemas tributários e financeiros brasileiros e, conseqüentemente, protegendo também a indústria nacional. Fato que se fez necessário devido à grande crise mundial que decorria na época.

As normas relativas à prevenção da evasão de divisas envolvem o controle de preços de produtos importados para coibir ações fraudulentas, inclusive, por interposição de pessoas, como meio de dificultar a identificação da origem dos recursos aplicados, ou dos responsáveis por infração contra os sistemas tributários e financeiros nacionais (BIZELLI, 2010, p. 16).

Para Silva e outros (2008) os anos 80 foram "acompanhados de vários planos econômicos, cheios de erros e contradições. A inflação prejudicou o consumo interno [...] o que evidenciava a pressão pela abertura política e comercial" (SILVA et al., 2008, p. 179). Silva (2008) complementa ao afirmar que "a economia brasileira recuperou-se de forma gradual e lenta do processo de estagflação [...] sofrido no fim dos anos 70 e início dos anos 80" (SILVA et al., 2008, p. 2).

De acordo com os mesmos autores "a crise do endividamento externo nos anos 80 provocou ajustes na política econômica brasileira" (SILVA et al., 2008, p. 2); fato que possibilitou a retomada do crescimento econômico. De acordo com Silva e outros (2008) o Brasil apresentava a "necessidade de se

definir uma estratégia industrial distinta da substituição das importações, na qual o Brasil se integre com o mundo não em uma posição subordinada e de dependência, mas sim [...] de competitividade e interdependência” (SILVA et al., 2008, p. 4). Silva e outros (2008) ao citar Mourão (1991) descrevem esta conjuntura:

A partir da crise do começo da década de 1980, a busca da competitividade nos mercados externos apareceu como elemento dinâmico da economia, indutor de investimentos modernizadores e de ampliações de capacidade voltadas, pelo menos parcialmente, para a exportação. (SILVA et al., 2008, p. 3 apud MOURÃO, 1991, p. 152)

Bizelli e Barbosa (2000) continuam a descrever em uma linha do tempo, os principais acontecimentos do liberalismo econômico no Comércio Exterior do Brasil. Segundo eles, apesar da crise sofrida no passado, o movimento liberal no Comércio Exterior brasileiro retomou seu crescimento no final dos anos oitenta em virtude da industrialização do país e dos acordos internacionais assumidos naquele momento. Onde começou a retirada dos mecanismos restritivos anteriormente em vigor e a aplicação de outros que favorecessem as operações de troca, buscando o mínimo de intervenção por parte do governo. Bizelli e Barbosa (2000) apresentam este contexto:

No final da década de 80, o que se observou foi uma crescente tendência liberalizante da política de comércio exterior brasileiro, motivada pela necessidade de adequação dessa política à configuração que o parque industrial implantado tinha assumido nos últimos anos, assim como face aos compromissos internacionais assumidos pelo País. Nesse sentido, parte considerável dos mecanismos restritivos [...] foram extintos e outras medidas foram tomadas para que as operações de importação fossem conduzidas com o mínimo de intervenção estatal (BIZELLI; BARBOSA, 2000, p. 17).

Vieira (2006) reforça o exposto por Bizelli e Barbosa (2000) indicando que "o Brasil iniciou, em 1988, um processo de abertura comercial por meio da implantação de uma nova política de Comércio Exterior, tendo como objetivo principal a inserção do País no mercado internacional" (VIEIRA, 2006, p. 15). Silva e outros (2008) complementam o exposto, relatando que “o ano de 1988 foi o marco inicial da reforma comercial brasileira: houve a eliminação de controles quantitativos e administrativos das importações [...] fatores contribuintes para a intensificação da abertura econômica do país a partir de 1990” (SILVA et al., 2008, p. 5). Considerando o enfoque deste trabalho na

importação, Vieira (2006) relata as principais alterações sofridas pelo segmento em decorrência desta abertura comercial.

No tocante às importações se destacam como principais alterações a eliminação das restrições das barreiras não tarifárias [...] também conhecidas como restrições não tarifárias. São aquelas medidas de caráter administrativo, financeiro, cambial, técnico e/ou ambiental, mediante as quais um país impede ou dificulta a importação. Como por exemplo, pode-se citar: licença prévia de importação de produtos e estabelecimento de quotas para importação de uma determinada mercadoria (VIEIRA, 2006, p. 15).

Silva e outros (2008) apontam que a primeira metade da década de 1990 corresponde “à abertura comercial, que levou a elevação do coeficiente importado, porém ainda com o aumento no coeficiente de exportação” (SILVA et al., 2008, p. 4). Para Vieira (2006) a abertura comercial brasileira teve como um dos resultados mais relevantes o ganho de competitividade por parte das empresas nacionais, devido à aquisição de bens de capital de tecnologia e ao aumento da demanda. Permitindo assim, que as empresas brasileiras deixassem atuar de maneira desigual com as companhias de outros países.

Essa abertura comercial possibilitou às empresas de um modo geral a aquisição de bens de capital de tecnologia avançada disponível no mercado internacional, impactando diretamente no parque produtivo, por meio de importantes ganhos de escala indispensáveis para o incremento da competitividade no mundo globalizado (VIEIRA, 2006, p. 16).

Ou seja, de acordo com o exposto, o principal objetivo esperado pelo governo brasileiro ao abrir o mercado foi alcançado. Conforme Vieira (2006) conclui “tal diminuição do nível de proteção da indústria nacional teve como principal objetivo o estímulo à concorrência internacional por intermédio da modernização da indústria no médio e longo prazo” (VIEIRA, 2006, p. 15). Bizelli (2010) complementa o apresentado anteriormente indicando o que ocorre com o produto brasileiro devido à abertura comercial e com a modernização da indústria.

Com relação à concorrência do produto brasileiro com o similar estrangeiro, temos que a abertura de mercado propicia o aprimoramento da produção nacional com a consequente redução dos custos produtivos, permitindo assim o atendimento da demanda interna como também a atuação mais adequada no mercado internacional (BIZELLI, 2010, p. 16).

Sousa (2011) conclui Bizelli e Barbosa (2000) sobre os principais momentos do liberalismo do Comércio Exterior neste país, ao finalizar esta cronologia relatando o cenário que se decorreu na década de noventa. Um dos períodos mais importantes para determinar a situação econômica atual do Brasil. Anteriormente considerado um Estado em processo de liberação, em 1990, durante o mandato do ex-presidente Collor, ocorreu a implantação definitiva tornando está uma nação de Estado Neoliberal. Mesmo com pouco tempo no poder, Fernando Collor colocou em prática o “*Plano Collor*” no qual abriu o mercado brasileiro para as importações e iniciou a desestatização e privatização dos sistemas de saúde e educação. Como consequência desta liberalização comercial, as tarifas foram reduzidas e as importações e exportações cresceram consideravelmente. Sousa (2011) noticia o período como:

No Brasil, a implantação do Estado Neoliberal ocorreu em 1990, no governo de Fernando Collor de Mello que viabilizou as privatizações através da intervenção mínima do Estado na saúde, na educação e na economia o que implica em um Estado bom. [...] A partir deste período começou a ocorrer no Brasil uma grande liberalização comercial, através da diminuição de tarifas, e consequentemente o crescimento das exportações, especialmente de produtos básicos, e ainda, o aumento das importações, exceto para os setores de tecnologia de ponta, porque acreditava-se que era essencial o país investir neste setor (SOUSA, 2011. p. 3).

De acordo com Silva e outros (2008), “a globalização da economia fez com que o Brasil reavaliasse sua presença e participação no comércio global. Essa reavaliação foi resultado da instabilidade econômica da década de 1980 e da globalização da economia” (SILVA et al., 2008, p. 6). Para os mesmos autores a “instabilidade econômica [...] ocasionou significativo atraso tecnológico do Brasil em relação ao mundo, tanto no que se refere à obsolescência das máquinas e equipamentos quanto aos métodos administrativo-gerenciais” (SILVA et al., 2008, p. 6). Silva e outros (2008) finalizam ao relatar que “a abertura da economia brasileira é resultante da própria evolução da economia global e tem como motivos a integração econômica entre países” (SILVA et al., 2008, p. 5).

Entrar no mercado internacional de maneira precipitada, como a efetuada pelo Brasil, gera problemas. Segundo Silva e outros (2008) “a redução tarifária das importações expôs as empresas a um choque de



competitividade mediante o acirramento da concorrência com os produtos importados” (SILVA et al., 2008, p. 13). A implantação do neoliberalismo fez com que o país abrisse o seu mercado, mas o mesmo não estava preparado para lidar com a competitividade internacional. Conforme o exposto anteriormente, a modernização da indústria e o ganho de competitividade ocorre somente de médio a longo prazo e não de maneira imediata.

É extremamente importante lembrar que, em grande parte, as empresas brasileiras quando do início da abertura da economia brasileira, por ter sido um processo muito rápido, não estavam devidamente preparadas para enfrentar a concorrência dos produtos importados. Nesse sentido, as empresas não foram devidamente preparadas, principalmente com financiamentos suficientes e a custo competitivo para adequação e aprimoramento de seu parque industrial (VIEIRA, 2006, p. 17).

Silva e outros (2008) relata que o governo brasileiro, tendo conhecimento desta conjuntura, em 1990, tomou atitudes que “representou, do ponto de vista político, um novo modelo de crescimento e desenvolvimento para o país. Esse modelo caracterizou-se pela [...] modernização e reestruturação da indústria” (SILVA et al., 2008, p. 8).

Silva e outros (2008) colocam “a reforma política de importação e a adoção efetiva de política de competição interna como medidas governamentais necessárias diante da maior exposição da indústria à competitividade” (SILVA et al., 2008, p. 13). Os mesmos autores afirmam que “a criação de um processo logístico, em que as diversas variáveis são combinadas de forma a otimizar o processo, barateá-lo, permitir, enfim, a sua melhoria, pode representar vantagem logística, melhorar a competitividade” (SILVA et al., 2008, p. 84). Para Silva e outros (2008) também se faz necessária a “definição de instrumentos de salvaguarda contra a penetração excessiva de importações e de mecanismos que minimizem os custos do ajuste estrutural” (SILVA et al., 2008, p. 13 apud GUIMARÃES, 1996, p. 7). Não se tratando somente da falta de tecnologia e preparação por parte das empresas ou benefícios proporcionados pelo governo, mas a falta de infraestrutura e de uma legislação interna que permitisse o bom desenvolvimento do Comércio Exterior tornou este, um negócio arriscado para o Estado. Como reitera Coutinho (1998):

É muito arriscado o país entrar afoitamente na globalização, como aconteceu com o Brasil, no governo do ex-presidente Collor. A abertura econômica, repentina, pegou um país despreparado para negociar no mercado internacional (COUTINHO, 1998, p. 8).

Silva e outros (2008) afirmam que a abertura comercial, para que ocorra de maneira favorável ao país, sem gerar problemas, deve ser acompanhada por uma série de fatores, para os autores, “a abertura comercial deveria ser precedida de uma melhoria nos fatores estruturais (infraestrutura e logística, sistema tributário, condições de financiamento, entre outros) [...] Esses fatores pouco evoluíram, embora se saiba dessa necessidade” (SILVA et al., 2008, p. 15). As vezes, na busca por se tornar um Estado mais liberalista, “mesmo não havendo evidente intento protecionista por parte dos governos, divergências quanto aos regimes regulatórios ou, até mesmo, a falta de coordenação entre os diferentes órgãos governamentais envolvidos podem restringir o comércio” (BRASIL, 2015). Este fato acaba dificultando o processo de liberalismo de alguns países, servindo como um empecilho a sua introdução e evolução no mercado internacional, que deve procurar outros meios para superar tais dificuldades.

Silva e outros (2008) apresentam a importância da logística neste cenário ao afirmar que “a globalização que o mundo vive atualmente, de forma cada vez mais visível, é o motivo mais forte para impulsionar a logística. É crescente a transação de mercadorias no Comércio Exterior, atividade que vem aumentando continuamente, acima do crescimento da economia mundial” (SILVA et al., 2008, p. 89).

Para Silva e Ribeiro (2011), o Comércio Internacional beneficia os países que possuem boa estrutura para receber e escoar os produtos. Locais como portos, aeroportos, hidrovias e ferrovias que apresentam sistemas modernizados que auxiliam na liberação das cargas e no transporte rápido da mesma, ou seja, uma melhor logística que ocasiona diminuição do tempo de permanência das mercadorias nos recintos alfandegados e evitando um custo maior. Além disso, a redução de impostos e a concessão de benefícios sobre o segmento internacional auxiliam os Estados a ganharem competitividade no cenário do Comércio Internacional.

Competir no mercado global favorece os países com menos burocracia, redução de impostos voltados à exportação, infraestrutura

em portos, aeroportos, malha ferroviária, malha rodoviária, câmbio e um sistema inteligente de transporte alfandegário para reduzir o tempo de permanência das mercadorias e os gargalos nos terminais marítimos de cargas (SILVA; RIBEIRO, 2011, p. 114).

Além dos demais tópicos apontados, a boa infraestrutura necessária para competir de maneira adequada no Comércio Internacional exposta por Silva e Ribeiro (2011) é indispensável exatamente nos recintos alfandegários ou pontos alfandegados. Segundo definição apresentada por Vieira (2006), de acordo com o que “estabelece o Regulamento Aduaneiro, Livro I, Título I, Capítulo I, arts. 2º e 3º, o território aduaneiro compreende todo o território nacional, sendo que a jurisdição dos serviços aduaneiros se estende por todo o território aduaneiro e abrange a zona primária e secundária” (VIEIRA, 2006, p. 42). Rosa (2011) acrescenta informando que os portos, aeroportos e pontos de fronteiras alfandegados se tratam dos únicos locais aonde é permitida a entrada ou saída legal de mercadoria do país, e por isso devem estar aptos a atender a demanda necessária e em tempo hábil, a fim de evitar atrasos no processo.

Somente nos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados poderá efetuar-se a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, exceto para as importações e exportações conduzidas por dutos ou linhas de transmissão, ligadas ao exterior, que observarão regras próprias (ROSA, 2011, p. 2).

FIGURA 1 – TERRITÓRIO ADUANEIRO



FONTE: ZANCUL, 2006, p. 32.

A Figura 1 apresenta os territórios aduaneiros através de uma representação no mapa do Brasil. Neste desenho, são apontados alguns exemplos de zonas primárias e secundárias, permitindo uma melhor compreensão do que foi supracitado.

De acordo com Silva e outros (2008), "em nosso país a situação logística não é confortável, visto que temos enormes deficiências em todos os setores com os quais se faz logística. O país vem tentando mudar a situação, aos poucos, o que não é suficiente diante das nossas necessidades" (SILVA et al., 2008, p. 84). Apesar disso, uma grande quantidade de importações e exportações é contabilizada. Em sua grande parte através da modalidade marítima, porque "um volume substancial do nosso Comércio Exterior é processado pelo transporte marítimo. Portanto, o fluxo de mercadorias destinadas à fronteira está direcionado em sua maioria aos portos brasileiros e é por eles processado" (PORTO; SILVA, 2000, p. 19). Ou seja, "o modal marítimo tem se apresentado como a principal porta para o Comércio Exterior brasileiro" (ZANCUL, 2006, p. 16).

O Brasil é um país de dimensões continentais, com uma vasta área litorânea, o que possibilita um grande número de portos distribuídos dentro de seu território. Infelizmente, mesmo com a grande quantidade de portos, o sistema portuário brasileiro sempre deixou a desejar. Contexto exposto por Silva e outros (2008) ao reiterar que "nossos portos sempre foram ineficientes, a ponto de termos, antes da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a vergonhosa operação de cinco a oito contêineres embarcados e/ou desembarcados por hora, a custo de US\$ 600 por unidade" (SILVA et al., 2008, p. 85).

Reconhecendo este déficit de qualidade no trabalho exercido pelos portos brasileiros, a demora no processo de retirada dos contêineres, entre outros fatores, o governo decidiu por privatizar algumas funções dentro dos terminais portuários do Brasil. E "com a decisão de privatizar as operações portuárias e de dividir os portos em terminais com um ou poucos berços de atracação para cada um deles, a situação começou a melhorar" (SILVA et al., 2008, p. 85). Junto com as privatizações, "grandes investimentos têm sido projetados e anunciados [...] o que certamente promoverá melhorias em nossas operações. Espera-se que autoridades portuárias e governamentais façam sua

parte no processo" (SILVA *et al.*, 2008, p. 85). Atualmente, "a movimentação nos portos brasileiros vem apresentando resultados crescentes em volume de carga movimentada" (PORTO; SILVA, 2000, p. 23).

Vazquez (1995) relata, a seguir, as consequências que surgem quando a carência de estrutura, capacidade e leis adequadas para competir no mercado internacional são apresentadas no país. Isso ocorreu no Brasil após abertura do mercado, incentivando as importações e exportações em decorrência da globalização. Os problemas que já existiam anteriormente e não eram notados, começaram a ganhar relevância devido a massificação das transferências de mercadorias e serviços para dentro do território brasileiro e também para fora. O governo viu a necessidade de intervir novamente para prevenir seu mercado interno, aplicando medidas protecionistas, retirando incentivos ao setor internacional e dificultando o comércio com outros Estados através de diversas determinações. Esta conjuntura tornou o sistema demorado, o que acabou prolongando o processo e aumentando os custos. Fato que promove o afastamento e desinteresse de atuação no segmento internacional, voltando o exercício das empresas ao mercado nacional.

Ajustes são feitos na economia quando problemas estruturais afloram, forçando os governantes de plantão a tomarem medidas conjunturais para resolvê-los e, muitas vezes, penalizando o segmento atuante no setor internacional, retirando incentivos às exportações ou manietando as importações, burocratizando o sistema administrativo, tornando-o emperrado e lerdo, induzindo dessa forma à retração (VAZQUEZ, 1995, p.14).

Vazquez (1995) sugere que o "setor privado e o governo estabeleçam o diálogo em busca de uma pauta mais convergente [...] que permita a criação de uma agenda consensual mínima, de apoio e incentivo ao Comércio Exterior" (VAZQUEZ, 1995, p. 13); enquanto isso os personagens atuantes no segmento continuaram a encontrar empecilhos para realizar a atividade.

De acordo com Martinelli e outros (2004), os negociadores estrangeiros, quando bem preparados, ao iniciar as tratativas com o Brasil, devem estar atentos aos problemas internos do país. O autor relata que "o negociador terá sempre consciência de que a dívida externa e a instabilidade financeira são elementos de preocupação neste país" (MARTINELLI *et al.*, 2004, p. 153). Além disso, devido a massiva burocracia que se encontra neste segmento

dentro do Brasil, o representante da outra parte envolvida vê necessário “a companhia de um agente ou advogado que o ajude em relação a burocracia governamental brasileira” (MARTINELLI et al., 2004, p. 153).

Martinelli e outros (2004) afirmam que as empresas do Brasil encontram dificuldades ao se internacionalizar. A burocracia é neste caso, também, um motivo deste empasse. Segundo Martinelli e outros (2004) as “empresas brasileiras possuem, visivelmente, dificuldades de se internacionalizar. Alguns motivos podem ser a burocracia imposta pelo sistema legislativo brasileiro e/ou a falta de agentes financiadores no país” (MARTINELLI et al., 2004, p. 154). Em outros Estados, a burocracia sobre este segmento é bem menos incisiva, tanto que “na maioria dos países exportadores, uma secretaria cuida de toda a burocracia aduaneira, enquanto no Brasil diversos escritórios são necessários [...] uma equipe muito grande que em muito onera o processo” (MARTINELLI et al., 2004, p. 154).

Segundo Vazquez (1995) nos anos 90, o Brasil tinha “urgência de crescimento” (VAZQUEZ, 1995, p. 13). O mesmo autor relata que na época, este crescimento poderia decorrer e se manter através do Comércio Exterior, o que faltava no país era “essencialmente, uma política voltada para o Comércio Exterior” (VAZQUEZ, 1995, p. 13). Outro fator que indicava a necessidade do investimento no Comércio Exterior brasileiro era a carência de uma maior estabilidade econômica da balança comercial. Bizelli (2010) indica a importância de uma constância positiva na balança comercial ao informar que “o equilíbrio da balança comercial é fundamental para o desenvolvimento econômico do País” (BIZELLI, 2010, p. 16).

Para Silva e outros (2008) “as mudanças ocorridas na sociedade brasileira a partir da década de 1990 [...] fizeram com que o Brasil se tornasse um país mais visível e atuante no cenário internacional” (SILVA et al., 2008, p. 16). De acordo com Silva e outros (2008) “a partir de 1993 a economia brasileira presencia um novo ciclo de crescimento associado à gradativa recuperação da taxa de investimento” (SILVA et al., 2008, p. 8). Os autores complementam relatando que “o sucesso da estabilização econômica marca o período de 1995 a 2000” (SILVA et al., 2008, p. 8). Vieira (2006) afirma que somente após tal equilíbrio recuperado, é que os investimentos financeiros

retornaram ao país e os agentes financiadores voltaram a atuar, tornando possível o crescimento das exportações e importações.

Após a estabilidade econômica e principalmente política registrada em 2003, a oferta de financiamentos e investimentos internacionais retornaram ao País, fazendo com que as importações voltassem a registrar um pequeno crescimento, embora a taxa de câmbio continuasse desfavorável. Porém, o superávit registrado na balança comercial, até então recorde, de US\$ 24.802 bilhões, deveu-se ao extraordinário desempenho das exportações favorecidas pelo resultado da safra de produtos agrícolas (VIEIRA, 2006, p. 21).

Daquele período aos dias atuais, o Comércio Exterior brasileiro permaneceu em progresso, de maneira simultânea aos passos da globalização. Adequando-se internamente, assim como os demais países, para ganhar relevância competitiva no cenário internacional e, conseqüentemente, fortalecer sua economia.

Atualmente, distintos níveis de regulamentação nacional ainda representam grande desafio para o [contínuo] processo de liberalização comercial. Na medida em que um país adota normas mais exigentes em relação à proteção ao meio ambiente ou à segurança e à qualidade dos produtos, verifica-se diferencial no custo de produção, o qual induz as indústrias em países com legislação mais rigorosa a demandarem a proteção do Estado em relação a produtos importados mais baratos. Nesse contexto, regulamentos e padrões técnicos podem, muitas vezes, ser utilizados sem justificativa legítima para proteger os produtos nacionais contra produtos importados mais baratos e/ou de melhor qualidade, causando distorções ao comércio. O Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (Acordo TBT da OMC) visa, justamente, a conter essa utilização indevida (BRASIL, 2015).

De acordo com o exposto anteriormente, o foco deste trabalho está na modernização do controle aduaneiro e desembaraço para liberação de cargas nos portos brasileiros. Bizelli (2010) destaca, a seguir, a importância que se deve dar ao controle das importações e o motivo de uma sistemática própria que a mesma deve receber.

As operações de importação, por serem transações com empresas de outros países, envolvem interesses específicos para o controle e a intervenção dos órgãos governamentais, que vão além daqueles que normalmente existem para o acompanhamento das operações, de compra e venda de mercado interno, razão por que é objeto de sistemática própria (BIZELLI, 2010, p. 15).

O mesmo autor acrescenta à exposição anterior, informando que “neste controle também se objetiva o combate à prática desleal de comércio que possa ter como resultado o dano à indústria local” (BIZELLI, 2010, p. 16). A globalização impulsionou o desenvolvimento da tecnologia e da inovação que auxiliou na fiscalização das importações, conforme Martinelli e outros (2004) afirmam que “a inovação é um dos aspectos intensificados com a globalização” (MARTINELLI et al., 2004, p. 19). Esta inovação e a nova tecnologia são aplicadas pelos órgãos competentes para realizar o controle aduaneiro e desembaraço para liberação de cargas nas importações, evitando danos à indústria brasileira, tornando o método mais seguro, diminuindo o tempo do processo, reduzindo valor final do produto e também, conseqüentemente, a burocracia envolvida no processo. No Anexo I são apresentadas as instituições governamentais do Comércio Exterior no Brasil, responsáveis por coordenar e fiscalizar o que diz respeito a esta atividade no país.

A fiscalização sobre o Comércio Internacional é exercida pelas administrações aduaneiras que exigem informações sobre as mercadorias. As aduanas têm este papel central na segurança e facilitação do comércio mundial e, de acordo com a legislação nacional, podem receber todas as informações antecipadamente e por via eletrônica. Devem também ajudar na regulamentação do mercado quanto ao recolhimento dos devidos tributos quando da importação da carga ao impedir o contrabando e o descaminho (ZANCUL, 2006, p. 17).

Esta fiscalização, no Brasil, ocorre principalmente através das atividades de despacho e desembaraço aduaneiro, o conceito de cada uma, é respectivamente apresentado a seguir.

### **2.3.1 Despacho aduaneiro brasileiro**

Trata-se do conjunto de atividades de conferência aduaneira, onde é analisada a veracidade das informações declaradas pelo importador ou seu representante legal. Verifica-se o cumprimento das legislações específicas, obrigações fiscais, entre outras, com a finalidade de realizar o desembaraço (VIEIRA, 2006).



### 2.3.2 Desembaraço aduaneiro brasileiro

Considerado a etapa final do despacho, sendo assim, ocorre após as atividades de conferência aduaneira, concluindo a mesma. O desembaraço é o ato em que são realizados os trâmites para a liberação da carga e é autorizada a entrega da mercadoria, em caráter definitivo ou não, ao importador (VIEIRA, 2006).

A seguir são retratados fatores que demonstram a necessidade da implantação e utilização dos *softwares* para a fiscalização das importações no Brasil. É exposto como vem ocorrendo a inserção dos sistemas de informação, no contexto deste país, e é apresentando o conceito dos principais sistemas utilizados nos portos nacionais durante uma importação marítima.

## 2.4 APLICAÇÃO DE *SOFTWARES* PARA COORDENAR E FISCALIZAR AS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS NO BRASIL

No decorrer dos anos o cenário econômico internacional foi mudando e inclusive a participação do Brasil se tornou mais frequente e maior. O governo brasileiro começou a elaborar regulamentações e novas políticas, além de buscar novos métodos, com o auxílio da tecnologia, para controlar a entrada de mercadorias no país e, conseqüentemente, proteger suas indústrias da exposição causada pela abertura do mercado nacional. De acordo com Silva e Ribeiro (2011), a competição no mercado internacional favorece os países onde a burocracia deste segmento é menor e a infraestrutura e ferramentas de escoamento de cargas nos portos, aeroportos e demais pontos alfandegados é melhor. Apesar da necessidade em reduzir a burocracia, o controle eficaz da entrada de mercadorias beneficia a indústria nacional protegendo contra a prática desleal de comércio, assim, fortalecendo a economia do Brasil (BIZELLI, 2010).

Nos últimos anos, o governo federal tem se empenhado para promover e impulsionar a infraestrutura nacional de transportes, o que inclui as malhas portuária, rodoviária e ferroviária. Um trabalho estratégico, voltado a encurtar distâncias tanto do ponto de vista

interno, entre as diversas regiões, quanto externo, ou seja, do Brasil em relação aos outros países. Quanto a este segundo, a modernização das estruturas portuárias tem recebido atenção especial do governo federal. Afinal, esse aprimoramento é fundamental para estimular cada vez mais as operações de Comércio Exterior, proporcionando a competitividade necessária para a inserção efetiva do país no mercado globalizado (BRASIL, 2015).

Nos portos brasileiros a autoridade fiscal é um representante do órgão do governo responsável por conceder a autorização de liberação das cargas, através do procedimento de despacho e desembaraço aduaneiro. Silva e outros (2008) afirmam que toda e qualquer importação, por via de regra, deve passar pelo procedimento de despacho aduaneiro, o qual é processado por meio do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX (SILVA et al., 2008). Existem exceções, esta ressalva se dá a alguns casos específicos que não necessitam ser cadastrados no SISCOMEX. O restante, ou seja, a grande maioria dos processos de importação, precisa ser registrado no *software* (BRASIL, 2015). Esta conjuntura se aplica também, aos demais sistemas de informação utilizados nas importações marítimas no Brasil.

A otimização dos *softwares* já existentes e sua utilização e inovação se tratam de um fato necessário ao Comércio Exterior deste país. Além disso, a modernização do sistema de controle aduaneiro e desembaraço para liberação de carga nos portos brasileiros é algo inevitável com o crescimento das operações de trocas entre diversos países e o Brasil.

A informatização e a interoperabilidade de sistemas que atuam no controle de carga aduaneiro é algo imperativo. O volume de informações é tão grande que controles manuais fazem parte do passado. Para atuar de forma moderna combatendo o contrabando e descaminho com segurança e atuando na facilitação do Comércio Exterior é fundamental que exista esta integração de sistemas e que outros que auxiliem este controle operacional venham a se integrar aos já existentes permitindo um desempenho à Aduana de acordo com suas obrigações legais (ZANCUL, 2006, p. 109).

Martinelli e outros (2004) afirmam que “a inovação também se constitui em um dos aspectos mais importantes [...] no contexto atual, garantindo [...] não só a possibilidade de sobrevivência no mercado, como também a manutenção de vantagens competitivas em relação aos concorrentes, no ambiente em constante mutação” (MARTINELLI et al., 2004, p. 11). Ou seja, a eficiência, agilidade e redução nos preços proporcionada pelo uso de sistemas no processo geram, além de outros benefícios, a vantagem na competição

internacional. Reconhecendo a relevância da aplicação de *softwares*, o Brasil começou a se informatizar no contexto do Comércio Exterior nacional.

“Os principais sistemas de Comércio Exterior de alcance nacional são desenvolvidos pelo Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO órgão ligado ao Ministério da Fazenda” (ZANCUL, 2006, p. 44). No princípio da década de noventa, o início da aplicação dos sistemas de informação se deu através do Sistema ALICE, em 1991 (SILVA; RIBEIRO, 2011). Segundo Silva e Ribeiro (2011), desde aquela época aos dias de hoje os órgãos governamentais responsáveis por coordenar o segmento de Comércio Exterior se mantiveram em atividade. Após a implantação do Sistema ALICE novos *softwares* foram elaborados, com destaque para o Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX, em 1993. Posteriormente o Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento – MANTRA, em 1994; o Sistema de Controle de Carga Brasileiro – SISCARGA, em 2007 e o Sistema Porto Sem Papel – PSP, em 2010.

A seguir, serão apresentadas as características dos sistemas supracitados.

#### **2.4.1 Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior – ALICE**

O início da utilização de *software* na área de Comércio Exterior no Brasil ocorreu em 1991, o principal e primeiro deles foi o Sistema ALICE. O objetivo deste sistema de informação era a coleta de informações sobre as importações e exportações no Brasil para pesquisas e estatísticas, além de permitir à população a possibilidade de acesso a tais dados. Silva e Ribeiro (2008) apresentam o sistema a seguir.

O Brasil começou a utilizar sistemas de informação em 1991, chamado de Sistema ALICE. O sistema foi desenvolvido e implantado pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO) para o Departamento de Comércio Exterior (DECEX) e a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). O objetivo do sistema era coletar dados estatísticos sobre a importação e exportação de produtos e serviços brasileiros (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.121).

De acordo com Gueiros (2014), o Sistema ALICE significa Análise das Informações de Comércio Exterior e, foi primordial para o início de estudos para o desenvolvimento do Comércio Exterior no país, através da análise de informações para a Balança Comercial brasileira. Atualmente, este *software* funciona via *internet* recebendo dados diretamente do SISCOMEX, sendo também denominado ALICEWEB (GUEIROS, 2014).

#### **2.4.2 Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX**

Para Vieira (2006) o Sistema Integrado de Comércio Exterior ou SISCOMEX “é um software que interliga os importadores ou agentes credenciados, exportadores, despachantes, transportadores, agências bancárias, dentre outros, à SECEX – Secretaria de Comércio Exterior, Banco Central e à Secretaria da Receita Federal” (VIEIRA, 2006, p. 31). Bizelli (2010) complementa Vieira (2006) ao afirmar que este sistema de informações é “o instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único, computadorizado, de informações” (BIZELLI, 2010, p. 18). Ao tratar-se do âmbito das importações, o SISCOMEX é um “sistema que permite ao usuário executar atividades, restritas ao perfil em que esteja habilitado, relativas ao tratamento administrativo e despacho aduaneiro de importação, tais como: solicitação da licença de importação e registro da declaração de importação” (BRASIL, 2015).

#### **2.4.3 Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento – MANTRA**

O Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento, mais conhecido pela sigla MANTRA, é um sistema de informação operante no módulo *online* e administrado pela Secretaria da Receita Federal, que define o *software* como um “sistema para

acompanhamento de carga para importações e exportações” (BRASIL, 2015). De acordo com Gueiros (2014) se trata do controle informatizado das cargas. O *software* realiza o acompanhamento das cargas de importação e exportação registradas no SISCOMEX repassando informações de maneira segura (GUEIROS, 2014).

#### **2.4.4 Sistema de Controle de Carga Brasileiro – SISCARGA**

O Sistema de Controle de Carga Brasileiro pode ser definido como o controle aduaneiro de cargas marítimas, ou seja, um “sistema de controle da movimentação de embarcações, cargas e contêineres vazios transportados na via aquaviária, em portos brasileiros” (BRASIL, 2015).

Para Silva e Ribeiro (2011) “o sistema tem como objetivo acabar com a sonegação da taxa Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) por parte da DMM e fiscalizar o fluxo de entrada e saída das embarcações e cargas importadas, exportadas e de passagem nos portos brasileiros” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.122).

#### **2.4.5 Sistema Porto Sem Papel – PSP**

A sua criação foi configurada sob o “conceito de Janela Única Portuária, disponibilizando um ambiente único e compartilhado que integra, em base de dados única” (BRASIL, 2015). Ou seja, o sistema do Porto Sem Papel integra todas as informações solicitadas pelas “autoridades portuárias, dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos federais anuentes que operacionalizam e gerenciam a atracação, operação e desatracação de embarcações” (BRASIL, 2015).

Neste capítulo foi apresentada a fundamentação teórica que concede base para a próxima sessão do trabalho. A seguir serão expostas a apresentação e análise de dados referente ao estudo da aplicação de *softwares* no controle do despacho aduaneiro e desembaraço em uma importação marítima brasileira.

### 3 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS

A apresentação e análise dos resultados foi estruturada em 3 (três) partes. Na primeira etapa, é apresentado o conceito, a função e um breve histórico dos dois principais *softwares*, o SISCOMEX e o SISCARGA que são as principais ferramentas do governo brasileiro para a fiscalização aduaneira nas importações marítimas. Em seguida, é descrito o método como ocorre o controle aduaneiro brasileiro e desembaraço para liberação de carga nas importações marítimas, procedimento que é realizado através da utilização dos sistemas supracitados. Por fim, é realizada a descrição dos benefícios proporcionados pela aplicação de softwares na fiscalização aduaneira dentro dos portos nacionais.

#### 3.1 SOFTWARES NO CONTROLE ADUANEIRO BRASILEIRO DAS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS

Acredita-se que proteger o mercado interno é um dos fatores essenciais para o crescimento econômico de um país. Para Zancul (2006) o Comércio Internacional “deve ser efetuado com agilidade e ao mesmo tempo com segurança à circulação de mercadorias de acordo com a Organização Mundial de Aduanas (OMA)” (ZANCUL, 2006, p. 17). A Aduana brasileira

objetiva primeiramente o controle de mercado. Para isto, combate o Descaminho e Contrabando, a oferta de mercadoria em condições de concorrência desleal junto ao mercado. Busca também prover segurança e facilitar todo o Comércio Internacional. Esta atividade é de responsabilidade do Estado Brasileiro que possui uma estrutura de fiscalização para implementar o controle sobre a movimentação de carga no Comércio Exterior brasileiro (ZANCUL, 2006, p. 26).

Portanto, o controle informatizado das importações é importante para suprir a atual alta demanda dos mercados. A aplicação de tecnologia para criar novas ferramentas que aperfeiçoem esta função se tornou um fato necessário, visto que esta inovação é geradora de vantagens competitivas com outros países. Outros Estados e blocos econômicos estão utilizando e desenvolvendo

*softwares* com a finalidade de otimizar o controle aduaneiro e desembaraço para liberação de carga nos portos.

Os países e os blocos econômicos têm buscado reduzir as burocracias e a preocupação em reduzir os tempos operacionais [...] O NAFTA integrou o sistema de liberação eletrônica de contêiner, em que o transportador inserindo as informações. Assim que a mercadoria chega ao território americano, a mercadoria está liberada para ser entregue ao importador (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.128).

Um processo de importação marítima, no Brasil, envolve uma massiva burocracia e diversos órgãos responsáveis por regularizar e fiscalizar. A necessidade de se disponibilizar diversas informações e documentos, a participação inúmeras secretarias do governo, além de autoridades portuárias, armadores, agentes de carga, despachantes aduaneiros, exportadores e importadores em muito onera o procedimento e aumenta a probabilidade de erros e fraudes. Com o intuito de impedir estes problemas, são elaborados sistemas de informação; cada qual realiza uma determinada atividade com o propósito de autorizar, coordenar e controlar uma parte do processo de importação. Entre os sistemas implantados pelo governo brasileiro no módulo marítimo, dois ganham destaque neste Trabalho de Conclusão de Curso devido a sua atribuição, o Sistema Integrado de Comércio Exterior e o Sistema de Controle de Carga Brasileiro.

Os sistemas informatizados desempenham papel fundamental para os controles administrativos e fiscais dentro de uma jurisdição aduaneira. Os principais sistemas já descritos são de alcance nacional, desenvolvidos pelo SERPRO e fazem parte dos sistemas de Comércio Exterior e são direcionados ao fluxo de carga após sua chegada [...] Existem também sistemas gerenciais, administrativos, de controle operacional e de pessoal, todos estes de alcance nacional. [...] Na jurisdição da unidade aduaneira podem existir outros sistemas que não possuam legislação nacional, mas que atendam às necessidades específicas e facilitem a fiscalização no controle ao descaminho e contrabando (ZANCUL, 2006, p. 71).

Desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO, o *software* SISCOEX executa a função de controle aduaneiro e desembaraço para permitir a entrega da mercadoria para o importador, ao confrontar as informações computadas em seu banco de dados e selecionar o “*canal de conferência aduaneira*” apropriado. Ao mesmo tempo em que esta autorização de entrega só ocorre quando, no sistema SISCARGA, é retirado o bloqueio efetuado para evitar o não pagamento das operações portuárias,

diminuindo o risco de sonegação fiscal. Sendo assim, a efetiva liberação da carga só ocorre após a autorização dos dois *softwares*. A utilização dos mesmos, ajuda no combate ao contrabando, o descaminho, a prática de comércio desleal e a redução de fraudes, o que os torna as principais ferramentas do governo, no contexto brasileiro, para o controle aduaneiro.

O detalhamento dos sistemas analisados é apresentado nos próximos tópicos.

### **3.1.1 Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX**

Foi através do SISCOMEX que se iniciou a automatização dos processos operacionais e burocráticos do Comércio Exterior brasileiro. A utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior no Brasil ocorreu paulatinamente onde, no início, em novembro de 1990, somente alguns órgãos do governo eram autorizados a realizar o serviço: “doze instituições financeiras, em três praças distintas (Belo Horizonte, Porto Alegre e Salvador), foram autorizadas a emitir documentos de importação” (VAZQUEZ, 1995, p. 22).

O Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX, instituído pelo Decreto nº 660/1992, é um sistema informatizado responsável por integrar as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, através de um fluxo único e automatizado de informações. O SISCOMEX permite acompanhar tempestivamente a saída e o ingresso de mercadorias no país, uma vez que os órgãos de governo intervenientes no comércio exterior podem, em diversos níveis de acesso, controlar e interferir no processamento de operações para uma melhor gestão de processos. Por intermédio do próprio Sistema, o exportador (ou o importador) troca informações com os órgãos responsáveis pela autorização e fiscalização (BRASIL, 2015).

Em 1993, o SISCOMEX foi implantado no segmento das exportações, com a abertura para emissão de documentos. Segundo Vazquez (1995) “a abertura para emitir documentos de exportação deu-se com a implantação em 04/01/1993, do SISCOMEX [...] processo informatizado que recebe e processa um fluxo único de informações, eliminando a quase totalidade de documentos administrativos então utilizados nas transações com o exterior” (VAZQUEZ, 1995, p. 22). De acordo com Vieira (2006) “foi instituído pela edição do decreto nº 660, de 25/09/92 e implantado em 1993, para agilizar e desburocratizar as



operações de exportação, em 1997 começou a operar também para as operações de importação” (VIEIRA, 2006, p. 31). Silva e Ribeiro (2011) ratificam este contexto.

Em 1993 o governo brasileiro implantou o Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), dando início à automação dos procedimentos operacionais e burocráticos das exportações. O sistema proporcionou a substituição de papel, a redução dos custos e tempo para o serviço público e o setor privado, tornando as estatísticas mais confiáveis (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.121).

Para Vazquez (1995), a partir deste decreto, no segmento da exportação, todas as entidades relacionadas ao processo no SISCOMEX foram autorizadas a acessar o sistema. O mesmo autor afirma que “desde então, todas as demais instituições financeiras, bem como os exportadores, importadores, despachantes aduaneiros, comissários, transportadores e outras entidades [...] obtiveram a oportunidade de acessar o sistema e efetuar Registros de Exportação” (VAZQUEZ, 1995, p. 22). Fato que posteriormente iria ocorrer na importação.

Segundo Vieira (2006) as importações no Brasil até o ano de 1996 “estavam sujeitas à prévia autorização do DECEX, através da emissão da Guia de Importação. Com a implantação do SISCOMEX, módulo de importação, em janeiro de 1997, a Guia de Importação foi substituída pela Licença de Importação” (VIEIRA, 2006, p. 32). Sendo assim, devido à abertura do SISCOMEX na importação, “todos os importadores ou agentes credenciados têm a sua disposição um software SISCOMEX” (BIZELLI, 2010, p. 18).

O SISCOMEX somente ampliou para as Declarações de Importação em 1997, reduzindo o tempo da nacionalização de cada processo. O sistema passou a integrar todas as informações de Comércio Exterior, permitindo o acompanhamento e controle das operações de entrada e saída de mercadorias, mediante a um único fluxo de informações (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.122).

Para obter o acesso ao Sistema Integrado de Comércio Exterior, a empresa interessada “deve estar cadastrada no Registro de Exportadores e Importadores do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Esse registro é efetuado através do SISCOMEX de maneira automática na primeira operação” (VIEIRA, 2006, p. 31). De acordo com Silva e outros (2008) a empresa cadastrada no Registro de Exportadores e Importadores – REI pode

operar dentro do SISCOMEX, mas esta inscrição “deve ser feita de acordo com a Portaria nº 36, de 22 de novembro de 2007, no ato da primeira operação do sistema, em qualquer ponto conectado do SISCOMEX” (SILVA et al., 2008, p. 31). Silva e outros (2008) complementam o exposto ratificando que, considerando a política administrativa atual do Brasil, o REI é a condição inicial para que uma empresa possa realizar atividades no segmento do Comércio Exterior. Os autores relatam que “o cadastro no Registro de Exportadores e Importadores (REI) da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) é a condição primeira para pessoas jurídicas ou físicas atuarem na atividade de Comércio Exterior” (SILVA et al., 2008, p. 31). Ou seja, após inscrição na ferramenta, o SISCOMEX permite “processar os registros dos documentos eletrônicos das operações de importação e exportação” (VIEIRA, 2006, p. 31).

Silva e Ribeiro (2011) afirmam que “os órgãos gestores do sistema são o SECEX, Receita Federal (RF) e o Banco Central do Brasil (BACEN), administrando todas as informações inseridas no SISCOMEX” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.122). Os mesmos autores relatam a função destes órgãos dentro do SISCOMEX, no qual “os órgãos governamentais possuem acesso restrito ao sistema para efetuar análises de produtos dentro de cada competência, utilizando como critério as normas existentes em cada órgão anuente, permitindo somente negar ou dar a anuência para exportar ou importar” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.122). Silva e Ribeiro (2011) apresentam os órgãos do governo anuentes no Sistema Integrado de Comércio Exterior:

Os órgãos anuentes são SECEX, RF, Ministério da Agricultura (MA), Ministério da Saúde (MS), Ministério da Defesa (MD), Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), Departamento da Polícia Federal (PF), Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO), Agência Nacional de Petróleo (ANP) (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.122).

Quando as instituições do governo, supracitadas, autorizam o procedimento, no âmbito das importações, o Sistema Integrado de Comércio Exterior permite a emissão de uma série de documentos. Utilizados para identificar as individualidades de cada processo de importação, onde são inseridos dados para o posterior processo de liberação da carga. Vieira (2006) identifica cinco documentos como sendo os principais emitidos através do *software* SISCOMEX de importação.

Os principais documentos de importação que podem ser efetuados através do SISCOMEX: a) LI – Licenciamento [...] de Importação; b) ROF – Registro de Operações Financeiras; c) DI – Declaração de Importação; d) CI – Comprovante de Importação; e) CCO – Comunicado de Compra (VIEIRA, 2006, p. 32).

Antes permitidos somente físicos, hoje, esses documentos são disponibilizados no módulo eletrônico. Desde sua criação o SISCOMEX vem recebendo atualizações e melhorias para tornar o serviço disponibilizado, mais rápido, seguro e diminuir a possibilidade de erros e fraudes nos processos. Ao longo destes anos, diversas modificações foram feitas em busca dos objetivos traçados acima. Uma das modificações importantes que ocorreram neste sistema foi o uso da certificação digital. A Receita Federal (2015) informa que “ao utilizar a Certificação Digital, o contribuinte tem a certeza de estar fazendo o uso da mais moderna tecnologia de segurança para proteger as informações de sua empresa, com integridade” (BRASIL, 2015).

De acordo com a lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, em seu artigo 64, parágrafo único afirma que a forma segura de validação de dados para a SRF é a certificação digital, através do uso do e-CPF. Um certificado digital é um documento eletrônico que identifica pessoas e empresas no mundo digital, como se fosse uma carteira de identidade. Trata-se de uma evolução natural das técnicas de segurança na internet. Os certificados digitais já são aceitos por várias instituições brasileiras e facilitam aos usuários pois permitem o acesso a serviços que anteriormente não eram possíveis via internet justamente pelo fato de a rede não proporcionar a segurança desejada (ZANCUL, 2006, p. 42).

A mais recente alteração recebida pelo SISCOMEX estava sendo testada em módulo piloto pela Receita Federal desde agosto de 2012 e a partir de março de 2014 foi aberta para testes no setor privado. O órgão do governo declara que “em continuidade ao projeto de modernização da plataforma tecnológica do Siscomex, o Siscomex Importação Web está permitindo, desde o dia 10 de março de 2014, a consulta a todos os tipos de declaração de importação” (BRASIL, 2015). Anterior a esta atualização, eram utilizados programas diferentes para conferência de documentos e permitia apenas um acesso por vez.

“Esta nova funcionalidade é uma espécie de piloto que servirá para ambientação e teste por parte dos usuários, antes de sua implantação definitiva” (BRASIL, 2015). Trata-se de uma modificação em sua plataforma, antes funcionando em *client* através da linguagem de programação *Visual*

*Basic - Desktop*, sendo executável no computador do usuário e agora alterando para o módulo *web* permitindo diversos acessos com o mesmo Cadastro de Pessoa Física – CPF (CONFIRA..., 2015). A implantação definitiva deste módulo ocorreu em maio de 2015, pois “o Siscomex Importação Web substituiu o Siscomex Client (VB), que rodou somente até o dia 31 de março de 2015” (BRASIL, 2015). Este contexto é apresentado a seguir

Desde agosto de 2012 a Receita Federal conta com o sistema de controle aduaneiro das importações brasileiras, o Siscomex Importação Web. O projeto surgiu com o intuito de dar mais agilidade, segurança e mobilidade aos importadores no momento de registrarem e acompanharem as Licenças e Declarações de Importação via Internet (CONFIRA..., 2015).

Considerando o enfoque deste Trabalho de Conclusão de Curso no controle aduaneiro brasileiro e desembaraço para liberação de carga nos portos nacionais durante uma importação marítima, é importante salientar que caso exista alguma irregularidade identificada no processo, a liberação será impedida.

Outro *software* de importância na fiscalização das importações marítimas é o Sistema de Controle de Carga Brasileiro, utilizado para coordenar a entrada e saída de mercadorias nos portos nacionais. O SISCARGA verifica o pagamento das operações portuárias, evitando a sonegação fiscal e permitindo a liberação da carga para entrega ao importador. Este será descrito a seguir.

### **3.1.2 Sistema de Controle de Carga Brasileiro – SISCARGA**

Através de uma parceria entre a Receita Federal e o Departamento de Marinha Mercante, “por meio da Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.122), o Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO desenvolveu o SISCARGA.

O funcionamento do Siscomex Carga foi esquematizado a partir da constatação de que toda a cadeia logística dentro dos portos deve acontecer de forma integrada, desde a chegada do navio, passando pela sua atracação, a descarga dos contêineres e sua movimentação para outros terminais e depósitos. Com a solução, no exato instante em que um contêiner é retirado do navio, o seu número é automaticamente registrado, e essa informação vai diretamente para

as aplicações do operador portuário e para o Siscomex Carga. Ou seja, o sistema permite a obtenção de processos integrados e eletrônicos (BRASIL, 2015).

Este *software* “entrou em funcionamento a partir de 31 de março de 2008 para integrar as companhias marítimas, agentes de carga, desconsolidadores, operadores portuários, despachantes aduaneiros e clientes” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.123). Sua implantação foi dividida em quatro diferentes etapas, sendo a inicial realizada em parceria com a Marinha Mercante e seu sistema. A segunda parte do projeto diz respeito à “integração com outros módulos do Siscomex, em especial o de Importação. Já num terceiro momento, o Siscomex Carga será integrado a outros projetos do segmento marítimo e, na quarta e última fase, haverá a integração com importação e exportação, utilizando-se o radar” (BRASIL, 2015). Ou seja, ao final da quarta etapa, todo o processo de importação estará integralizado entre SISCARGA e SISCOMEX, funcionando como um só.

O Siscomex Carga, que tem como meta promover todo o controle da carga, foi subdividido em fases, como estratégia de construção e implantação, sendo a primeira delas a integração com o Sistema Mercante – que controla atualmente a entrada e saída de cargas nos portos. Em parceria com o Departamento do Fundo da Marinha Mercante, a Receita Federal está lançando o controle informatizado das transações realizadas nos portos brasileiros. [...] trará a uniformização dos procedimentos fiscais executados nas operações portuárias, possibilitando a verificação das mercadorias que entram e saem do país, antes mesmo do despacho aduaneiro. Nesta fase, o Siscomex Carga ou Siscarga, como é chamado, já nasce integrado e trará maior articulação entre as ações dos dois órgãos federais – Secretaria da Receita Federal e Departamento de Fundo da Marinha Mercante (BRASIL, 2015).

O SISCARGA foi criado no intuito de acabar com a sonegação fiscal por parte das empresas, especificamente sobre a taxa Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante. O pagamento era anteriormente administrado pelo Ministério dos Transportes e por se tratar de um tributo federal, a competência de cobrar e fiscalizar esta taxa se tornou do Ministério da Fazenda (GUEIROS, 2014).

O Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, revogado pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, define o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) como uma contribuição para o apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira. O fato gerador desse adicional é o início efetivo da operação de

descarregamento da embarcação no porto brasileiro. (SILVA *et al.*, 2008, p. 43).

Silva e outros (2008) relatam que “a Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) (2005), por meio da sua Câmara de Logística Integrada de Comércio de Exterior (CLI), em estudo realizado, indicou o AFRMM como um dos entraves logísticos à prática competitiva do Comércio Exterior brasileiro” (SILVA *et al.*, 2008, p. 44). Silva e Ribeiro (2008) complementam o exposto anteriormente ao especificar a função delegada ao Sistema de Controle de Carga Brasileiro

A implantação do SISCARGA tem como objetivo reduzir o tempo de desembarço nas importações, pois exige que todas as informações das cargas contêinerizadas com destino de desembarque nos portos brasileiros, sejam inseridas no SISCOMEX CARGA 24 horas antes do navio chegar ao porto. Isso possibilitará que a SRF tenha todas as informações sobre cada contêiner ou equipamento, produto, importador, exportador e destino final, com isso estabelecer a forma de tratamento fiscal para cada um (SILVA; RIBEIRO, 2011, p. 127).

Segundo Silva e Ribeiro (2011) “o SISCARGA tem o objetivo de liberar, gerando o número do Conhecimento de Embarque Mercante (CE)” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.125). De acordo com os mesmos autores “todas as informações são confrontadas e, quando corretas, gera o Conhecimento Eletrônico (CE) Mercante” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.123). De acordo com a Receita Federal (2015) é dever do transportador marítimo internacional, “no módulo Siscomex Carga, prestar à RFB informações sobre o veículo e as cargas, nacionais, estrangeiras e de passagem, nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado” (BRASIL, 2015). Sendo assim, se as informações introduzidas no SISCARGA estiverem corretas, será gerado o Conhecimento de Embarque Eletrônico ou CE Mercante. No caso de alguma das informações dentro do *software* for inserida de maneira errada, será feito o bloqueio da importação, o que irá impedir o desembarço.

Para Silva e Ribeiro (2011) “o bloqueio ocorrerá quando as informações do armador, desconsolidador e importador estiverem divergentes, se a finalização das informações ocorrerem após o prazo ou inconsistência dos dados, impeditivos para dar andamento no desembarço” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.125). Ou seja, para evitar problemas, “as informações passadas [...] terão que estar totalmente corretas e os armadores precisarão treinar

profissionais para não haver erro no momento da inclusão no SISCARGA, para que o mesmo não possa bloquear” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.126).

O referido bloqueio também pode ocorrer se o pagamento das taxas do armador não for efetuado. Durante a liberação da carga no recinto alfandegado é verificado o pagamento de tais taxas através do SISCARGA e caso este apresente bloqueio da companhia marítima, a liberação da carga é impedida devido ao bloqueio do Conhecimento de Embarque, realizado pelo armador. Este obstáculo só é retirado após o devido pagamento das taxas a companhia marítima, assim, permitindo a retirada da carga de dentro do porto e sua entrega ao importador.

Os *softwares* SISCOMEX e SISCARGA são as principais ferramentas utilizadas pelo governo, no contexto brasileiro, para fiscalizar as operações numa importações marítimas. Através destes sistemas ocorre o controle do despacho e desembaraço aduaneiro nos portos nacionais.

### 3.2 O DESPACHO E O DESEMBARAÇO ADUANEIRO BRASILEIRO NAS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS

Para Silva e Ribeiro (2011) o controle das mercadorias é fundamental para a competitividade leal no comércio. Os mesmos afirmam que “as exigências e burocracias criadas para a entrada de produtos importados no Brasil geram segurança para que haja uma competitividade leal com os produtos nacionais e busca estimular a indústria nacional a produzir mais, gera emprego e estabilidade na economia” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.129). Zancul (2006) relata que o controle sobre as cargas pode ter diferentes finalidades

O controle sobre a carga pode ser realizado com diferentes objetivos. A Organização Marítima Internacional realiza o controle através de segurança nas atividades portuárias com proteção aos navios e Instalações Portuárias. A Aduana Americana implementa seu controle sobre a carga buscando anular possíveis ações terroristas. A Aduana brasileira busca “prover segurança, confiança e facilitação para o comércio internacional” de acordo com artigo do Coordenador Aduaneiro da Receita Federal de circulação interna a SRF, trazendo a justa regulamentação ao mercado (ZANCUL, 2006, p. 21).

Um instrumento essencial neste controle é o despacho aduaneiro, numa importação marítima esta função é exercida pela autoridade fiscal e faz parte

do processo de liberação de carga nos portos brasileiros. Durante este procedimento são utilizados sistemas de informação para agilizar a liberação. Segundo Silva e outros (2008) “toda mercadoria que ingresse no país, importada a título definitivo ou não, sujeita-se a despacho aduaneiro de importação, que será processado por meio do Sistema Integrado de Comércio Exterior” (SILVA et al., 2008, p. 45). A Receita Federal (2015) ratifica o apresentado por Silva e outros (2008) ao explicar que “o despacho aduaneiro de importação é processado com base em declaração e, em regra geral, é realizado no Siscomex. No entanto, existem exceções, em razão da natureza da mercadoria [...] que o despacho de importação é processado sem registro no Siscomex” (BRASIL, 2015)

O exercício da administração aduaneira compreende a fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, em todo o território aduaneiro (Constituição Federal, art. 237). O controle aduaneiro promovido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil não tem caráter arrecadatório. Nesse controle, o bem tutelado pelo Estado não é o tributo, mas a segurança da sociedade. A fiscalização aduaneira verifica, por exemplo, se a mercadoria recebeu as devidas anuências, oferecendo, portanto, condições de sanidade e segurança para o uso do consumidor. De semelhante forma, são verificadas a observação das normas pelos importadores e exportadores e os recolhimentos devidos, o que redundará, dentre outras consequências, na redução da competição desleal e, quando for o caso, na proteção às empresas nacionais. Um instrumento chave para a execução desse controle é o despacho aduaneiro (BRASIL, 2015).

Silva e outros (2008) relatam que “a Instrução Normativa SRF nº 69, de 10 de dezembro de 1996, revogada pela Instrução Normativa SRF nº 206, de 25 de setembro de 2002, normatiza o despacho aduaneiro de importação” (SILVA et al., 2008, p. 45). Para Vieira (2006) “segundo o que preceitua a Instrução Normativa nº 206 da Secretaria da Receita Federal [...] o despacho aduaneiro compreende o despacho para admissão, consumo e internação” (VIEIRA, 2006, p. 40). Segundo o exposto pela Receita Federal (2015), atualmente, o despacho aduaneiro de importação “encontra-se basicamente disciplinado pelas IN SRF nº 680/2006 e IN SRF nº 611/2006” (BRASIL, 2015).

O despacho aduaneiro é um conjunto de atos praticados pelo fiscal da Receita Federal o qual tem por finalidade o desembaraço aduaneiro, que nada mais é do que a autorização de entrega da mercadoria procedente do exterior em caráter definitivo ou não ao importador mediante a conclusão da conferência da mercadoria, o



cumprimento da legislação tributária e a identificação do importador (VIEIRA, 2006, p. 38).

Vazquez (1995) ratifica o apresentado por Vieira (2006) afirmando que “a conferência aduaneira tem por finalidade identificar o importador, verificar a mercadoria, determinar seu valor e classificação, e constatar o cumprimento de todas as obrigações, fiscais e outras, exigíveis em razão da importação” (VAZQUEZ, 1995, p. 88). De acordo com a Receita Federal (2015) “o despacho de importação poderá ser efetuado em zona primária ou em zona secundária” e ainda estipula que “cabe à fiscalização aduaneira a conferência aduaneira e o desembaraço” (BRASIL, 2015). Silva e outros (2008) definem que

a conferência aduaneira é a etapa em que se faz a verificação da mercadoria, procedimento destinado a identifica-la e quantifica-la, bem como determinar sua origem e classificação fiscal. De acordo com a legislação, a conferência aduaneira será realizada na presença do importador ou seu representante legal (SILVA et al, 2008, p. 47).

Segundo Silva e Ribeiro (2011), o SISCOMEX solicita que o despachante aduaneiro forneça diversas informações pertinentes à carga em questão, a fim de obter a anuência dos órgãos do governo responsáveis, se necessário, e também da Secretaria da Receita Federal. Para Silva e outros (2008) “o despachante aduaneiro e seus ajudantes são representantes do importador nos atos e procedimentos fiscais relacionados ao despacho aduaneiro (processo de liberação alfandegária) [...] atual regulamento do artigo 5º, do Decreto-Lei nº 2.472, de 1 de setembro de 1988” (SILVA et al., 2008, p. 44). A inserção correta de todas as informações conclui a etapa inicial do procedimento, se alguma das informações constantes no Sistema Integrado de Comércio Exterior estiver errada o sistema automaticamente irá indeferir a Licença de Importação, impedindo a continuação do processo. Silva e Ribeiro (2011) explicam este contexto a seguir.

O SISCOMEX exige que o despachante aduaneiro insira várias informações para que a carga possa ter a anuência dos órgãos pertinentes, quando necessário, e da SRF [...] O sistema não conclui o procedimento até que todas as informações abaixo estejam corretamente inseridas. Quando as exigências não são cumpridas, por descumprimento com a norma de algum órgão anuente, este irá indeferir a licença (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.123).

De acordo com Vazquez (1995) é “nesse momento, o importador recolhe os impostos devidos, habilitando-se, a cumprir outras formalidades

(pagamentos de taxas, emolumentos, despesas de capatazia, remoção, etc.), a tomar posse efetiva da mercadoria” (VAZQUEZ, 1995, p. 88). Ou seja, o pagamento de todas as taxas referentes à importação deve ocorrer após a emissão da Licença de Importação e deve anteceder o registro da Declaração de Importação. Silva e outros (2008) complementam ao informar que “o registro da declaração caracteriza o início do despacho aduaneiro de importação. O pagamento dos impostos incidentes na importação deve ser efetuado previamente ao registro da declaração” (SILVA et al., 2008, p. 45).

A etapa seguinte, instrução da Declaração de Importação, refere-se aos documentos que devem compor a DI e ser apresentados no despacho aduaneiro: I - via original do conhecimento de carga ou de documento equivalente; II - via original da fatura comercial; III - outros, exigidos em decorrência de acordos internacionais ou de legislação específica (SILVA et al., 2008, p. 46).

O governo determina que os documentos supracitados fiquem guardados durante um determinado período, caso a Receita Federal deseje fiscalizar alguma irregularidade posteriormente encontrada. Para Silva e outros (2008) "a Instrução Normativa SRF nº 111, de 17 de setembro de 1998, diz que os documentos que instruem a DI devem ser mantidos em poder do importador pelo prazo previsto na legislação, para fins de apresentação à Secretaria da Receita Federal quando solicitado" (SILVA et al., 2008, p. 46).

“Tem-se por iniciado o despacho de importação na data do registro da DI. O registro da declaração de importação consiste em sua numeração pela RFB, por meio do SISCOMEX” (BRASIL, 2015). Ou seja, o procedimento de despacho aduaneiro ocorre somente após o registro da Declaração de Importação. Vazquez (1995) ratifica esta informação ao relatar que “o despacho aduaneiro de importação inicia-se com o registro da Declaração de Importação (DI) na repartição fiscal competente” (VAZQUEZ, 1995, p. 88). Esta etapa só pode iniciar após a chegada da mercadoria em uma das unidades da Receita Federal, local onde ela será analisada por um fiscal através do despacho aduaneiro. O Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento - MANTRA informa o momento em que isso ocorre, quando libera o vínculo da DI com o Conhecimento de Embarque (GUEIROS, 2014).

Ao entrar a mercadoria no Recinto este deverá registrar via sistema Mantra, a presença de carga, através da associação de diversas

informações relacionadas ao BL, gerando uma chave, conhecida como Número de Identificação de Carga (NIC). Este código será utilizado no preenchimento e registro da Declaração de Importação, e esta chave será confrontada com os dados lançados do BL [...] buscando a coerência das informações, e indicando os casos de inconsistência, como exigência a ser cumprida por parte do importador (ZANCUL, 2006, p. 69).

Vieira (2006) identifica que é durante o processo de despacho aduaneiro que a Receita Federal confronta a veracidade das informações declaradas anteriormente pelo importador, ou seu representante, e os documentos originais apresentados. De acordo com o Artigo 542 do Regulamento Aduaneiro, o despacho de importação é “o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação a mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro” (BRASIL, 2015).

É através do despacho que a Receita Federal confere a exatidão das informações declaradas pelo importador em relação às mercadorias importadas e aos documentos apresentados. O início do despacho aduaneiro de importação é determinado pelo registro da Declaração de Importação no Sistema Integrado de Comércio Exterior (VIEIRA, 2006, p. 38).

Vazquez (1995) define a função como “o procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, sejam elas importadas a título definitivo ou não” (VAZQUEZ, 1995, p. 88). Vieira (2006) descreve que o processo de operação de despacho aduaneiro ocorre após o correto registro da Declaração de Importação, na qual a carga e seus documentos serão submetidos a análise de um representante da Receita Federal do Brasil para a conferência aduaneira. Para Vieira (2006) o SISCOMEX conforme as informações constantes no sistema irá selecionar automaticamente um “*canal de conferência*”. O mesmo autor relata que “este procedimento de seleção recebe o nome de parametrização” (VIEIRA, 2006, p. 39).

A Declaração de Importação após seu efetivo registro será submetida à análise fiscal e selecionada para um dos canais de conferência aduaneira, tais como: a) Canal Verde; b) Canal Amarelo; c) Canal Vermelho; d) Canal Cinza. Portanto, a Declaração de Importação consolida as informações cambiais, tributárias, fiscais, comerciais e estatísticas da operação, representando o início do Despacho Aduaneiro (VIEIRA, 2006, p. 37).

Vieira (2006) identifica cada um dos “*canais de conferência aduaneira*”. Para o autor, o canal verde é o mais comum e o mais rápido de todos, pois a fiscalização é menos rígida. Ele define o canal verde como o procedimento aonde “será dispensado o exame documental e a verificação da mercadoria, uma vez que o SISCOMEX registrará o desembaraço de forma automática” (VIEIRA, 2006, p. 37). O nível de rigidez da fiscalização vai se tornando maior conforme mudam os “*canais de conferência aduaneira*”. Vieira (2006) relata que a carga que for direcionada para o canal amarelo passará pelo processo no qual “será efetuado o exame documental e, não sendo constatada nenhuma irregularidade, será realizado o despacho aduaneiro não necessitando a verificação da mercadoria” (VIEIRA, 2006, p. 37). Já no canal vermelho “será necessário o exame dos documentos bem como a verificação da mercadoria antes do desembaraço” (VIEIRA, 2006, p. 37). Por último, o mais rígido de todos é o canal cinza, “nesse caso será feito, além do exame documental e a verificação da mercadoria, um procedimento especial de controle aduaneiro com o objetivo de verificar possíveis fraudes” (VIEIRA, 2006, p. 37).

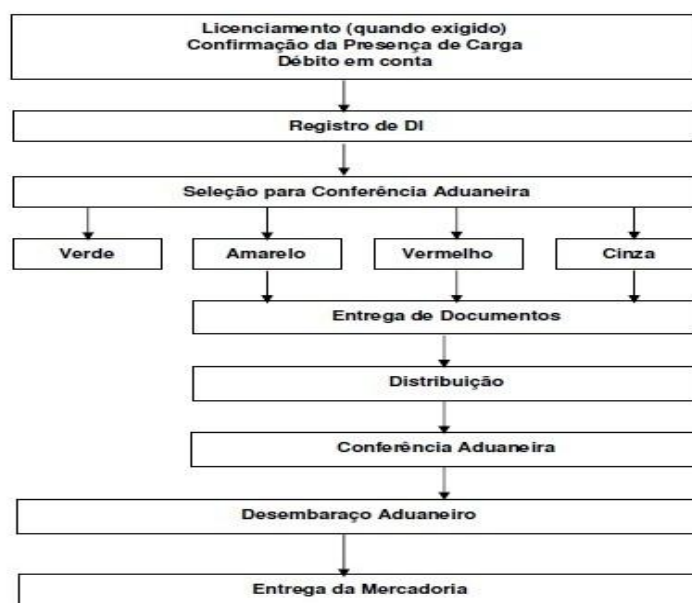
O Siscomex seleciona as DI registradas para um dos canais de conferência aduaneira (art. 21 da IN SRF nº 680/2006) O importador poderá consultar no Siscomex o canal para o qual foi parametrizada a DI por meio da função Acompanhamento do Despacho do perfil Importador. A seleção da declaração para quaisquer dos canais de conferência aduaneira não impede que o chefe do setor responsável pelo despacho, a qualquer tempo, determine que se proceda à ação fiscal pertinente, se tiver conhecimento de fato ou da existência de indícios que requeiram a necessidade de verificação da mercadoria, ou de aplicação de procedimento aduaneiro especial. (art. 3º da IN SRF nº 680/2006) (BRASIL, 2015).

O Artigo 571 do Regulamento Aduaneiro estabelece que “o desembaraço aduaneiro na importação é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira. Concluída a conferência, a mercadoria será imediatamente desembaraçada, conforme disposto no art. 48 da IN SRF nº 680/06” (BRASIL, 2015). Para Silva e outros (2008) “o desembaraço aduaneiro é a etapa final do despacho aduaneiro. [...] Efetivado o desembaraço aduaneiro no SISCOMEX, será emitido o Comprovante de Importação, que permite que a mercadoria seja entregue ao importador” (SILVA et al., 2008, p. 47). A definição de desembaraço aduaneiro é apresentada por Vieira (2006) como sendo

o ato final do despacho aduaneiro em virtude do qual é autorizada a entrega da mercadoria ao importador após o registro do desembaraço no SISCOMEX pela autoridade aduaneira. Após o registro do desembaraço das mercadorias no SISCOMEX, a Autoridade Fiscal emitirá o Comprovante de Importação, que será entregue ao importador constituindo-se, esse documento, como prova do ingresso legal da mercadoria no país (VIEIRA, 2006, p. 41).

Após a parametrização e posterior conferência fiscal ocorre o desembaraço aduaneiro. Esta etapa é definida como “o ato final do despacho aduaneiro em virtude do qual é autorizada a entrega da mercadoria ao importador” (VAZQUEZ, 1995, p. 88). Antes de o importador coletar a carga no terminal, deve ser verificado se a companhia marítima retirou o bloqueio que existe no Sistema de Controle de Cargas Brasileiro quando o pagamento de alguma taxa ainda não foi efetuado ou consta alguma informação errada. Este pagamento supracitado deve ser efetuado antes do início dos procedimentos de despacho aduaneiro. Se nos sistemas todas as etapas foram cumpridas, é autorizada a retirada da carga, concluindo assim o processo de liberação.

FIGURA 2 – FLUXOGRAMA DA IMPORTAÇÃO MARÍTIMA



FONTE: ZANCUL, 2006, p. 55

A Figura 2 apresenta o fluxograma de uma importação marítima, sem relatar os trâmites entre importador e exportador. Retratando o procedimento através do uso dos sistemas, a partir da solicitação de Licença para Importação

(LI), o posterior registro da Declaração de Importação (DI) e, por fim, o despacho e desembaraço aduaneiro brasileiro. Conforme o exposto neste capítulo.

A seguir são apresentados os benefícios da modernização através da aplicação de *softwares* no controle do despacho e desembaraço aduaneiro brasileiro nas importações marítimas.

### 3.3 OS BENEFÍCIOS DA APLICAÇÃO DE *SOFTWARES* PARA COORDENAR O DESPACHO E DESEMBARAÇO ADUANEIRO BRASILEIRO

Nas últimas décadas a circulação de navios de carga nos portos do Brasil tem apresentado um aumento significativo, estatística que não apresenta sinais de desaceleração. Porto (2000) complementa o exposto ao afirmar que “a movimentação nos portos brasileiros vem apresentando resultados crescentes em volume de carga movimentada” (PORTO; SILVA, 2000, p. 23). Em decorrência deste aumento, os mecanismos disponíveis no contexto brasileiro para fiscalizar e coordenar o procedimento de controle aduaneiro e desembaraço para liberação de carga devem se tornar cada vez mais ágeis e eficientes para acompanhar o crescente volume de importações marítimas no país.

Na importação, o exportador em seu país entrega a carga ao transportador que no modal marítimo é o armador ou seu agente. Este é responsável pela emissão do Conhecimento de Carga (BL) com informações sobre a mercadoria, seu invólucro, seu destino dentre outras. Ao atracar, o operador Portuário efetuará a operação de descarga das cargas ali manifestadas. Esta carga deverá ser encaminhada a um local sob controle aduaneiro para armazenagem até que seja concretizado o despacho com seu posterior desembaraço (ZANCUL, 2006, p. 17).

De acordo com Silva e Ribeiro (2011) o uso de *softwares* para esta função dá uma maior agilidade ao procedimento. Quando um *container* é descarregado do navio em um porto brasileiro, ele é mantido no terminal credenciado até sua liberação e a utilização do espaço disponibilizado é cobrada. Os valores dependem do tempo em que a carga ficou dentro do terminal. A liberação do *container* ocorre após a conclusão do desembaraço

aduaneiro, dando a autorização para a entrega da mercadoria ao importador. Este fator influencia no preço final do produto, além disso, a demora na liberação acaba por impedir a entrada e saída de outros *containers* naquele local, abarrotando o sistema portuário brasileiro (SILVA; RIBEIRO, 2011).

Para Silva e Ribeiro (2011) a implantação do SISCARGA reduz o tempo das operações de desembaraço aduaneiro nas importações do Brasil. Segundo afirmam os autores, o Sistema de Controle de Carga Brasileiro determina que as mercadorias, dentro de um *container*, com destino aos portos nacionais devem ter a totalidade das informações preenchidas em até 24 horas antes que o navio chegue ao seu porto de destino. Permitindo que a instituição do governo (Secretaria da Receita Federal), responsável por esta função, defina o tratamento fiscal adequado para cada processo de importação com antecedência (SILVA; RIBEIRO, 2011).

Com a implantação do Siscomex Carga, além da agilização do despacho aduaneiro, a sociedade passará a utilizar o sistema para verificar a situação de sua carga quanto ao cumprimento das obrigações tributárias, bem como da localização física dessas mercadorias, com total transparência. Isso permitirá que o importador acompanhe o processo e possa atuar de forma ativa, cobrando ações dos despachantes aduaneiros, negociando custos de armazenagem e das despesas de carga. Ao mesmo tempo, o sistema terá a importante função de aumentar a repressão ao contrabando e ao descaminho, protegendo o mercado brasileiro da concorrência desleal, além de diminuir o Custo Brasil (BRASIL, 2015).

Para Vieira (2006) a aplicação do Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX nas operações de importação do Brasil também ocasionou uma redução significativa no período que era demandado para as atividades de despacho e desembaraço aduaneiro, assim como, em todo o processo de importação. O autor afirma que o SISCOMEX foi “implantado [...] para agilizar e desburocratizar as operações” (VIEIRA, 2006, p. 31). Em decorrência disto, o custo final do produto foi reduzido, assim como a burocracia envolvida no procedimento de importação e a quantidade de documentos físicos necessários para a liberação da carga. Vazquez (1995) explica que o Sistema Integrado de Comércio Exterior trata-se de um “processo informatizado que recebe e processa um fluxo único de informações, eliminando a quase totalidade de documentos administrativos então utilizados nas transações com o exterior” (VAZQUEZ, 1995, p. 22).

Resumidamente, destacam-se as seguintes vantagens do Sistema: harmonização de conceitos e uniformização de códigos e nomenclaturas; ampliação dos pontos do atendimento; eliminação de coexistências de controles e sistemas paralelos de coleta de dados; simplificação e padronização de documentos; diminuição significativa do volume de documentos; agilidade na coleta e processamento de informações por meio eletrônico; redução de custos administrativos para todos os envolvidos no Sistema; crítica de dados utilizados na elaboração das estatísticas de comércio exterior (BRASIL, 2015).

Procurando aproximar as informações utilizadas pelos diferentes *softwares*, foram desenvolvidos diversos códigos e nomenclaturas, que permitiram a conciliação de dados e possibilitaram um fluxo único de informações para cada sistema. Desta maneira, modernizando a obtenção de estatísticas e construindo uma base de dados informatizada, agora utilizando registros eletrônicos. Conforme Vieira (2006) apresenta esta conjuntura dentro do SISCOMEX: “no desenvolvimento e concepção desse mecanismo foram harmonizados conceitos, códigos e nomenclaturas, tornando possível a adoção de um fluxo único de informações” (VIEIRA, 2006, p. 32). Este contexto apresentado por Vieira (2006) também foi aplicado nos demais *softwares* utilizados durante o processo de importação no Brasil.

Da mesma forma que o uso do SISCOMEX e do Sistema de Controle de Carga Brasileiro busca reduzir a circulação de inúmeros documentos físicos, a duplicidade de informações e a demora no processo operacional, a configuração e implantação do Sistema Porto Sem Papel mudou drasticamente este cenário na parte que engloba as autoridades portuárias e os diferentes órgãos do governo. Barros (2010) expõe o contexto apresentado quando um porto se adequa para a utilização deste *software*:

O PSP propiciará um salto de qualidade no setor portuário, contribuindo para o desenvolvimento logístico [...] Hoje, as agências marítimas utilizam fac-símile e e-mail para acionar os atores envolvidos na operação portuária, emitindo inúmeros formulários e exigindo a execução de ações que representam meios de trocas não otimizados, excesso burocrático, aumento de tempo de realização e acréscimo do custo operacional. O PSP informatiza os procedimentos e integra, na medida em que promove a comunicação de dados entre os agentes intervenientes no processo portuário, eliminando o trâmite de 112 documentos, em diversas vias, e 935 informações em duplicidade junto às seis autoridades anuentes (Polícia Federal, Anvisa, Delegacia da Receita Federal, Vigiagro e Autoridade Portuária), preservando todos os seus aspectos inerentes ao sigilo e a segurança das informações nele produzidas. Isso irá reduzir em média 25% o tempo de estadia dos navios nos portos. (BARROS, 2010)



Após sua criação em 2010 a utilização deste mecanismo foi adotada por grandes portos no cenário nacional, atualmente 35 portos brasileiros reconheceram as vantagens e aderiram ao uso deste sistema (BRASIL, 2015). Barros (2010) destaca que a utilização do sistema Porto Sem Papel busca proporcionar sigilo dos dados gerenciados e a segurança das informações produzidas no *software*. Este aspecto também se aplica a todos os sistemas coordenados pelo governo brasileiro, buscando assegurar segurança aos usuários e promover a confiança dos mesmos nos mecanismos de fiscalização.

A fiscalização contra a corrupção, sonegação fiscal e a prática desleal de comércio foi otimizada pela modernização e pelo desenvolvimento dos novos sistemas de informação, estas práticas se tratam de uma segurança as indústrias e empresas do cenário nacional. Através do SISCOMEX, ocorreu a redução da possibilidade de fraudes nas importações nacionais. Já pelo uso do Sistema de Controle de Carga Brasileiro, de acordo com Silva e Ribeiro (2011), o gerenciamento o pagamento da taxa de Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante se tornou mais eficaz (SILVA; RIBEIRO, 2011). Ou seja, estes sistemas buscam combater as práticas supracitadas dando uma competitividade saudável as empresas nacionais que agem de maneira lícita. Vieira (2006) complementa este contexto através da exposição da contribuição proporcionada pelo uso do SISCOMEX

A implantação do SISCOMEX proporcionou a redução significativa do prazo de desembaraço de mercadorias, redução drástica de burocracia e, por consequência, redução de custo e do trânsito físico dos documentos entre os diversos órgãos intervenientes no processo, além da diminuição da possibilidade de fraude (VIEIRA, 2006, p. 32)

Silva e Ribeiro (2011) expõem que em decorrência do uso destes sistemas de informações, a fiscalização sobre a atividade das empresas importadoras se tornou mais efetiva, melhorando o controle de cargas nas importações e protegendo o mercado brasileiro. Os autores complementam o apresentado anteriormente informando os benefícios obtidos através do início da utilização do SISCOMEX

O SISCOMEX possibilitou a redução de fraudes em relação aos documentos apresentados, os impostos são debitados automaticamente da conta bancária da empresa, eliminando a sonegação de impostos federais e estaduais. O subfaturamento reduziu, pois o sistema gera informações sobre o preço médio de

entrada e saída de cada produto importado ou exportado, melhorando a fiscalização nas empresas que trabalham incorretamente e reduzindo as desvantagens entre empresas lícitas e ilícitas (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.122).

De acordo com Silva e Ribeiro (2011), a criação destes sistemas gerou maior eficiência para o processo operacional, retirando um número considerável de documentos físicos antes necessários, mas a falta de integração e a utilização de mais de um sistema pode gerar problemas. Os autores afirmam que “a utilização simultânea dos sistemas gera maior eficiência para o processo operacional [...] mas reduz a eficácia, aumentando a probabilidade de ruptura no processo, pois vários [...] inserem as mesmas informações, podendo haver diversos erros e contradições” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p.128). Relatam, também, que na época de seu estudo, existia a falta de integração entre o Sistema Integrado de Comércio Exterior e o Sistema de Controle de Carga Brasileiro, para eles, “a falta de integração obriga o importador a consultar os dois sistemas para ter a confirmação da liberação da carga” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p. 123). Silva e Ribeiro (2011) afirmam que “para melhorar a posição do Brasil [...] é necessário à redução das burocracias e a integração entre do SISCOMEX e do SISCARGA” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p. 128).

Os órgãos do governo responsáveis pelo projeto de implantação do Sistema de Controle de Carga Brasileiro, que foi dividido em quatro partes, já previam a necessidade de integralizar todo o processo de importação junto ao SISCOMEX, bem como, o de exportação. Sendo esta, a quarta e última etapa de introdução deste *software* no controle das atividades de Comércio Exterior no país (BRASIL, 2015). Eliminando assim, os pontos negativos da falta de integração supracitados por Silva e Ribeiro (2011). Os autores definem que “com a integração entre os sistemas, haverá a eliminação da duplicidade de informações, redução dos tempos e das probabilidades de erros, podendo gerar maior eficiência e eficácia” (SILVA; RIBEIRO, 2011, p. 130).

Considerando os benefícios supracitados pela utilização dos sistemas de informação é importante notar que os mesmos *softwares* devem estar em constante atualização a fim de melhor exercer seu papel, corrigir erros e estar apto a processar um número cada vez maior de importações para suprir a crescente demanda do mercado brasileiro. Desta maneira as atividades

atribuídas a utilização dos sistemas, como despacho, desembaraço aduaneiro e liberação de carga devem seguir os mesmos objetivos. Segundo Silva e Ribeiro (2011), outro fator importante é a integração entre os sistemas já existentes e os novos que irão surgir, pois a busca por eficiência na utilização dos mesmos pode esbarrar numa situação oposta ao esperado, quando utilização simultânea de mais de um sistema ocasiona em uma maior chance de erros, duplicidade de informações e etc.

Após a implantação dos *softwares* ocorreu a redução da quantidade de documentos físicos necessários durante uma importação, esse é um dos benefícios mais apontados durante esta pesquisa. No transporte destes documentos poderia se perder alguma via o que posteriormente iria gerar problemas no processo de importação (VIEIRA, 2006). Toda esta documentação tornava o processo lento, devido a burocracia aplicada, e a probabilidade de erros e fraudes na comunicação entre os diversos órgãos do governo, autoridades portuárias, armadores, despachantes aduaneiros, agentes de carga, importadores e exportadores era maior. Com os sistemas de informação ocorreu a diminuição na probabilidade de erros e duplicidade de informações, devido a facilidade de comunicação proporcionada. Além disso, a troca de informações de maneira eletrônica e autenticada pelo certificado digital, permitiu a retirada de circulação de inúmeros documentos, o que significa também, um impacto ambiental no bom sentido, pois diminui consideravelmente o volume de papel utilizado durante os processos de importação. Somente o Sistema Porto Sem Papel, por exemplo, eliminou o trâmite de 112 documentos (BARROS, 2010). Ainda assim, apesar da redução de documentos ter diminuído a burocracia envolvida nos procedimentos de importação, ela é considerada um dos obstáculos que mais influenciam no crescimento do Brasil em relação ao mercado internacional (MARTINELLI et al., 2004).

De acordo com o estudado, nas últimas décadas, o mercado internacional tornou-se mais competitivo e para ganhar vantagens, o processo de despacho, desembaraço aduaneiro e liberação de carga nos sistemas implantados deve ser feita com um número cada vez menor de burocracias a serem seguidas nestas operações, tornando o procedimento mais rápido e barato, ao mesmo tempo que cresce a segurança proporcionada pelo seu uso.

Apesar de significar uma grande vantagem na competitividade internacional, a aplicação de sistemas de informação e sua modernização devem ser acompanhadas de melhorias na infraestrutura dos portos brasileiros e a busca por sistemáticas mais eficientes e rápidas. Como consequência destas mudanças e otimizações, outro benefício é proporcionado, a proteção do mercado interno, indústrias e empresas nacionais. Possibilitando assim, um cenário de crescimento econômico para o país.

Nos Estados Unidos - EUA, por exemplo, o controle das importações ocorre através de procedimentos determinados por um *software*, como ocorre no Brasil através do SISCOMEX, a diferença entre os dois é que lá, a Aduana adota também uma fiscalização nos portos de origem. Nos principais portos do mundo em que ocorrem embarques frequentes com destino aos EUA, estão presentes fiscais americanos que fazem um controle aduaneiro das cargas que tem destino aos portos de seu país, até mesmo cargas que farão somente escalas em algum porto de lá são analisadas, através de sua documentação e de um *scanner* físico da carga no *container*. Assim, os fiscais cadastram as informações referentes a carga no *software* e antes de chegar no porto de destino as mesmas já possuem um certificado de liberação, não necessitando desta forma, da análise quando chega em território americano. Existem, claro, algumas exceções específicas, dependendo da mercadoria em questão (ZANCUL, 2006).

Esta sistemática foi adotada para combater o terrorismo e quando uma carga deixa a origem sem este certificado ou sai de um porto aonde não possui este procedimento, são cobradas taxas o que encarecem os valores finais do produto e então, o controle aduaneiro só é feito posteriormente dentro dos EUA. Assim como no Brasil, todas as informações solicitadas devem constar no sistema em até 48 horas antes da atracação do navio. Dependendo da análise da Aduana dos Estados Unidos, se for identificado algum perigo, o navio de carga pode até ser impedido de entrar na zona territorial americana (ZANCUL, 2006). Este método torna o procedimento de despacho, desembaraço aduaneiro e liberação de carga mais rápido do que o brasileiro. Esta diferença trata-se de uma vantagem competitiva que os EUA possuem sobre o Brasil, neste sentido enquadra-se a procura por novas sistemáticas cada vez mais eficientes, rápidas e seguras.

A seguir, é apresentado um quadro síntese, com os benefícios identificados com a aplicação dos *softwares* no controle aduaneiro e desembaraço para liberação de carga nos portos brasileiros.

<b>QUADRO RESUMO COM OS BENEFÍCIOS PROPORCIONADOS PELA APLICAÇÃO DE SOFTWARES NOS PORTOS BRASILEIROS DURANTE UMA IMPORTAÇÃO MARÍTIMA</b>	
<b>BENEFÍCIOS</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
AUMENTO NA SEGURANÇA E PROTEÇÃO PARA AS EMPRESAS, INDÚSTRIAS E A POPULAÇÃO BRASILEIRA	Informatizaram as operações de importação, aumentando a eficiência da fiscalização e coordenação das atividades vinculadas ao segmento. Acabou diminuindo as probabilidades de erros e fraudes no processo, combatendo a prática desleal de comércio, descaminho e a sonegação fiscal. Desta maneira, protegendo o mercado interno e a economia brasileira.
GANHO DE COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL	A informatização das operações ocasionou a redução das burocracias envolvidas no procedimento e, consequentemente, no tempo empregado para efetuar as atividades. Assim, diminuindo os custos das operações e aumentando a agilidade no procedimento.
EFICIÊNCIA DA MÁQUINA PÚBLICA	Esta implantação de sistema de informações ocasionou na redução do uso de documentos físicos (Fator que promove benefícios ambientais); Diminuição no trâmite de documentos físicos (Proporciona a redução no risco de extraviar algum documento e de fraudes); e redução de pessoal/departamentos envolvidos nas operações (O que acabou reduzindo os valores).
CRESCIMENTO ECONOMICO AO BRASIL	Concluindo, o aumento na segurança e proteção para as empresas e indústrias nacionais, assim como, para a população brasileira; junto com um ganho de competitividade no mercado internacional, ocasionou em um cenário propício ao crescimento econômico do país.

FONTE: ELABORADO PELO AUTOR.

Este quadro demonstra, de forma objetiva, o resultado da pesquisa sobre os benefícios da implantação dos sistemas de informação. Desta forma, apontando e descrevendo os mesmos.

Após realizada a apresentação e análise de dados, no próximo tópico, serão expostas as considerações finais acerca do estudo.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente Trabalho de Conclusão de Curso abordou a aplicação de *softwares* para a modernização do controle aduaneiro brasileiro e desembaraço para liberação das cargas de uma importação marítima nos portos brasileiros. Este assunto envolve o crescimento nos volumes de Comércio Internacional, nas últimas décadas, e a adequação do Comércio Exterior brasileiro ao atual mundo globalizado. Neste cenário, o país encontra dificuldades na competição internacional, sendo que uma das vantagens competitivas é encontrada na agilidade e eficiência do controle aduaneiro nos recintos alfandegados, assim como, o desenvolvimento na infraestrutura dos mesmos e na rapidez com que ocorre a liberação das cargas para o importador.

Através do contexto supracitado, foi apresentado, neste estudo, um breve histórico do fenômeno da globalização, Comércio Internacional, Comércio Exterior no Brasil e da aplicação de *softwares* para o coordenar e fiscalizar as importações marítimas no país. O primeiro surgiu através da propagação do pensamento liberalista, fator que proporcionou a abertura dos mercados; o que por consequência, intensificou o Comércio Internacional. Para competir no mercado internacional é necessário estar preparado, neste aspecto entra a importância do Comércio Exterior brasileiro e seu desenvolvimento ao longo dos anos. A evolução e otimização do Comércio Exterior, no âmbito nacional, deu-se de diversas maneiras, uma delas foi através da implantação de sistemas de informação.

Este trabalho tem enfoque na modernização do controle aduaneiro brasileiro e desembaraço para liberação de cargas nos portos do Brasil. Portanto, é retratado especificamente sobre este aspecto e acerca dos sistemas utilizados para otimizar esta função, sendo a resposta ao primeiro objetivo específico, a identificação e descrição destes principais sistemas de informação. Desta maneira, foi identificado que o Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX, é o *software* responsável por sistematizar o controle aduaneiro brasileiro e desembaraço nas importações marítimas; já o Sistema de Controle de Carga Brasileiro – SISCARGA, executa a fiscalização sobre a sonegação fiscal nos procedimentos de importação marítima dentro do

território nacional. Juntos, estes sistemas coordenam o controle aduaneiro, desembaraço e liberação de carga nas importações brasileiras que ocorrem através do modal marítimo; somente após a autorização dos dois *softwares* é permitida a liberação da carga e sua posterior entrega ao importador. Caso algum destes sistemas apresente algum bloqueio, a liberação é impedida até que o mesmo seja retirado. Sendo assim, no decorrer deste estudo foi descrito detalhadamente a designação determinada para cada um dos sistemas, SISCOMEX e SISCARGA, apresentando um breve histórico e seus respectivos conceitos.

Atualmente, o controle brasileiro das importações marítimas é efetuado principalmente através da atividade de despacho aduaneiro, sendo coordenada e controlada pelo Sistema Integrado de Comércio Exterior. Este Trabalho de Conclusão de Curso, em resposta ao segundo objetivo específico, explica a forma como ocorre o despacho aduaneiro brasileiro e desembaraço para liberação de carga nas importações marítimas; informando que o SISCOMEX determina o “canal de conferência” mais adequado a mercadoria, a partir de uma análise das informações sobre a importação marítima inseridas dentro do *software*. Conforme muda o canal, aumenta o nível de rigidez na inspeção sobre aquela carga, seguindo esta regra, estes “canais de conferência” são divididos, respectivamente, em: canal verde, canal amarelo, canal vermelho e canal cinza. É especificado neste estudo que esta fiscalização, denominada de despacho aduaneiro, é feita por um fiscal, representante da Receita Federal do Brasil, e depois é efetuado o desembaraço aduaneiro.

O presente Trabalho de Conclusão de Curso detalha que, após passar por este procedimento obrigatório de despacho aduaneiro, é realizado o desembaraço aduaneiro para que seja autorizada a liberação e entrega da carga ao importador. De acordo com o apresentado neste trabalho, o desembaraço aduaneiro é considerado o ato final do despacho; onde o fiscal supracitado deve inserir a aprovação no Sistema Integrado de Comércio Exterior e é concedida a autorização de liberação da carga. Neste aspecto também atua o Sistema de Controle de Carga Brasileiro, pois a liberação da carga ao importador só é permitida após o cumprimento de todas as tratativas fiscais referentes a importação, ou seja, todas as taxas e impostos devem estar pagos de acordo, o pagamento das mesmas deve ser efetuado antes mesmo

do início do procedimento de despacho aduaneiro. Esta informação, de que os valores estão quitados, é transmitida pelo SISCARGA que, caso esteja tudo correto, concede a autorização de liberação da carga. Assim é informado, neste estudo, como ocorre a fiscalização aduaneira brasileira, através das atividades de despacho aduaneiro, desembaraço aduaneiro e dos procedimentos necessários para a liberação das cargas nos portos do Brasil.

A partir desta explicação, em resposta ao terceiro objetivo específico e a pergunta de pesquisa, foram analisados e apontados os benefícios proporcionados pela inserção destes *softwares*, ou seja, as ferramentas implantadas pelo governo brasileiro para a modernização do controle aduaneiro brasileiro, desembaraço aduaneiro e para a liberação de carga nos portos brasileiros. Demonstrando que os mesmos trouxeram agilidade no procedimento de importação marítima, significativa diminuição de burocracias e do trâmite físico de documentos, tornaram mais rígida a fiscalização sobre as atividades do segmento através do confrontamento de dados, aumentaram o combate a sonegação fiscal e ao descaminho. O resultado destes benefícios são vantagens competitivas para o país quanto ao mercado internacional, pois o mesmo consegue diminuir as burocracias e o tempo de espera na liberação das cargas, conseqüentemente, reduzindo os valores e atraindo mais parceiros comerciais. Além disso, a maior eficiência no controle ocasiona em uma segurança proporcionada ao mercado nacional, para com suas indústrias, empresas e para a população brasileira; possibilitando um cenário propício ao crescimento econômico do Brasil.

Mesmo com todas estas melhorias supracitadas, estes sistemas devem sofrer atualizações constantes para otimizar suas funções e dar conta da crescente demanda do mercado brasileiro, ao passo que a tecnologia aumenta e outros países buscam desenvolver-se nesta área; este estudo reitera que estes sistemas de informação precisam estar funcionando e se desenvolvendo em paralelo com outros fatores para proporcionar alguns dos objetivos supracitados como, por exemplo, dependem da boa infraestrutura dos portos, aeroportos e recintos alfandegados. Atualmente, o Brasil ainda é um país aonde a burocracia para se enfrentar no segmento do Comércio Internacional é considerada muito massiva, quando comparada com outros países, e seus



problemas logísticos em referência as importações marítimas muito se resumem na deficiência de capacidade dos seus portos.

Conforme foi apresentado neste Trabalho de Conclusão de Curso, ocorre no mercado internacional, uma constante competição entre os Estados, onde todos buscam estas vantagens competitivas através da busca por novas sistemáticas de controle aduaneiro e também pelos benefícios almejados pelo governo brasileiro através da aplicação de *softwares*, ou seja, outros diversos países também fazem o uso dos sistemas de informação para coordenar as importações. Um exemplo apresentado neste trabalho, foi a sistemática de controle utilizada pelos Estados Unidos, levando em conta a realidade econômica e capacidade deste país, a implantação deste método pelo Brasil é difícil. Mas a pesquisa por métodos mais eficientes e seguros, adequadas a realidade do Brasil, torna-se cada vez mais essencial, ao passo que a globalização deixa a competição no mercado internacional mais acirrada e os outros países percebendo a importância deste segmento buscam desenvolver-se nestes aspectos supracitados.

A partir do exposto, foi demonstrado que ocorreu o cumprimento de todos os objetivos específicos estabelecidos para este Trabalho de Conclusão de Curso, assim como, o objetivo geral. Nota-se também, que no mesmo, a pergunta de pesquisa foi devidamente respondida.

Desta maneira, este trabalho está apto para servir como base para futuros estudos. Uma sugestão é a análise de possibilidades para melhorias, nos aspectos de redução de tempo, diminuição de burocracias e o aumento de eficiência e segurança, em cada um dos sistemas de informação utilizados para coordenar e controlar as atividades, dentro do segmento de importação; além disso, é possível apontar as probabilidades de integração e desenvolvimento de novos *softwares* que complementem e otimizem os serviços já efetuados ou para aqueles que ocorrem sem o auxílio de sistemas na fiscalização das importações marítimas. Outra proposta de trabalho é a identificação de novas sistemáticas de controle aduaneiro e liberação de carga, adequadas à realidade brasileira.

## ANEXO A

### Instituições Governamentais do Comércio Exterior no Brasil

<b>INSTITUIÇÕES GOVERNAMENTAIS DO BRASIL NO COMEX</b>	
<b>MDIC</b>	<b>Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: O principal órgão de atuação na área de Comércio Exterior é o MIDC. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior tem como competências na área internacional a política de desenvolvimento da indústria, comércio e dos serviços; a política de Comércio Exterior; a regulamentação e execução de programas relativos à área; a aplicação dos mecanismos de defesa comercial e participação nas negociações internacionais relativos ao Comércio Exterior; e a execução de atividades de registro de Comércio. A fim de tentar aumentar e melhorar a relação comercial do Brasil com os demais países do mundo, tendo como missão construir um Brasil competitivo.</p>	
<b>CAMEX</b>	<b>Câmara de Comércio Exterior</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: Órgão integrante do Conselho do governo, tem por objetivo a formulação, adoção, implementação e coordenação de políticas e atividades relativas ao Comércio Exterior de bens e serviços, incluindo turismo. Dentre suas competências estão a de definir as diretrizes e procedimentos relativos à implementação de política de Comércio Exterior visando a inserção competitiva do Brasil na economia internacional. Coordenar e orientar as ações de órgãos que possuem competências na área de Comércio Exterior e definir, no âmbito das atividades de exportação e importação, diretrizes e orientações sobre normas e procedimentos.</p>	
<b>APEX</b>	<b>Agência de Promoção de Exportações e Investimentos</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: Órgão vinculado ao MDIC e trabalha com o objetivo de estimular as exportações brasileiras.</p>	
<b>SRF</b>	<b>Secretaria da Receita Federal</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: A Secretaria da Receita Federal compete a política, administração, a fiscalização, a arrecadação tributária e aduaneira, bem como fiscalização e o controle do Comércio Exterior. Órgão que controla as entradas e saídas de mercadorias, nos locais alfandegados estabelecidos para isso, bem como, realiza a cobrança dos impostos devidos nessas operações. A Secretaria da Receita</p>	

Federal também é encarregada da realização, atualização e aplicação da nomenclatura brasileira de mercadorias e das discussões internas e internacionais a este respeito.

<b>MF</b>	<b>Ministério da Fazenda</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: Órgão que, na estrutura administrativa brasileira, cuida basicamente da formulação e execução da política econômica. Compete ao MF cuidar dos assuntos relacionados ao Comércio Exterior, como: moeda, crédito, instituições financeiras, seguros privados, política, administração, fiscalização e arrecadação tributária e aduaneira, fiscalização e controle de Comércio Exterior, administração financeira e contabilidade pública e das dívidas pública interna e externa, negociações econômicas e financeiras com governos, organismos multilaterais e agências governamentais, realização de estudos e pesquisas para acompanhamento da conjuntura econômica.</p>	
<b>CNSP</b>	<b>Conselho Nacional de Seguros Privados</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: Esse órgão colegiado trata dos assuntos de seguros, tanto nacional quanto internacional, sendo esse último o que nos interessa. Este conselho tem como atribuições: fixar as diretrizes e normas da política de seguros privados; regular a constituição, organização, funcionamento e fiscalização dos que exercem atividades subordinadas ao Sistema Nacional de Seguros Privados; fixar as características gerais dos contratos de seguros; estabelecer as diretrizes das operações de resseguros; prescrever os critérios de constituição de Sociedades Seguradoras; disciplinar a corretagem do mercado e a profissão de corretor.</p>	
<b>SUSEP</b>	<b>Superintendência de Seguros Privados</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: Secretaria vinculada ao MF, atuando como Secretaria Executiva do CNSP, tendo a função de cumprir suas deliberações.</p>	
<b>IRB</b>	<b>Brasil Resseguros S.A.</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: Mais uma entidade vinculada ao MF, e que atua na área de resseguro, que pode ser definido como o seguro do seguro.</p>	
<b>BC/BACEN</b>	<b>Banco Central do Brasil</b>
<p>ATRIBUIÇÃO: Outra entidade importante vinculada ao MF. Autoridade monetária criada em 1964, no intuito de exercer o controle monetário. Supervisiona a atuação dos bancos comerciais, orienta a política cambial. Exerce as funções de</p>	

banco do governo mediante o controle das operações de Comércio Exterior e a execução de operações de câmbio. Encarregado da formulação e gestão de políticas monetária e cambial compatíveis com as diretrizes do Governo Federal, a regulação e supervisão do Sistema Financeiro Nacional e a administração do sistema de pagamentos e do meio circulante.

<b>MRE</b>	<b>Ministério das Relações Exteriores</b>
------------	---

ATRIBUIÇÃO: O Ministério das Relações Exteriores é o encarregado das relações diplomáticas brasileiras com outros países.

<b>SECEX</b>	<b>Secretaria de Comércio Exterior</b>
--------------	--

ATRIBUIÇÃO: Órgão do MDIC encarregado de formular propostas de políticas e programas de Comércio Exterior e de estabelecer normas necessárias à sua implementação. Deve propor medidas no âmbito das políticas fiscal e cambial, de financiamento, de recuperação de créditos à exportação, de seguro, de transportes e fretes e de promoção comercial. É o encarregado por propor diretrizes que articulem o emprego do instrumento aduaneiro com objetivos gerais de política de Comércio Exterior, bem como propor alíquotas para o imposto de Importação e suas alterações. É o órgão encarregado de realizar estatísticas e controlar a entrada e saída de mercadorias do SISCOMEX.

#### DEPARTAMENTOS DA SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

<b>DECEX</b>	<b>Departamento de Operações de Comércio Exterior</b>
--------------	---

ATRIBUIÇÃO: Elaborar, acompanhar e avaliar estudos e programas.

<b>DEINT</b>	<b>Departamento de Negociações Internacionais</b>
--------------	---

ATRIBUIÇÃO: Negociar, promover estudos e iniciativas para melhorar o COMEX.

<b>DECOM</b>	<b>Departamento de Defesa Comercial</b>
--------------	---

ATRIBUIÇÃO: Examinar a procedência e o mérito de petições de investigações.

<b>DEPLA</b>	<b>Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do COMEX</b>
--------------	--

ATRIBUIÇÃO: Propor e acompanhar a execução de políticas e de programas.

<b>CICEX</b>	<b>Centro de Informações de Comércio Exterior</b>
--------------	---

ATRIBUIÇÃO: Coordenar atividades implementar ações e prestar informações.

FONTE: KEEDI, 2010.

## REFERÊNCIAS

BARROS, Andrezza. **SEP implementa Porto Sem Papel**. 14 abr. 2010. Disponível em: <<http://www.portosempapel.gov.br/sep/noticias/sep-implementa-porto-sem-papel>> Acesso em: 14 abr. 2015.

BASTOS, Lília da Rocha *et al.* **Manual para a Elaboração de Projetos e Relatórios de Pesquisa, Teses, Dissertações e Monografias**. 4<sup>o</sup> ed. Rio de Janeiro: LTC – Livros Técnicos e Científicos Editora S.A., 1995.

BIZELLI, João dos Santos. **Importação: Sistemática Administrativa, Cambial e Fiscal**. São Paulo: Aduaneiras LTDA, 2010.

BIZELLI, João dos Santos; BARBOSA, Ricardo. **Noções Básicas de Importação**. 7<sup>o</sup> ed. São Paulo: Aduaneiras LTDA, 2000.

BRASIL. Receita Federal. **Controle Aduaneiro**. Disponível em: <[http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/conceitos\\_e\\_definicoes/controlado\\_aduaneiro.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/conceitos_e_definicoes/controlado_aduaneiro.htm)> Acesso em: 15 abr. 2015.

BRASIL. Receita Federal. **Despacho de Importação**. Disponível em: <[http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/conceitos\\_e\\_definicoes/despacho\\_de\\_importacao.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/conceitos_e_definicoes/despacho_de_importacao.htm)> Acesso em: 15 abr. 2015.

BRASIL. Receita Federal. **Etapas do despacho aduaneiro de importação**. Disponível em: <[http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/conceitos\\_e\\_definicoes/etapas\\_do\\_despacho\\_aduaneiro\\_de\\_importacao/default.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/conceitos_e_definicoes/etapas_do_despacho_aduaneiro_de_importacao/default.htm)> Acesso em: 15 abr. 2015.

BRASIL. Receita Federal. **Desembaraço do despacho de importação**. Disponível em: <[http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/desembaraço\\_do\\_despacho\\_de\\_importacao/Default.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/desembaraço_do_despacho_de_importacao/Default.htm)> Acesso em: 14 abr. 2015.

BRASIL. Receita Federal. **Seleção parametrizada**. Disponível em: <[http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/selecao\\_parametrizada/Default.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/selecao_parametrizada/Default.htm)> Acesso em: 14 abr. 2015.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Barreiras Técnicas ao Comércio**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=733>> Acesso em: 07 maio 2015

BRASIL. Serviço Federal de Processamento de Dados. **Automação dos portos**. Disponível em: <[http://www4.serpro.gov.br/imprensa/publicacoes/tema-1/antigas%20temas/tema\\_186/materias/automacao-dos-portos](http://www4.serpro.gov.br/imprensa/publicacoes/tema-1/antigas%20temas/tema_186/materias/automacao-dos-portos)> Acesso em: 16 abr. 2015.

BRASIL. Sistema Integrado de Comércio Exterior. **Nova versão do SISCOMEX Importação Web é implantada.** Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/informativos/noticias-orgaos/rfb/nova-versao-do-siscomex-importacao-web-e-implantada>> Acesso em: 08 abr. 2015.

BRASIL. Sistema Integrado de Comércio Exterior. **Notícia SISCOMEX Importação Nº 5 – 2015.** Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/informativos/noticias/importacao/14-01-2015-noticia-siscomex-importacao-no-5-2015/>> Acesso em: 08 abr. 2015.

BRASIL. Sistema Integrado de Comércio Exterior. **Lista de sistemas.** Disponível em: <[http://portal.siscomex.gov.br/lista\\_sistemas\\_view?p\\_cat=c025a744-ced1-40f4-8e16-164180ec391f](http://portal.siscomex.gov.br/lista_sistemas_view?p_cat=c025a744-ced1-40f4-8e16-164180ec391f)> Acesso em: 08 abr. 2015.

**CONFIRA o que está mudando no SISCOMEX Web.** Disponível em: <<http://www.gett.com.br/blog/confira-o-que-esta-mudando-no-siscomex-importacao-web/>> Acesso em: 08 abr. 2015.

COUTINHO, Dirceu M. **Entenda Globalização – Uma fonte de informações para negócios.** São Paulo: Aduaneiras LTDA, 1998.

DI SENA JUNIOR, Roberto. **Comércio Internacional & Globalização – A Cláusula Social na OMC.** Paraná: Juruá, 2003.

ESPÓSITO, Katiúscia Moreno. **Modelo de desenvolvimento mexicano sob o NAFTA (North American Free Trade Agreement): exemplo para o Brasil?.** 2011. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area5/area5-artigo14.pdf>> Acesso em: 03 jun. 2015

FARO, Ricardo; FARO, Fátima. **Curso de Comércio Exterior: Visão e Experiência Brasileira.** 2º ed. São Paulo: Atlas S.A., 2010.

FONSECA, Pedro César Dutra; **Keynes: o liberalismo economico como mito.** Economia e Sociedade, v. 19, n. 3 (40), p. 425-447, 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ecos/v19n3/01>> Acesso em: 03 jun. 2015

GUEIROS, Haroldo. **O SISCARGA.** Enciclopédia Aduaneira, São Paulo, jul. 2014. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/o-siscarga-do-editor/>> Acesso em: 20 nov. 2014.

GUEIROS, Haroldo. **2. Trânsito Aduaneiro e Controle de Carga.** Enciclopédia Aduaneira, São Paulo, out. 2014. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/apostila-parte-4-fran/>> Acesso em: 20 nov. 2014.

KEEDI, Samir. **A B C do Comércio Exterior: Abrindo as Primeiras Páginas.** 3º ed. São Paulo: Aduaneiras LTDA, 2010.

KEEDI, Samir; MENDONÇA, Paulo C. C. **Transportes e Seguros no Comércio Exterior**. 2º ed. São Paulo: Aduaneiras LTDA, 2000.

KEEDI, Samir. **Logística de Transporte Internacional – Veículo prático de competitividade**. São Paulo: Aduaneiras LTDA, 2011.

KOCHE, José Carlos. **Fundamentos de Metodologia Científica: Teoria da Ciência e Prática da Pesquisa**. 15º ed. São Paulo: Vozes, 1999.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas S.A., 1985.

LARRAÑAGA, Félix Alfredo. **A Gestão Logística Global**. São Paulo: Aduaneiras LTDA, 2003.

LEONEL, Vilson; MOTTA, Alexandre de Medeiros. **Apostila Ciência e Pesquisa**. 2º ed. Santa Catarina: UnisulVirtual, 2007.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas S.A., 2008.

MACHADO, João Bosco. **Mercosul: processo de integração. Origem, evolução e crise**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MARTINELLI, Dante P. *et al.* **Negociação Internacional**. São Paulo: Atlas S.A., 2004.

PEREIRA, Laércio Vieira. **Comércio Exterior x Comércio Internacional**. 28 out. 2010. Disponível em: <<http://laerciovp.com.br/2010/10/comercio-exterior-x-comercio.html>> Acesso em: 25 ago. 2014.

PORTO, Marcos Maia; SILVA, Cláudio Ferreira. **Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

ROSA, Daniel Polydoro. **Apostila de Importação Passo a Passo**. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

SILVA, José Ultemar da. *et al.* **Gestão das Relações Econômicas Internacionais e Comércio Exterior**. São Paulo: Cengage Learning Edições Ltda, 2008.

SILVA, Tirl Cruz; RIBEIRO, Paulo Cezar Martins. **Modelo conceitual de Intelligent Transport System - ITS – Em corredores de transportes de exportação nos portos brasileiros**. Revista Eletrônica Novo Enfoque, v. 13, n. 13, p. 113-131, 2011. Disponível em: <[http://www.castelobranco.br/sistema/novo enfoque/files/13/artigos/10\\_Prof\\_Tirle\\_Paulo\\_VF.pdf](http://www.castelobranco.br/sistema/novo enfoque/files/13/artigos/10_Prof_Tirle_Paulo_VF.pdf)> Acesso em: 24 abr. 2014.

SOUSA, Andréia Nádia Lima de. **Globalização: Origem e Evolução**. Caderno de Estudos Ciência e Empresa, Teresina, Ano 8, n. 1, jul. 2011. Disponível em: <<http://www.faeete.edu.br/revista/Artigo%20Andreia%20Nadia%20Globalizacao%20ABNT.pdf>> Acesso em: 03 out. 2014.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo: Atlas S.A., 1995.

VIEIRA, Aquiles. **Importação: Práticas, Rotinas e Procedimentos**. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

VILAÇA, Márcio Luiz Corrêa. **Pesquisa e Ensino: Considerações e Reflexões**. Revista do Curso de Letras da UNIABEU Nilópolis, v. 1, n. 2, 2010. Disponível em: <[http://www.uniabeu.edu.br/publica/index.php/RE/article/viewFile/26/pdf\\_23](http://www.uniabeu.edu.br/publica/index.php/RE/article/viewFile/26/pdf_23)> Acesso em: 20 ago. 2014.

ZANCUL, Paulo José. **Integração de sistemas de controle de carga em ambiente portuário**. São Paulo: Ed. Rev., 2006.