Febrero 2014

IMPORTAÇÃO: DA EFICIENCIA DE SEUS PROCESSOS À COMPETITIVIDADE DO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS.

UM ESTUDO INTRODUTORIO.

Ricardo de Jesus Colares de Oliveira*[1]

Centro Integrado de Ensino Superior do Amazonas – CIESA

RESUMO

O presente trabalho tem como tema, "Importação: Da Eficiência de seus processos, à competitividade do Polo Industrial de Manaus – Um Estudo introdutório". Pois as vésperas de tramitar no Congresso Nacional Brasileiro, mais um projeto de Emenda a Constituição Federal, que renova os benefícios fiscais concedidos às empresas que no Polo Industrial se instalam, vem sempre a tona a pergunta se o Modelo de Desenvolvimento 47 anos depois ainda faz sentido para a realidade atual do país.

Dessa forma, utilizamos um dos pontos, de operação e que se encontra presente, em praticamente 90% de todas as indústrias no PIM instaladas, para refletir e orientar como conduzi – ló de forma eficiente através das particularidades na Aduana Manauara, quer na gestão de custos e processamentos de suas importações.

---

[1] * Administrador em Comércio Exterior e Acadêmico de Direito, com MBA em Administração de Empresas e Negócios, é gestor de Importação e Exportação do Grupo TPV em Manaus - Industria do Polo Industrial de Manaus - tendo atuado por mais de 17 anos em empresas como Gradiente Eletro Eletrônica e Siemens Eletrônica . É também Sócio da Empresa de Consultoria Tejas Assessoria de Comercio Exterior – com experiência internacional em países como China, EUA. Coréia e Japão.

E-mails: ricardo.colares@tpv-tech.com / rcolares14@hotmail.com.

ABSTRACT - English

The subject of this paper is the: Importation: from an efficient process to the competitive opportunities of the Industrial Area in Manaus – a briefing studying. Considering the coming times of review the prorogation of the Brazilian Federal Constitution that will give the fiscal exception benefits, the extra time from 2023 to 2073, the normal question is made: “does it still make sense keep an exception system of taxes so far away from the big consumption centers?

For it, we choose on topic of the important scenario found 90% of the plants in Manaus to study opportunities to make this operation efficient and make this contribution to answer this question.

RESUMEN Español

El objeto de este trabajo es la: Importación: de un proceso eficiente de las oportunidades de competencia de la Zona Industrial de Manaos - una rueda de estudiar. Teniendo en cuenta los tiempos que vienen de la revisión de la prórroga de la Constitución Federal de Brasil que le dará a los beneficios fiscales de excepción, el tiempo extra 2023-2073, la pregunta normal se hizo: "¿sigue teniendo sentido mantener un sistema de excepción de impuestos tan lejos desde los grandes centros de consumo?

Para ello, se elige el tema del escenario importante que se encuentra el 90% de las plantas en Manaus para estudiar oportunidades de hacer esta operación eficiente y hacer esta contribución para responder esta pregunta.

Palavra-chave: SUFRAMA, Polo Industrial de Manaus, Importação, Competitividade, Desenvolvimento Regional.

INTRODUÇÃO.

Com o objetivo de promover o desenvolvimento para o norte brasileiro e com isso garantir a proteção das fronteiras do país, e também da preservação da floresta Amazônica, foi criado ainda sob o Regime do Governo Militar, a Zona Franca de Manaus. Uma área de livre comercio, com benefícios fiscais que atraiu empresas multinacionais que se instalaram na região para importar matéria prima e transformá-las em produto acabado a ser comercializado nos grandes centros consumidores do país.

Próximo de completar 47 anos de atividade e de ter, pelo Congresso Nacional a apreciação da proposta de Emenda a Constituição de prorrogar o “modelo de desenvolvimento regional” de 2023 a 2073, esse passa pelo seguinte questionamento, sobre tudo por parte de congressistas alheios a

realidade do Norte e de empresários: ainda faz sentido manter em uma área de difícil acesso logístico, distante e sem falta de estrutura e com “pouca” mão-de-obra local qualificada, uma área de livre comercio, com uma renuncia fiscal tão pesada para o país?

O presente trabalho, tem como principal objetivo, responder parte desse questionamento. Ou seja, indicar quais oportunidades o profissional especialista em Importação pode encontrar ao trabalhar em uma das mais de 470 empresas localizadas no PIM (Polo Industrial de Manaus), Indicar formas de adequação desse profissional a legislação em vigência e os meandros, vitais ao profissional recém chegado a Manaus. E Indicar caminhos possíveis para que o modelo se torne competitivo, sem ser totalmente dependente da atrativa renuncia fiscal.

Quanto a esse ultimo tópico, entendemos inicialmente, que já não basta que os produtos produzidos em Manaus seja de alta tecnologia. Eles precisam ser de tecnologia local, desenvolvidos por projetos locais. E esses precisam ser viáveis economicamente para que as empresas instaladas no PIM, possam se desapegar do rótulo de serem apenas montadoras e filiais também em desenvolvimento tecnológico de suas matrizes no exterior, com o intuito de desenvolver as potencialidades locais.

Para isso, e ousamos em afirmar que não se pode manter o modelo, simplesmente pela intenção de preservar a floresta ou de continuar garantindo o desenvolvimento da Região com a renuncia fiscal. O modelo precisa auto-sustenta-se, ofertando ao mercado produtos competitivos, até a ponta do cliente final. E como somos um país que não produzimos tecnologia, cabe ao profissional de Comercio Exterior, importa – la, contribuindo para que toda a cadeia saia ganhando, ou pelo menos não gaste além do esperado.

E é claro que ter mão-de-obra qualificada, desenvolver inovação tecnológica local não seria suficiente, se o PIM continuar contando com pouco investimento do Governo para reorganizar os portos de embarque e desembarque de cargas, que possibilidades logísticas possam ser implementadas para que a carga produzida nas linhas de montagem no PIM,

possam chegar no menor espaço de tempo e sem quaisquer entraves como falta de conservação das estradas, ou inexistência delas, e até falta de sinalização das hidrovias que hoje são usadas para escoar a produção do PIM ate o principal ponte de transbordo no modal rodo fluvial, ou seja, a cidade de Belém.

Desse modo, faz-se necessário iniciar o presente estudo, indicando o que é o PIM, como se processou e como o profissional de Comercio Exterior, interessado em contribuir pode fazer parte desse processo.

O resultado disso, pode ser encontrado no trabalho agora apresentado.

O POLO INDUSTRIAL DA MANAUS.

O Polo Industrial de Manaus, é administrado pela Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA. Autarquia ligada ao Ministério da Industria e Comercio Exterior – MIDC, sendo instituída, através do Decreto-Lei 288 de 28 de fevereiro de 1967, e que à transcrição de seu artigo primeiro, mostra os objetivos principais desse modelo:

> Art 1º A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância, a que se encontram, os centros consumidores de seus produtos.

Dessa forma, para sua empresa se instalar em Manaus e gozar dos benefícios fiscais, também nas operações de comercio exterior, ela precisa ter o projeto aprovado na reunião ordinária do CAS (Conselho de Administração da SUFRAMA) que acontecem em média 06 vezes ao ano, e cumprir o PPB (Processo Produtivo Básico[2]).

[2] PPB – Corresponde a uma lista de insumos (matéria prima) que podem ser importadas ou que precisam ser adquiridas no mercado local. Essa é a forma de manter os empregos locais e forçar as empresas de bens intermediários a se instalarem na área da SUFRAMA para que seja criado mais empregos.

Atualmente o modelo econômico, conta com 470 empresas instaladas no parque fabril. Com faturamento em 2013 de US$ 31,7 no período de janeiro a outubro de 2013 – tendo grande parte sido gerado pelos segmentos Eletroeletrônicos e de Bens de Informática. Mas o modelo de desenvolvimento, também conta com fabricas de motocicletas, bio produtos, agropecuária e turismo aquecido pela preservação da floresta amazônica

Mas, a Zona Franca de Manaus não é unanimidade, sobre tudo no Sul e Sudeste do Brasil, onde empresários e políticos, defendem que o modelo criado na década de 1960 pelos Militares para proteger a floresta e evitar a invasão estrangeira, não faz mais sentido.

Em reportagem do Jornal Folha de São Paulo, por exemplo, publicado em 06 de dezembro de 2013, o economista José Roberto Afonso, comparou os dados da renuncia fiscal da Zona Franca de Manaus em face ao Simples, para a matéria assinada pelo jornalista Ricardo Mioto, onde ele explica que:

> "...para cada emprego gerado pela Zona Franca nas fábricas de Manaus, custam "impressionantes" R$ 191 mil reais em renúncia fiscal ao ano. Em comparação, esse valor é de R$ 2.800 no caso do Simples"

A conta pode fazer sentido, se esses empregos gerados, não fossem 129.663 empregos em 2013, o que por si só já justificaria a permanência do modelo, por questões soócio-econômicas apresentam. Afinal, com trabalho, questões como marginalidade e violência apresentam índices reduzidos.

Dessa forma, se o modelo no norte não existisse, os amazônidas, por certo que já teriam explorado ao extremo sua floresta, com a rápida expansão da fronteira agropecuária, garimpar minérios o que teria colocado nesses 40 anos de Zona Franca, a floresta Amazônica em estado de degradação da fauna e de flora que atualmente é preservada dentro do esperado pelo governo.

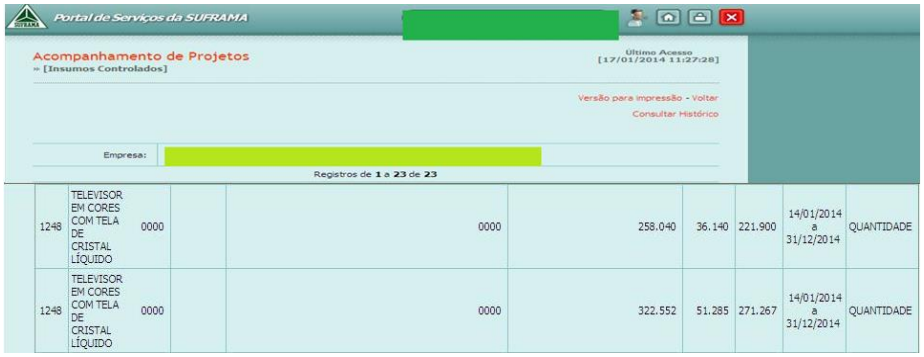
Além disso, o modelo também desenvolveu políticas de incentivo a criação de mais empregos. E através do PPB, a SUFRAMA obriga que parte da produção das grandes industrias, por seguimento, sejam desenvolvidos e

realizadas no seu próprio Pólo Industrial em Manaus (ou PIM) . Essas são as cotas de insumos controlados via PPB.

Dessa forma nem tudo é importado desmontado só para ser montado com incentivos fiscais em Manaus. E anualmente as industrias precisam informar seus volumes a SUFRAMA, para que sejam disponibilizados os saldos de insumos controlados pela SUFRAMA para autorizar suas importação, via PLI (Pedido de Licença de Importação),e só então a empresa poderá gozar dos benefícios fiscais e aduaneiros, por ter o registro naquela Autarquia Federal, aprovado previamente por seu Conselho de Administração.

Logo, se é verdade que a empresa que tem interesse em se instalar em Manaus gozará de benefícios fiscais e também de viabilidade. É também necessário mencionar que ela precisa estar apta a tanto.

A Figura Nº I mostra a forma de consulta da cota de insumos controlados de uma empresa instalada no Polo Industrial de Manaus, já disponibilizados pela SUFRAMA.



1248	TELEVISOR EM CORES COM TELA DE CRISTAL LÍQUIDO	0000		0000	258.040	36.140	221.900	14/01/2014 a 31/12/2014	QUANTIDADE
1248	TELEVISOR EM CORES COM TELA DE CRISTAL LÍQUIDO	0000		0000	322.552	51.285	271.267	14/01/2014 a 31/12/2014	QUANTIDADE

Figura I – extrato de insumos controlados SUFRAMA

Disponível em: <http\\:www.suframa.gov.br> acesso em 13/02/2014

Na Figura nº II, temos um modelo de PLI gerado pelo Importador e deferido pela SUFRAMA e na Figura nº III o extrato do SISCOMEX trazendo o PLI pronto para ser registrado como LI (Licença de Importação) na modalidade não automática, pois esse é controlado.

Portal de Serviços da SUFRAMA

Consultas e Serviços do Internamento Estrangeiro
» [Pedido de Licenciamento de Importação]

Último Acesso
[17/01/2014 11:50:58]

Versão para impressão
Versão para download

Empresa:
CNPJ:
Número do PLI: de 2014/00301 a 2014/00302

Nº da PLI	Autorização SUFRAMA	NCM da Mercadoria	Nº. da LI	Mensagem	Produto	Tipo	Modelos	Item	Dt. Process.	Situação
2014/00301	140078315	85299020	1401835060	REGISTRO DA LI EFETUADO	1248	000	0000		16/1/2014	AUTORIZADO SISCOMEX
2014/00302	140078316	85299020	1401835079	REGISTRO DA LI EFETUADO	1248	000	0000		16/1/2014	AUTORIZADO SISCOMEX

Total de Mensagens: 2

Informações atualizadas no dia 17/01/14

Figura II – extrato de PLI anuídos - SUFRAMA

Disponível em: <http\\:www.suframa.gov.br> acesso em 13/02/2014

LI: 14/0183507-9 Registro: 16/01/2014 Impresso em: 17/01/2014 1/ 2
Situação: Deferido Utilizado
Data de Validade: 16/04/2014

SISCOMEX - SISTEMA DE COMÉRCIO EXTERIOR
EXTRATO DO LICENCIAMENTO DE IMPORTAÇÃO

Declaração Vinculada: 14/0110194-3 - Adição: 024

Identificação da Mercadoria

NCM: 85299020
Descrição da NCM: OUTS.PARTS.P/APS.RECEPT.RADIODIF.,TELEV.ETC.

Destaque NCM: 999
Peso Líquido (Kg): 15,60000
Moeda Negociada: DOLAR DOS EUA
Valor da Operação na Moeda Negociada: 254,38
INCOTERMS: DAT - DELIVERED AT TERMINAL
Qtde. na Medida Estatística: 15,60000
Unidade da Medida Estatística:

Produto 01 - Especificação
SUPORTE DE METAL COMUM.**SUFRAMA**X15T8953102CKD00YF METAL ACO ELETROGALVANIZADO;COMPRIMENTO 128,2MM;LARGURA 42,39 X15T8953102CKD00YF
Quantidade: 30,00000 Unidade de Medida : PECAS
Valor Unitário: 4,9092150

Produto 02 - Especificação
SUPORTE DE METAL COMUM.**SUFRAMA**X15T8954104CKD00YF METAL ACO ELETROGALVANIZADO;DIAM (188 X 14,1 X 123,6)MM;TV-L X15T8954104CKD00YF
Quantidade: 30,00000 Unidade de Medida : PECAS
Valor Unitário: 3,5701620

Valor Total na Condição de Venda: 254,38131

Básicas

Figura III – Extrato de LI - SISCOMEX

Fonte: Siscomex.

E pela importância não somente, para a cidade de Manaus, pois há empregos pela Zona Franca de Manaus que são gerados em outras localidades do próprio Estado do Amazonas, pela preservação da floresta Amazônica e pela continuação do desenvolvimento da região norte brasileira é que o modelo está atualmente buscando ser prorrogado sua validade, através de dois projetos de lei encaminhados recentemente pela Presidenta da Republica Dilma Rousself, sendo um de prorrogação da ZFM por mais 50 anos e outro em extensão dos benefícios para toda a Região Metropolitana de Manaus.

E para aqueles que advogam contra o modelo em relação a distancia e as dificuldades para se escoar a produção do PIM até os grandes centros urbanos do país, cabe a comparação que a falta de estrutura logística do país ainda é precária em todo o país e não somente no norte.

DOS BENEFICIOS FISCAIS**:**

Uma vez desembaraçada a carga na SUFRAMA via PLI, haverá isenção do Imposto de Importação (II) e de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), exceto para os itens de armas e munições, fumo, bebidas alcoólicas, automóveis de passageiros e produtos de perfumaria ou de toucador, e para preparação de cosméticos, com exceção para aqueles classificados nas posições 3303 a 3307 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL, e em conformidade com o Processo Produtivo Básico.

E assim, a legislação determina também que as entradas de mercadorias industrializadas, oriundas de outras partes do território nacional com destino a Zona Franca de Manaus, que essas estarão sujeitas ao pagamento do Imposto de Importação, referente a matéria prima de componentes estrangeiros, com redução de até 88% da alíquota *ad valorem* original.

Na situação inversa, ou seja, para os produtos industrializados no Polo Industrial de Manaus, que são vendidos para os demais Estados da Federação, esses estarão sujeitos a todos os tributos incidentes numa importação comum – esse processo é chamado de Internação. Nessa modalidade jurídica, o objetivo é verificar através do controle aduaneiro, os procedimentos de transferência de do sistema Zona Franca de Manaus, para o Regime Aduaneiro normalmente empregado ao restante do país, para se verificar quanto a incidência dos tributos não cobrados quando da entrada no PIM.

Em Manaus, também é possível contarmos com o sistema de Entreposto Internacional da Zona Franca de Manaus (EIZOF), onde podem ser armazenados, com suspensão dos tributos, itens destinados a venda por atacado para a Zona Franca de Manaus e outras regiões. Para objeto de nosso estudo, é importante mencionar que essa alternativa é muito utilizada,

através do conceito de porto seco, onde a empresa instalada no PIM, em face a mudança de seu volume de produção ou para usar do desdobro de invoices, interna a carga nesse recinto para ir desembaraçando a medida de sua necessidade fabril. Dessa forma, a carga não sofre o risco de ir a perdimento e nem lotará os estoques da empresa. Porém em sua analise antes de usá-lo, considera-se o custo dessa armazenagem e o período que a mesma deverá ser mantida[3].

AS OPORTUNIDADES DO PROFISSIONAL DE COMERCIO EXTERIOR EM MANAUS.

Com industrias para produzir, é claro que necessita-se de profissionais capazes de importar a matéria prima dentro do PPB e depois exportar ou expedir o produto final.

Dessa forma, é comum no PIM termos vinculado a estrutura de gestão da Cadeia de Suprimentos, os departamentos de Importação e Exportação (IMPEX), Compras Internacionais, Procurement internacional etc. Todos esses com demandas para o profissional capaz de gerir as atividades dentro das exigências legais do comercio exterior brasileiro e as normas da SUFRAMA.

PERFIL PROFISSIONAL

O talento do profissional de comercio exterior é fruto de algum fatores principais, como: preparo acadêmico, iniciativa, disciplina, proatividade e constante aprimoramento.

Á exceção da ultima, todas as outras características estão relacionadas ao íntimo de cada profissional. Iniciativa muito ligada a proatividade, se antecipar a resolver causas de um possível problema, antes que ele aconteça. E disciplina para manter controles de todos os pontos da operação sob sua responsabilidade, sem descontinuá-lo, para que se possa ter rapidamente informações e utilizá-las quando necessário.

[3] A respeito do EIZOF, trataremos no tópico de portos, de forma mais detalhada.

O preparo está, é claro, aliado com a formação acadêmica, voltada para área de humanas. No geral o profissional de Comercio Exterior é formado em Administração, Economia, Direito. Mas como a atividade está muito ligada no Polo Industrial de Manaus, a compra de maquinas e peças, é possível encontrar Engenheiros atuando na área também. Isso mostra o caráter interdisciplinar do objeto em estudo.

Ainda, exige-se, que pelo contato com exterior e as vezes com os estrangeiros que trabalham internamente nas unidades fabris, o domínio de línguas estrangeiras. As mais usadas em no PIM são: Inglês, Japonês, Mandarim, Coreano, Espanhol e Francês – sendo que dominando apenas um bom nível de inglês, já há possibilidade de êxito na comunicação.

Constante aprimoramento, por questões óbvias, afinal, basta uma nova lei promulgada que todos os comandos do comercio exterior mudam.

CHEGANDO NA EMPRESA

Depois de selecionar o Analista ou Comprador Internacional, em uma empresa do PIM, sua principal tarefa será “colocar” pedidos de compras, acompanhar quando eles já se transformaram em faturas embarcadas e depois certificar de que essas foram corretamente desembaraçadas e no prazo em que seu PCP[4] planejou para que essa carga chegasse em sua fabrica. Porém, você conseguirá ter mais sucesso, se visualizar desde pronto as seguintes premissas internas da organização:

a) Quantos modelos a fábrica esta passando em suas linha de produção atualmente;

b) Números de linhas de produção em funcionamento;

c) Nome e numero dos modelos ou séries destes;

d) Quanto tempo de produção diário a fabrica possui.

---

4 PCP – Das iniciais de Planejamento e Controle da Produção – departamento intermediário entre o Departamento de importação, almoxarifado e Importação, responsável por guiar o fluxo do que é produzido na unidade fabril do PIM.

E o motivo disso é que se sua carga atrasar no transbordo de algum porto no caminho, você terá conhecimento do que poderá ofertar ao PCP da fabrica para que a produção não esteja comprometida. Ou alimentará o Planejamento com somente as informações estratégicas do transito e do desembaraço.

Seu senso de acompanhamento deverá ser sua principal característica, e como um jogador de xadrez, deverá se antecipar ao que pode sair do controle. E manter essas informações aliadas às suas de profissional de comercio exterior será o seu diferencial. A mesma coisa acontecerá se sua empresa for um "*contract manufactory*" [5], pois se você tiver a noção do que se passa na fabrica do cliente de sua empresa, você poderá se antecipar com possíveis soluções.

Após esses procedimentos, você sairá na frente desde logo se considerar que todas as operações do seu trabalho geram ou virão a gerar gastos para sua empresa. Assim, é importante nunca esquecer de três grupos de palavras chaves que deverão acompanhar toda a sua carreira nessa área: Custos, Acompanhamento Constante e Plano de Produção Fabril.

- Custos: esses representam volume significativo da cadeia de suprimentos da unidade fabril. Dessa forma, você precisará ter em mente que sua ação ou não ação, poderá importar em mais *"demurrage"*, frete, perdas por sinistros, armazenagem, diárias de carretas, impostos pagos indevidamente, e principalmente custo do dinheiro desperdiçado e que sua empresa poderia estar investindo para gerar mais riqueza.

- Acompanhamento Constante: Se você acompanhar todos os pontos de seu trabalho, você terá todas as respostas para serem compartilhadas em sua unidade fabril. E ter informação sempre acurada é ter credibilidade, junto aos seus pares e superiores, por isso estabeleça um mecanismo capaz de provê-los de todas as informações necessárias quer para o seu PCP, Departamento de Engenharia ou para sua própria Gerencia ou Diretoria.

[5] Empresas que recebem a terceirização de outras ou que produzem um bem que é usado na produção de uma outra. Exemplo comum em Manaus são as empresas de placas que fornecem para as de televisores. Ou a de retrovisores que fornecem para fabrica de motocicletas – elas existem para gerar mais empregos no PIM e para que as de bem final cumpram o PPB.

Se sua empresa dispor de um bom sistema de gestão e controle de compras, tipo SAP, MICROSIGA, BAM, etc, você deverá extrair listas de itens críticos e fazer delas sua atividade primordial como Analista ou Comprador Internacional. Caso contrário, uma boa planilha em Excel já resolve.

Quanto a isso, a prática determina que, manter os registros em varias planilhas, tornará sua atividade excessivamente intensa e corre o risco de você, em algum momento, não ter tempo hábil para atualizá-la. Dessa forma, mantenha uma única planilha, onde você possa controlar dados estratégicos, como: pedido de importação, data da colocação do pedido, data de embarque (ETD), data de chegada (ETA), tempo de transito (*transit time*), descrição do fornecedor, data de desembaraço, data da chegada em sua fabrica (EATF), data de devolução do container ou caminhão baú, numero do "*In Gate*" de recebimento do equipamento vazio, valor da invoice e etc. E não esqueça de usar de atribuir filtros para ela, para que você possa extrair dela os relatórios executivos que de tempo em tempo, irão lhe solicitar.

Veja abaixo, um exemplo de planilha de Gerenciamento de Importações, na Figura IV:

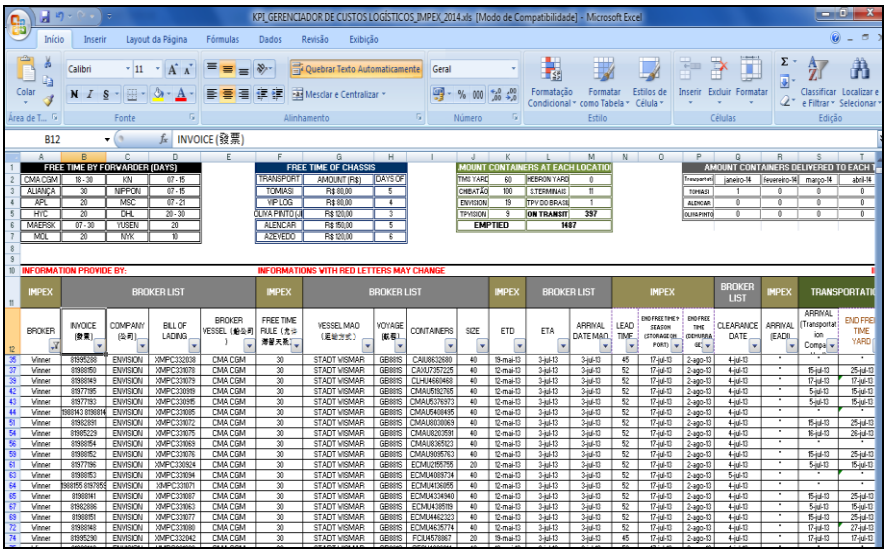


Figura IV – Gerenciador de Custos Logísticos Internacionais.

Fonte: Elaborado pelo autor, para seu uso no IMPEX da Envision.

- Plano de Produção Fabril: Se você estiver informado do que acontece no do Departamento de Planejamento e Controle da Produção (PCP), e seu plano

de produção, você coordenará para que o seu trabalho reflita de acordo com o esperado quanto as entregas, versus o que você desembaraçará.

Dessa forma, domine o plano de produção e seu trabalho fluirá sem maiores problemas e você logo adquirirá credibilidade. E como sugestão final a esse respeito, imprima-o e o leve sempre a todas as reuniões que for convocado dentro da fabrica, pois fatalmente, todos os assuntos irão convergir para as informações contidas nele.

EMPREENDEDORISMO E O COMERCIO EXTERIOR EM MANAUS.

Por outro lado, se você não estiver interessado em ser colaborador de uma das multinacionais instaladas no Polo Industrial de Manaus e se seu perfil seja de empreender. Há espaço para o profissional iniciar uma "*trade company*"[6].

Para tanto, é necessário ter uma boa carteira de clientes importadores em Manaus (comercio ou pequenas indústrias locais) e exportadores (empresas no exterior que serão os fornecedores dos clientes). E acrescentar uma margem de lucro sobre o valor das operações, que normalmente variam de 1,5% a 5%, dependendo da complexidade para importar e escassez no mercado externo.

Normalmente as "*trade companies*" também exportam os produtos regionais da Amazônia, como óleos essenciais, artefatos de artesanatos, frutas etc. Para isso, deverá ser verificado com antecedência, que exigências fiscais e fitossanitárias entre outras são necessárias.

Mas no geral, empreender é sempre mais rentável, porém os riscos da operação estão por conta do empreendedor.

---

[6] Do inglês – "companhia de comercio" – são empresas especializadas em intermediar compras e vendas entre países cobrando um percentual sobre o valor da invoice.

PROCESSO BÁSICO DE IMPORTAÇÃO:

O processo de importação começará com a avaliação comercial entre as empresas. Esse momento, nas industrias é conhecido como "*Procurement*"[7], onde as empresas do PIM, enviam seus colaboradores para encontrar os componentes no exterior que irão fornecer a matéria prima a ser importada por sua equipe de analistas ou compradores internacionais. Logo em seguida, é homologado amostras e o item é cadastrado em forma de lista de materiais no ERP da empresa importadora, para que as demandas de compras possam ser sinalizadas e inicia-se o processo de colocação de pedido, "*follow up*"[8] do embarque e por final desembaraço aduaneiro na chegada[9].

Esse resumo é levando em consideração a realidade de uma empresa que não dispõem de matriz no exterior que desenvolve a própria tecnologia[10]. Caso contrário, a faze de "*procurement*" é normalmente ignorada e a matriz da empresa no exterior, onde essa elabora um cronograma de introdução de novos modelos (já testados primeiro no exterior) e que deverão ser lançados no mercado brasileiro, via produção no Polo Industrial de Manaus[11].

Importante observar que, tanto faz com ou sem tecnologia própria. Todas as empresas precisam estar adequadas ao Processo Produtivo Básico, e via de regra deverão importar as peças desmontadas, para montagem local, de acordo com o decreto 288 de 1967 que instituiu a SUFRAMA.

---

[7] Procurement – Aquisição em Inglês ou em empresas como NOKIA e SIEMENS - *outsourcing*.

[8] Follow up – acompanhamento do embarque. Processo que consiste em monitorar o embarque até o desembaraço do pedido.

[9] Ver item 3.2 para entender melhor o fluxo básico de importação.

[10] São exemplos no PIM de empresas que não tem tecnologia própria: Philco, Gradiente, CCE etc. E empresas que tem sua tecnologia desenvolvida em sua matriz: Nokia, Philips, Sony, Samsung, LG etc.

[11] São exemplos de Empresa no PIM que tem tecnologia própria no PIM: Philips, Honda, Yamaha, Sony, Samsung, LG e Nokia.

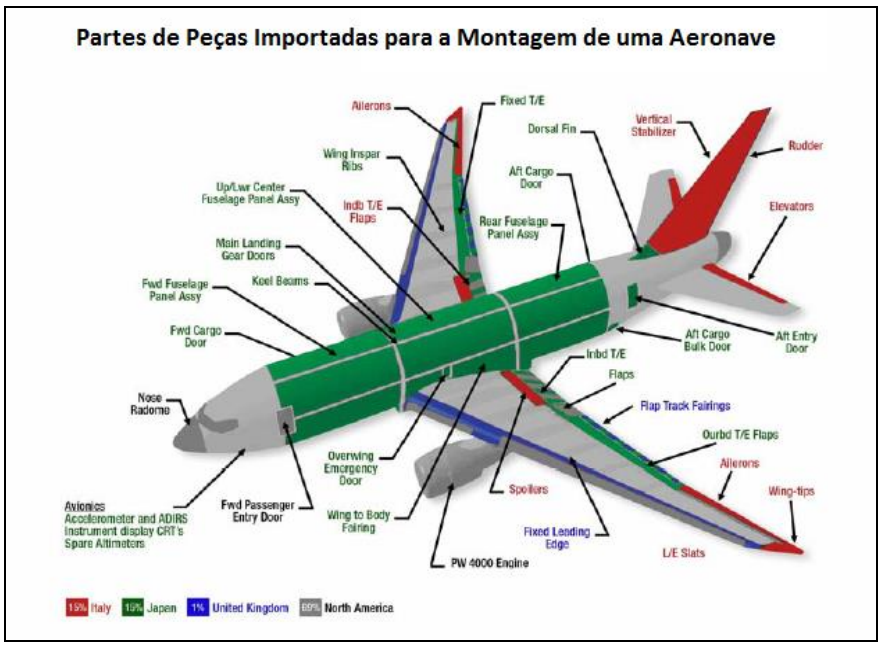


Figura V – Ilustração dos efeitos do trabalho de Procurement Internacional

Fonte: http://www.airliners.net/aviation-forums/military/read.main/116173/, com adaptações do autor.

ESCOLHENDO PARCEIROS

O pedido que você colocou, está pronto para ser embarcado, diante disso, você agora precisará ter se certificado de que alguns cuidados anteriores foram tomados para que sua carga chegue como o planejado. Por isso é imprescindível que você tenha os seguintes parceiros para lhe auxiliar:

a) Agente de Cargas Internacional: Conhecidos como *Freight Forwarder*[12], esse prestador de serviços será responsável por consolidar a carga na origem trazendo – a até Manaus, se responsabilizando inclusive de monitorar a própria presença de carga no Siscarga ou no Mantra.

b) Despachante Aduaneiro[13]: Ou *Broker* em Inglês, receberá a documentação, confeccionará o Pedido de Licença de Importação – PLI, que mais tarde se transformará em uma Declaração de Importação e passará pela

[12] São exemplos de Freight Forwarder que prestam serviços em Manaus: Expeditors, JAS, Agylity, DANCO, Air Tiger , CA Logistica, dentre outros.

[13] São exemplos de Despachantes em Manaus: Dmarcos, Aduana Despachos, Winner Despachos, CODAMA, União Despachos, dentre outros.

parametrização do Siscomex com seu processo, até que essa passe pela vistoria da fiscalização e seja entregue ao seu transportador local.

c) Transportador local[14]: Receberá a documentação desembaraçada pela alfândega e trará a carga (containers ou caminhão baú) até a sua planta para que seja recebida pelo seu despachante.

Todos os anos durante o chamado "*peak season"*, as indústrias do Polo Industrial Manaus, enfrenta o problema de falta de carretas para ofertar em face da grande demanda. Dessa forma, você precisa estar seguro que durante o ultimo semestre do ano, para as vendas de final de ano, que não terá atrasos na produção por causa da má escolha desse prestador de serviço.

d) Corretora de Seguros: Você precisará ter um contrato de seguro. Quer para sua carga local quer para carga nacional.

e) Corretora de Cambio: Esse profissional será responsável por lhe ajudar a cumprir as obrigações com as remessas de valores ao exterior.

f) Armadores e Companhias Aéreas que trazem até Manaus:

3.2 – O FLUXO DO PROCESSO DE COMPRAS INTERNACIONAIS.

O fluxograma abaixo retrata um fluxo básico de importação desde o processo de "*procurement*" até o momento de cumprimento com as obrigações cambiais.

Porém, alguns fatores, são importantes de serem mencionados antes de se decidir importar, quer seja ou não, na área de jurisdição da SUFRAMA, são eles: a) observe o momento político do país; b) observe o momento econômico; c) não descuide do mercado interno; d) veja a balança comercial do país – há mais importações do que exportações? ; e) que outros itens poderiam ser desfavoráveis a sua empresa partir para a importação?

[14] São exemplos de Transportadores locais em Manaus: Tomiasi Transportes, TransRodrigo, Azevedo Transportes, Oliva Pinto Transportes, Hebron Transportes, Super Trans, entre outros.

Se sua conclusão for favorável a importar, para transformar em produto acabado, na SUFRAMA. Via de regra, você deverá seguir o seguinte, passo a passo, demonstrado na Figura V:

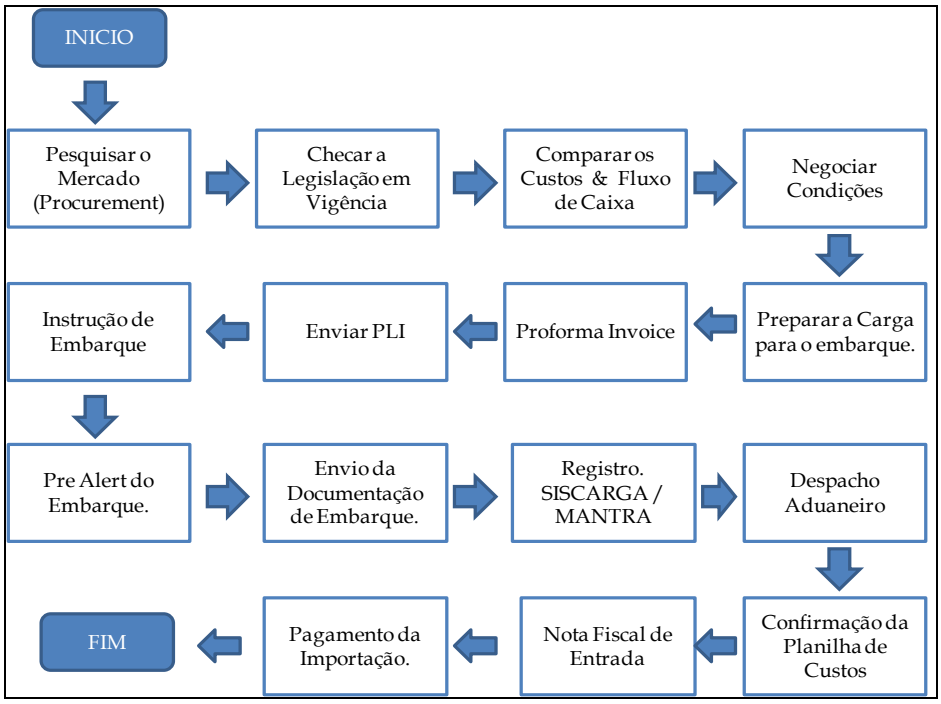


Figura VI: Fluxo Básico de Importação

Fonte: Elaborado pelo Autor.

Dessa forma, seu processo deverá iniciar com a escolha do fornecedor, através de uma detalhada pesquisa de mercado, para identificar a melhor opção de compra. Em seguida você deverá submeter seu projeto de importação a luz da legislação aduaneira vigente, para verificar se nosso país e a SUFRAMA aceitam a importação com incentivo desses itens que você pretende importar. Caso, positivo, é hora de você calcular “o custo da oportunidade”, verificando se importar é interessante economicamente para sua empresa, simulando todos os gastos que você terá até sua possível margem de lucro quando transformar em produto final (industria).

Feito essa primeira etapa, é hora de negociar com seu contato no exterior, solicitando a fatura proforma dessas premissas comerciais. Você deverá, caso haja aceite mutuo, enviar o pedido de importação ao seu fornecedor.

Para alguns casos, você deverá pedir anuência previa a outros órgãos além da SUFRAMA. Mas, via de regra, antes do embarque, você deve ratificar a fatura proforma enviando para SUFRAMA o PLI[15]. Só então, você poderá, confirmar o embarque da mercadoria – através de sua instrução de embarque.[16]

É importante explicar um fator a respeito da Instrução de Embarque. Pois, você deverá considerar que o seu fornecedor, não conhece a legislação da Aduana brasileira, e muito menos das particularidades da SUFRAMA. É necessário que, reconfirme dados importantes como, relação de itens, quantidades, peso liquido e bruto, padrões de embalagens, cubagem, seu agente de carga, INCOTERMS, referencias técnicas (*part numbers*), assim como o país de origem de cada um dos itens que você receberá. [17]

Depois de enviado a Instrução de embarque e seu fornecedor tendo entregue a carga ao transportador, você receberá um pré alerta (pode ser via e-mail, ou fax) do seu agente embarcador informando que a carga foi coletada e estará a caminho. Dependendo de sua negociação, nesse momento, o fornecedor deverá lhe enviar a documentação original via correio, (*corrier*), e copias pelo e-mail.

Ao chegar em Manaus, haverá o que chamamos de presença de carga, que corresponde ao registro no Mantra (se a carga for transportada pelo modal aéreo) ou SISCARGA (se a carga tiver sido transportada pelo modal marítimo). É claro que você deverá considerar o tempo de transito da carga,

---

[15] PLI – Pedido de Licença a Importação.

[16] Muitas empresas no PIM, não esperam a resposta do PLI, mas são normalmente empresas que já trazem tais componentes com frequência e esses fazem parte da lista de insumos. Logo, há 100% de certeza de que o PLI será anuído pela SUFRAMA. Mas a regra é esperar a resposta da autarquia.

[17] Isso porque, você pode estar importando, por exemplo um kit para montar televisor, e seu fornecedor pode ter comprado os itens de vários lugares deferente e consolidado tudo em um segundo país. Então você poderá correr o risco de um desses países não serem parceiros comerciais do Brasil, ai seu processo de cambio poderá ficar comprometido, ou você poderá ter a carga até retida na entrada.

que via de regra da Asia até Manaus no aéreo pode levar de 07 a 10 dias e no marítimo de 45 a 50 dias, dependendo do Armador.

Com o Mantra ou o SISCARGA visado, e com o seu PLI deferido pela SUFRAMA, sua empresa poderá iniciar o Despacho Aduaneiro, registrando sua Declaração de Importação, que obedecerá as regras da parametrização do SISCOMEX, e atribuirá a sua DI um dos canais de desembaraço (verde, vermelho ou amarelo). Logo em seguida se tudo estiver conforme o Regulamento Aduaneiro, você terá a carga desembaraçada.

Há também, a vistoria do Ministério da Agricultura, e da Secretaria de Fazenda e de outros órgãos dependendo da origem e do tipo de material que você esta importando.

Então, de posse da carga, seu transportador local, levará a carga até seu estabelecimento. Para que você possa emitir a nota fiscal de entrada em face dessa DI desembaraçada e para que seja apurado os custos totais dessa operação de importação.

O ultimo passo será a remessa (dependendo da negociação) do numerário, para pagamento ao seu fornecedor. É o que chamamos de fechamento do cambio – o qual trataremos mais adiante.

DO CONTROLE ADUANEIRO

A palavra Aduana, vem do árabe AD-ADIWÃN, que quer dizer alfândega, ou repartição publica encarregada de vistoriar bagagens e mercadorias em trânsito e cobrar os correspondentes direitos de entrada e saída, conforme explanação do dicionário Aurélio.

No Brasil esse controle de entrada e saída de mercadorias, é exercido pela Secretaria da Receita Federal, com ajuda de outros órgãos, através do SISCOMEX. [18]

A ALFÂNDEGA BRASILEIRA - HISTÓRICO

[18] Detalhadamente explanaremos, a diante quais órgãos auxiliam a SRF nesse trabalho.

Segundo dados históricos, divulgados pela Receita Federal do Brasil, em 2008, em comemoração ao aniversario da Alfândega Brasileira, a partir de 1534, para reprimir o contrabando de pau-brasil, criou-se um rede de alfândegas ao longo do litoral brasileiro. Para fiscalizar o embarque do produto, que só era liberado se pagos os tributos a Fazenda Real.

Já em 1605, a mando do Rei Espanhol Felipe II, em guerra com as maiores potências européias proibiu que mercadorias transportadas por navios estrangeiros fossem comercializados diretamente com o Brasil: Todos precisavam passar por portos portugueses. Dessa forma toda nossa importação e exportação só ocorria via algum porto em Portugal, por quase duzentos anos - o que encarecia nossos produtos como açúcar, fumo, ouro, madeira, farinha de mandioca, charque etc.

Com o Bloqueio Continental Napoleônico, Portugal transferiu sua corte para sua principal colônia 1808 e através da Carta Régia, dirigida ao Conde da Ponte, foi determinado que a partir de então as Alfândegas do Brasil poderiam admitir mercadorias transportadas em navios das potências que se conservam em paz e harmonia com minha Real Coroa e que não só os meus vassalos, mas também os sobreditos estrangeiros possam exportar para os portos que bem lhes parecer a benefício do comércio, e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaisquer gêneros e produções coloniais, à exceção do pau-brasil, ou outros notoriamente estancados...".

A ALFÂNDEGA DE MANAUS

A Alfândega de Manaus, foi criada pelo Decreto n. 3.920, de 31 de julho de 1867. E logo se tornou uma das mais importantes do Brasil, graças ao ciclo da borracha[19], passando a funcionar já em fevereiro de 1868.

[19] O ciclo da borracha passou a exercer forte atração comercial para a industria na segunda metade do século XIX. Milhares de artefatos passaram a utilizá-la, e a era do automóvel tornou o produto, artigo essencial. Atingindo seu auge no período de 1879 e 1912, que proporcionou a expansão da colonização, atraiu riquezas e gerou grandes transformações socioculturais.

Em 1969 a Secretaria da Receita Federal instalou uma Inspetoria da Receita Federal no Aeroporto de Manaus, depois transferida para o Porto de Manaus, e agora convertida em Inspetoria da Alfândega do Porto de Manaus.

Atualmente a Secretaria da Receita Federal, tem pontos alfandegados, no Porto Publico, no Porto Chibatão, Porto Superterminais, no Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (TECA), e no Porto Seco, Aurora EADI - tornando todos esses lugares recintos alfandegados.

Só no Terminal de Cargas do Aeroporto TECA, o valor aduaneiro[20] desembaraçados em 2013 pela alfândega de Manaus foi de mais 4 bilhões de dólares. Maior em 11% do valor do ano de 2012. Gerados por 85.201 declarações de importações, e que levaram cada um em media 10,5 horas para serem liberadas pela fiscalização - tendo gerado R$ 1,15 milhões em multas recolhidas ao fisco.

ÓRGÃOS DO COMERCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Muitos autores da área costuma, classificar os organismos internos em com a expressão de "gestores" do comercio exterior no Brasil. Nós preferimos a divisão adotada por Sâmia Maluf (2000)[21], que os classificam em: a) Órgãos Gestores; b) Órgãos Anuentes; c) Órgãos Auxiliares.

Vamos a eles:

A) **Órgãos Gestores**: sua responsabilidade é garantir o cumprimento legal da legislação tributaria e aduaneira. Cabendo também a "gestão" das transações dos contribuintes no Siscomex[22]

São Órgãos Gestores: SRFB - Secretaria da Receita Federal do Brasil e o BACEN - Banco Central do Brasil.

---

[20] valor aduaneiro valor da marcadoria, mais seguro e valor do frete.

[21] Maluf, Sâmia Nagib , pagina 42,

[22] Siscomex - Sistema Integrado de Comercio Exterior.

B) **Órgãos Anuentes**: Sua função é emitir pareceres técnicos de determinados processos de importação ou de exportação.

São Órgãos Anuentes: o Banco do Brasil, Conselho Nacional de energia Nuclear, DECEX - Departamento de Operações de Comercio Exterior, DF - Departamento de Polícia Federal, IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis, Ministério da Saúde, entre outros.

c) **Órgãos Auxiliares:** Embaixadas e Consulados Estrangeiros, Câmaras de Comércio, o Ministério das Relações Exteriores, BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento, o BNDS - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, entre outros.

Dessa forma temos: o MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Industria e Comercio Exterior, tendo a este vinculado a SECEX - Secretaria de Comercio Exterior, o Ministério da Fazenda, a SRF - Secretaria da Receita Federal e o BC - Banco Central do Brasil e para a Zona Franca de Manaus a SUFRAMA.

O organograma abaixo, mostra todos esses distribuídos por competências que resumidamente explicaremos a seguir:

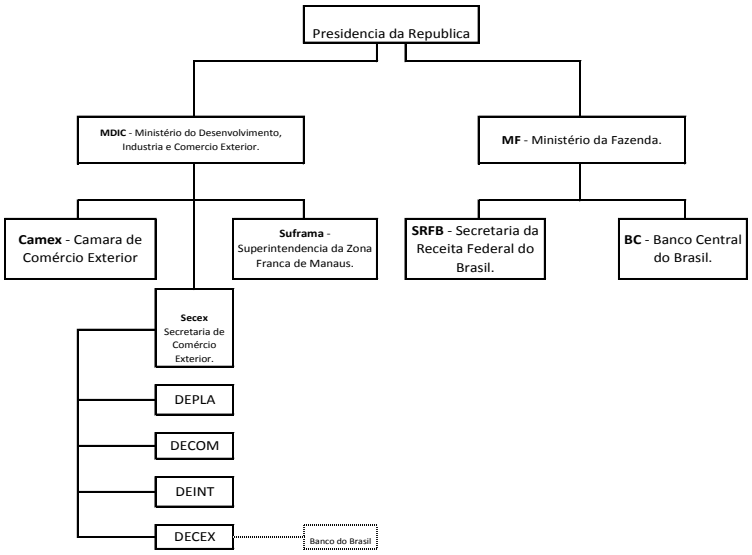


Figura VII - Órgãos Gestores do Comercio Exterior Brasileiro.

Fonte: Bizelli, João dos Santos - com adaptações.

A Secretaria da Receita Federal do Brasil, cabe exercer a formulação, execução e acompanhamento da política fiscal, quer seja tributaria ou aduaneira.

A Secretaria de Comercio Exterior, cabe desenvolver a política administrativa e comercia das atividades de comercio exterior. Tendo como suporte técnico, o DECEX - Departamento de Operações de Comércio Exterior, o DEINT - Departamento de Negociações Internacionais, o DECOM - Departamento de Defesa Comercial e o DEPLA - Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comercio Exterior. Tendo ainda suas DRF - Delegacias da Receita Federal, IRF - Inspetorias da Receita Federal e as ALF Alfândegas Federais, que são unidades vinculadas a SRF, lotadas nos portos e aeroportos.

A BACEN, ou BC - Banco Central do Brasil, é uma autarquia federal, componente do Sistema Financeiro Nacional. É o responsável pela execução das deliberações do CMN - Conselho Monetário Nacional . Dentre outras atribuições cabe ao BACEN, o controle do cambio das operações de comercio exterior do país.

A Camex, cabe a formulação, a adoção, a implementação e a coordenação de políticas e atividades relativas ao comercio exterior no país.

A SUFRAMA, cabe o controle e gestão das atividade das industrias e comerciais importadoras e exportadoras da Zona Franca de Manaus.

Fruto desse estudo, aliado ao comercio exterior, cumpri-nos o dever de informar que é missão da SUFRAMA: "Promover o desenvolvimento econômico regional, mediante geração, atração e consolidação de investimentos, apoiado em educação, ciência, tecnologia e inovação, visando à integração nacional e inserção internacional competitiva".

E são seus objetivos estratégicos entre outros:

I - POTENCIALIZAR o Pólo Industrial de Manaus - PIM;

II - INCREMENTAR as atividades agropecuárias, florestais e agroindustriais;

III - FORTALECER as atividades de serviços e do comércio de mercadorias;

IV - AMPLIAR as exportações e substituir competitivamente as importações;

V - ATRAIR investidores nacionais e estrangeiros e apoiar o empreendedorismo local;

VI - APRIMORAR meios para a irradiação dos efeitos positivos da ZFM e das ALC em prol da qualidade de vida e do desenvolvimento endógeno;

VII - ESTIMULAR os investimentos e fortalecer a formação de capital intelectual e em ciência, tecnologia e inovação pelos setores público e privado; e

VIII - IDENTIFICAR e ESTIMULAR investimentos em infra-estrutura pelos setores público e privado.

Para essa indicamos o presente organograma para entendimento de sua estrutura organizacional.

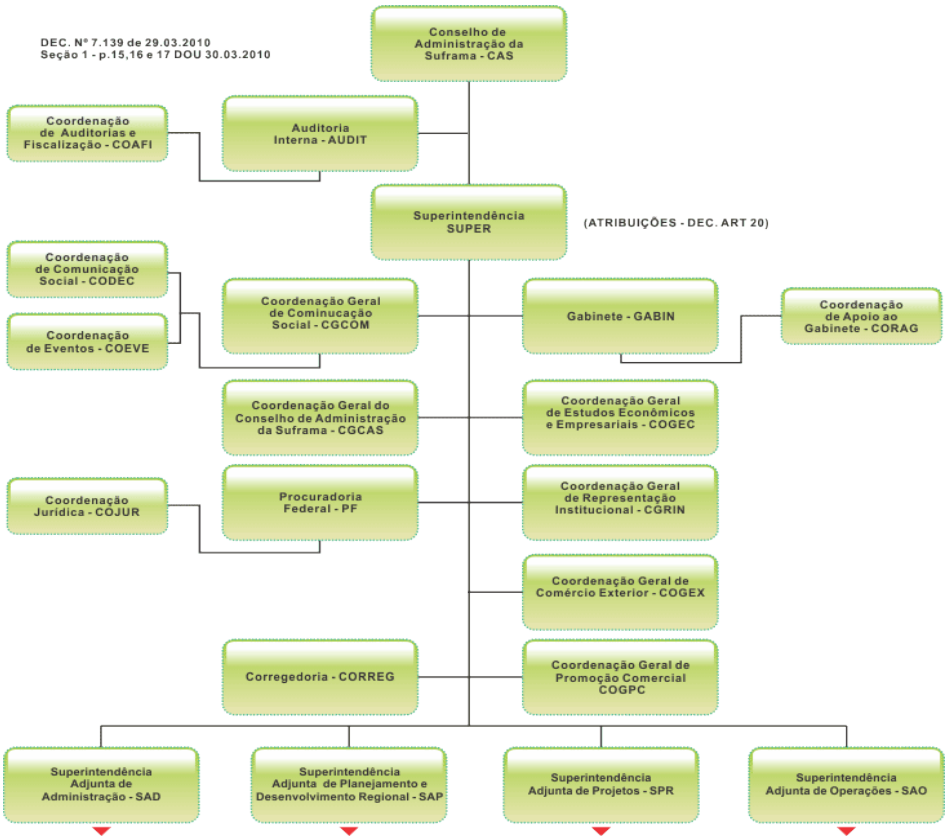


Figura VIII- Organograma Geral SUFRAMA.

Fonte: Disponível em: <http\\:www.suframa.gov.br> acesso em 13/02/2014

Dentre esses os órgãos que compõem a SUFRAMA, o que está mais diretamente ligado ao comercio exterior dentro da área que corresponde a Zona Franca de Manaus é a Superintendência Adjunto de Operações – SAO. É lá que o Pedido de Licença de Importação – PLI é tratado.

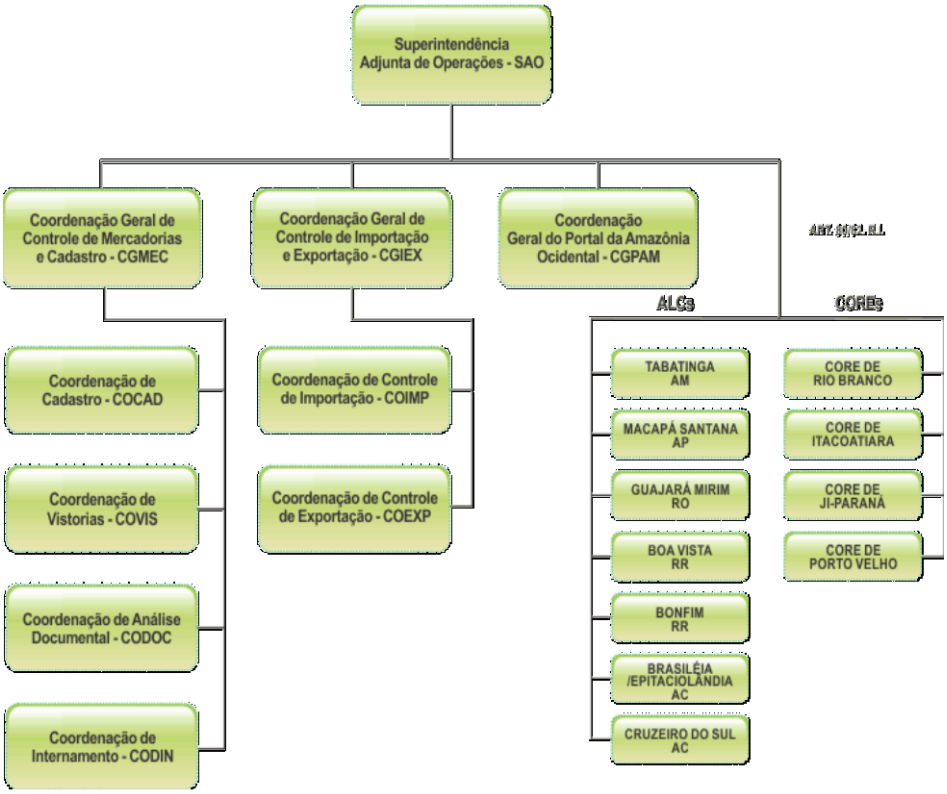


Figura IX – Organograma SAO

Fonte: Disponível em: <http\\:www.suframa.gov.br> acesso em 13/02/2014

Por outro lado, se sua demanda é pela aprovação de projetos industriais e liberação das cotas anuais de insumos controlados. Ela deverá ser trada pela SPR – Superintendência Adjunta de Projetos, e em especial pela Coordenação Geral de Acompanhamento de Projetos Industriais - CGAPI.

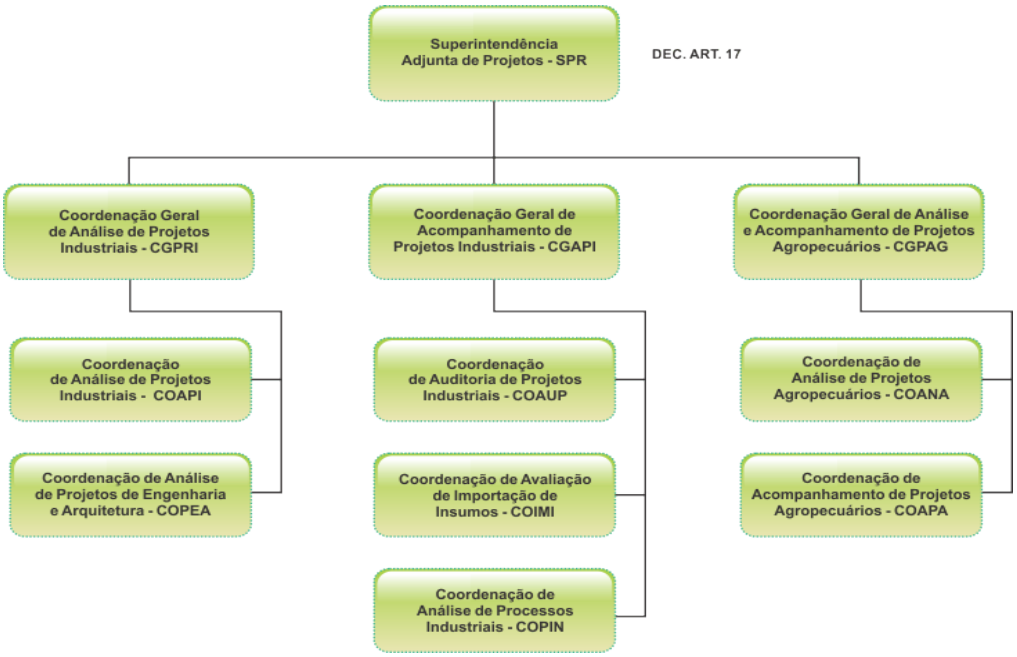


Figura X – Organograma SPR

Fonte: Disponível em: <http\\:www.suframa.gov.br> acesso em 13/02/2014

O REGULAMENTO ADUANEIRO EM FACE DA ORDEM JURÍDICA MÁXIMA DO PAÍS.

A atual Constituição da Republica, determina através de alguns de seus artigos e incisos, os caminhos que a ordem financeira, tributaria, cambial e econômica devem seguir abrindo caminho para a legislação aduaneira controla o fluxo de importações e exportações de bens e serviços.

Dessa forma, faz-se mister recordarmos que em seu artigo 1º da atual Carta Política Brasileira, o inciso IV, onde temos que entre outros, são princípios fundamentais da Republica Federativa do Brasil, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa - logo, é interesse do País que o fluxo de importação também aconteça pois representa importante fator social ao país, através por exemplo da importação de componentes que servirão de insumos para nossas industrias de bens finais e gerarão empregos internos para nossa gente.

E assim, conquistar o que está escrito no Inciso III, artigo 3º, que intenciona, com o desenvolvimento, erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as

desigualdades sociais e regionais - um dos principais motivos de termos sediada em Manaus a Superintendência da Zona Franca de Manaus.

Mas esse arcabouço de boas intenções precisa de controle e organização. E mais adiante do texto constitucional podemos destacar o papel da União no Comercio Exterior, pois, compete a esta (incisos VIII e XII do artigo 21) administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada. E explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária; d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; f) os portos marítimos, fluviais e lacustres.

E ainda, cabe a União, de forma privativa, (com incisos do Artigo 22) legislar a respeito de : VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores; VIII - comércio exterior e interestadual; IX - diretrizes da política nacional de transportes; X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial; XI - trânsito e transporte;

Além de, instituir impostos de importação de produtos estrangeiros, II – Exportação e IV – E produtos Industrializados, através do artigo 153.

O que podemos extrair de ensinamento até o momento, é que se há interesse do Estado Brasileiro e incentivar a livre iniciativa para que esta ajude a dividir a renda e dessa forma, faça girar a economia do país de forma a criar melhores condições de vida de seu povo, há também a necessidade de fiscalizar tais atividades, que são livres no Estado democrático de direito o qual vivemos, a fim de que tais direitos, não sejam extrapolados quer seja pelo particular ou pelo próprio poder publico. O que, é fato dizer que só através de controle pode-se assegurar que tais comandos legais seja observados.

Por isso, de acordo com o Artigo 174 de nossa Carta Magna, temos que: Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

Seguindo essa linha de raciocínio, temos as leis que tratam de tributo na esfera de nossa aduana, através do Código Tributário Nacional[23],e a Lei Complementar nº 70 de 30 de dezembro de 1991 - que trata das Contribuições Sociais. Além é claro do Decreto nº 6.759 de 2009, conhecido por regulamento Aduaneiro.

De forma geral, o R. A. em vigência, é dividido em oito livros. Com títulos, capítulos, suas seções e até subseções. Nosso objetivo aqui, não será explanar todos eles, mas apenas situá-lo a usá-lo quando da necessidade de futuras consultas à discussão de algum pleito com o fisco.[24]:

[23] Código Tributário Nacional - Lei 5.172 de 25 de outubro de 2005 - para impostos e taxas

[24] Sugerimos o Livro de Paulo Cesar Alves Rocha, Editora Aduaneiras. "Regulamento Aduaneiro - comentado com textos legais transcritos".

LIVRO	I
DESCRIÇÃO	DA JUSRISDIÇÃO ADUANEIRA E DO CONTROLE ADUANEIRO DE VEÍCULOS
TITULO	I - DA JURISDIÇÃO ADUANEIRA
TITULO	II - DO CONTROLE ADUANEIRO DE VEÍCULOS

LIVRO	II
DESCRIÇÃO	DOS IMPOSTOS DE IMPORTAÇÃO E DE EXPORTAÇÃO
TITULO	I - DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO
TITULO	II - DO IMPOSTOS DE EXPORTAÇÃO

LIVRO	III
DESCRIÇÃO	DOS DEMAIS IMPOSTOS, E DAS TAXAS E CONTRIBUIÇÕES DEVIDOS NA IMPORTAÇÃO
TITULO	I - DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS
TITULO	II - DA CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP - IMPORTAÇÃO E DA COFINS - IMPORTAÇÃO
TITULO	III - DA CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP E DA COFINS, NA IMPORTAÇÃO DE CIGARRO.
TITULO	IV - DA CONTRIBUIÇÃO DE INTERVENÇÃO NO DOMÍNIO ECONOMICO - COMBUSTÍVEIS.
TITULO	V- DA TAXA DE UTILIZAÇÃO DO SISCOMEX.

LIVRO	IV
DESCRIÇÃO	DOS REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS E DOS APLICADOS EM ÁREAS ESPECIAIS.
TITULO	I - DOS REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS
TITULO	II - DOS REGIMES ADUANEIROS APLICADOS EM ÁREAS ESPECIAIS.

LIVRO	V
DESCRIÇÃO	DO CONTROLE ADUANEIRO DE MERCADORIAS.
TITULO	I - DO DESPACHO ADUANEIRO
TITULO	II - DAS NORMAS ESPECIAIS

LIVRO	VI
DESCRIÇÃO	DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES
TITULO	I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
TITULO	II - DA PENA DE PERDIMENTO
TITULO	III - DAS MULTAS
TITULO	IV- DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS
TITULO	V - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

LIVRO	VII
DESCRIÇÃO	DO CREDITO TRIBUTARIO, DO PROCESSO FISCAL E DO CONTROLE ADMINISTRATIVO ESPECÍFICO.
TITULO	I - DO CREDITO TRIBUTARIO
TITULO	II - DO PROCESSO FISCAL
TITULO	III - DO CONTROLE ADMINISTRATIVO ESPECÍFICO.

LIVRO	VIII
DESCRIÇÃO	DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITORIAS.

Figura VII - Esquema de Divisão do Regulamento Aduaneiro.

Fonte: Elaborado pelo Autor com Base no RA em vigência.

O SISCOMEX.

Para que todos os órgãos gestores do Comercio Exterior pudessem acompanhar as movimentações e assim gerenciar tais atividades, em 25 de setembro de 1992, através do Decreto nº 660, foi Criado o Siscomex, ou Sistema Integrado de Comercio Exterior.

O Siscomex, é um software disponível em módulos, acessíveis via internet ou de aplicativo instalado no computador do usuário, dividido em oito módulos principais:

a) **Exportação** – Foi o primeiro modulo a ficar pronto, em 1993, para ordenar o fluxo entre o registro de exportação até a averbação. O processo é acompanhado do inicio ao fim da exportação no sistema.

b) **Mantra** – sistema Integrado de gerencia do manifesto, do Transito e do Armazenamento. Criado pela IN SRF nº 102/1994[25]. Serve para informar no siscomex, se a carga está no Brasil e se está armazenada em algum aeroporto alfandegado, ou em transito aduaneiro entre unidades alfandegadas.

c)**Importação** – Iniciado em 1997 a partir do teste piloto com o modulo de exportação. Seu processo é todo feito dentro do sistema, indo desde o pedido de licença de importação, as parametrizações do canais de desembaraço, até a liberação da carga e suas operações cambiais. É também no Siscomex importação que a fiscalização se comunica com o contribuinte e seus despachantes, em caso de necessidade de retificação de declaração de importações e outras exigências a serem cumpridas.

d) **Internação – Zona Franca de Manaus** – usado via Siscomex, para indicar o registro de declarações de internações de cargas que saem da Zona Franca de Manaus, com destino a outros Estados da Federação.

e) **Trânsito** – Criado pela IN SRF nº 248/2002, esse “modulo”, gerencia o trânsito aduaneiro de cargas que estão sendo importadas ou transferidas internamente em um determinado território.

f) **Carga** – Instituído em 2007, pela IN SRF nº 800, para funcionar igualmente ao Mantra. É conhecido como Siscarga, para ser utilizado nos portos alfandegados. Porém o Siscarga, exige que o armador forneça informações mais precisas acerca das cargas trazidas para o Brasil. E tais informações

[25] IN SRF – Instrução Normativa da Receita Federal

devem ser inseridas no sistema com antecedência mínima em 48 horas à chegada da carga, para que a Receita Federal se antecipe a chegada do navio.

g) **Drawback Integrado Web** – iniciado em 2010 – é por meio dele que o importador de insumos solicita o regime de drawback, a qual é deferida (analisada) pela Secex.

h) **Exportação web** – modulo comercial – corresponde ao modulo de exportação via web.

Dessa forma, é através do Siscomex que você irá ser capaz de registrar as Licenças de Importação, Declaração de Importação, Comprovante de Importação, fazer consultas do Mantra e/ou Siscarga, além de extrai relatórios da movimentação de sua empresa. Além de efetuar o registro dos seus despachantes.

Do Registro

No geral o despacho aduaneiro deve ser registrado no Siscomex. Porém antes disso, seja a exportação ou importação comum ou simplificada, a empresa precisa esta registrada junto a Receita Federal do Brasil. Esse processo é conhecido como RADAR (Registro no Ambiente de Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros). Afim de, receber senha de acesso para ela e seus representantes (despachantes), para a pratica, de atividades relacionadas ao despacho aduaneiro.

A Instrução Normativa RFB nº 1.288, de 31 de agosto de 2012 e o Ato Declaratório Executivo Coana nº 33, de 28 de setembro de 2012 e alterações posteriores estabelecem os procedimentos de habilitação para operação no Siscomex e de credenciamento de representantes de pessoas físicas e jurídicas para a prática de atividades relacionadas ao despacho aduaneiro.

Parametrizações do SISCOMEX.

A fim de organizar o fluxo de processos e priorizar o trabalho da fiscalização nas alfândegas do país, o Siscomex, após o registro da Declaração de

Importação, seleciona quais dessas passarão ou não pelo crivo das autoridades aduaneiras.

Muito se especula em Manaus, a respeito dos critérios do sistema para essa seleção. Porém, na prática, o Siscomex definirá os canais baseado, na regularidade fiscal do importador, habitualidade do importador, natureza volume ou valor da importação, tributação envolvida na importação.

E dessa forma, o sistema irá selecionar, para os canais: Verde, Amarelo, Vermelho e Cinza.

a) **Canal Verde**: Nesse caso, não haverá fiscalização documental e nem física da carga do importador. A liberação é automática no Siscomex.

b) **Canal Amarelo**: Para os processos parametrizados nesse canal a fiscalização irá analisar os documentos do processo de importação. Podendo ou não averiguar a carga fisicamente.

c) **Canal Vermelho**: Ambos os dados são chegado, tanto os documentos, quanto a carga fisicamente pela fiscalização.

d) **Canal Cinza**: Nesse canal, além do exame físico e documental da carga, a fiscalização irá averiguar a possibilidade de haver algum indício de fraude no processo, principalmente em relação aos preços informados nas DIs.

Há também a possibilidade da fiscalização, analisar a carga em desembaraço parametrizada em Canal Verde. Isso acontece no intervalo entre o registro da DI e o horário da liberação automática do Siscomex. Nesse caso o status do processo será "em analise fiscal".

Documentos do Comercio Exterior.

São documentos primordiais para se desembaraçar um processo de importação: A Fatura Proforma (ou Proforma Invoice), a Fatura Comercial (ou Commercial Invoice), o Manifesto de Carga (ou master), o Conhecimento de Embarque, Romaneio de Embarque (ou packing list), e para alguns casos o Certificado de Origem.

a) Fatura Proforma.

Esse documento é emitido do exportador para o importador. Normalmente é usado em casos de pagamento antecipado para fechamento do cambio, para ratificar os dados da negociação como INCOTERM, Valores e outras condições e tão importante quanto, pedir anuência previa ao embarque das Licenças de Importação.

Não há um padrão específico para ser seguido, mas via de regra, dependendo da negociação, a fatura proforma deverá servir de guia para o exportador preencher a Fatura Comercial, devendo esta ser um espelho da primeira.

b) Fatura Comercial.

O Regulamento Aduaneiro, faz menção a esse importante documento. Pois é a Fatura Comercial que espelha a operação de compra e venda entre o importador brasileiro e o exportador estrangeiro. E deverá seguir as seguintes premissas para sua admissão e posterior desembaraço, de acordo com o resumo encontrado no site da Receita Federal do Brasil:

a) A Declaração de Importação (DI) deve ser instruída com a via original assinada de próprio punho pelo exportador (art. 18 da IN SRF nº 680/06) ou seu representante legal (ADI RFB nº 14/07).

b) A primeira via da fatura comercial será sempre a original, podendo ser emitida, assim como as demais vias, por qualquer processo (art. 559 do Regulamento Aduaneiro). Será aceita como primeira via da fatura comercial, quando emitida por processo eletrônico, aquela da qual conste expressamente tal indicação.

c) A fatura deve conter as seguintes indicações (art. 557 do Regulamento Aduaneiro):

1- nome e endereço, completos, do exportador;

2- nome e endereço, completos, do importador;

3- especificação das mercadorias em português ou em idioma oficial do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, ou, se em outro idioma, acompanhada de tradução em língua portuguesa, a critério da autoridade aduaneira, contendo as denominações próprias e comerciais, com a indicação dos elementos indispensáveis a sua perfeita identificação. Os idiomas oficiais do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio são o inglês, o francês e o espanhol;

4- marca, numeração e, se houver, número de referência dos volumes;

5- quantidade e espécie dos volumes;

6- peso bruto dos volumes, entendendo-se, como tal, o da mercadoria com todos os seus recipientes, embalagens e demais envoltórios;

7- peso líquido, assim considerado o da mercadoria livre de todo e qualquer envoltório;

8- país de origem, como tal entendido aquele onde houver sido produzida a mercadoria ou onde tiver ocorrido a última transformação substancial;

9- país de aquisição, assim considerado aquele do qual a mercadoria foi adquirida para ser exportada para o Brasil, independentemente do país de origem da mercadoria ou de seus insumos;

10- país de procedência, assim considerado aquele onde se encontrava a mercadoria no momento de sua aquisição;

11- preço unitário e total de cada espécie de mercadoria e, se houver, o montante e a natureza das reduções e dos descontos concedidos ao importador;

12- frete e demais despesas relativas às mercadorias especificadas na fatura;

13- condições e moeda de pagamento; e

14- INCOTERM.

As emendas, ressalvas ou entrelinhas feitas na fatura deverão ser autenticadas pelo exportador.

O conhecimento de carga aéreo equipara-se à fatura comercial, para todos os efeitos, desde que nele constem as indicações de quantidade, espécie e valor das mercadorias que lhe correspondam (art. 560 do Regulamento Aduaneiro).

A Receita Federal do Brasil, pode dispor, em relação à fatura comercial, sobre (art. 562 do Regulamento Aduaneiro):

a) casos de não exigência;

b) casos de dispensa de sua apresentação para fins de desembaraço aduaneiro, hipótese em que deverá o importador conservar o documento em seu poder, pelo prazo decadencial, à disposição da fiscalização aduaneira (no geral 5 anos).

c) quantidade de vias em que deverá ser emitida e sua destinação;

O descumprimento, pelo importador, da obrigação de apresentar a fatura comercial à fiscalização aduaneira, quando exigida, existindo dúvida quanto ao preço efetivamente praticado, implicará, sem prejuízo de outras penalidades cabíveis (art. 70 da Lei nº 10.833/03):

a) o arbitramento do preço da mercadoria para fins de determinação da base de cálculo, conforme os critérios definidos no art. 88 da MP nº 2.185/01; e a aplicação cumulativa das multas de:

5% do valor aduaneiro das mercadorias importadas; e

100% sobre a diferença entre o preço declarado e o preço efetivamente praticado na importação ou entre o preço declarado e o preço arbitrado.

Tratando-se de importação procedida por pessoa jurídica importadora por conta e ordem de terceiro adquirente, este deverá estar identificado na fatura comercial (art. 3º da IN SRF nº 225/02).

Não será exigida a apresentação de fatura comercial:

a) na hipótese de a mercadoria ingressar no País em condição ou finalidade para a qual a legislação não obrigue sua emissão (ex: retorno de bens exportados temporariamente, doações, os casos de admissão temporária de que trata a IN SRF nº 285/2003 que se exige fatura pro forma etc);

b) operações de importação que não resultam de uma venda de um país de exportação para o Brasil, mas de uma venda doméstica em um país no exterior (ex: bens arrematados em leilão no exterior, nesse caso o termo de arrematação serve para individualizar os bens e o seu valor);

c) vendas realizadas a pessoa no país de aquisição, cujo adquirente traz os bens adquiridos para o Brasil (ex: bens trazidos por viajante procedente do exterior não enquadrados como bagagem, bens trazidos por viajante procedente do exterior e que declarem que os bens se destinam a pessoa jurídica a quem incumbe promover o despacho aduaneiro etc.);

Veja abaixo um modelo de Fatura Comercial ou Commercial Invoice de acordo com as exigências do Regulamento Aduaneiro em vigência:

Exportador	**Invoice Nr.**
	Condições de Pagamento:
Importador	**INCOTERM:**

COMMERCIAL INVOICE

Item	Descrição da Mercadoria	QTD	Valor Unitario	Valor Total USD
	Marca:			
	Numero de Serie:			
	País de Origem:			
		FRETE		
		TOTAL		
Peso Bruto:				
Peso Liquido:				

País Exportador, Data

Assinatura do Exportador.

Figura VIII – Commercial Invoice

Fonte: Elaborador pelo Autor com base nos requisitos do RA.

c) Manifesto de Carga (ou Master).

É o documento do transportador listando um determinado número de conhecimentos de cargas de um porto de origem a um de destino. São encontrados tanto no modal marítimo, aéreo quanto nos terrestres e servem para indicar se ocorreu ou não a adição de mais carga em um dos pontos por onde a carga passou até o destino final.

d) Conhecimento de Embarque:

Antes de explicarmos do que isso se trata, cumpri-nos o dever de mencionar que o Brasil é país signatário da Convenção de Viena de 1980, onde em uma de suas clausulas indica que "Se o contrato envolver transporte das mercadorias, o vendedor poderá expedi-las com a condição de que as mercadorias ou os documentos que as representarem só sejam entregues ao comprador contra o pagamento do preço" . Isso quer dizer que o Conhecimento de Embarque, marítimo é um título de credito, podendo ser endossado, e consequentemente transferido a propriedade da mercadoria embarcada a outrem – O que não ocorre com o conhecimento aero, que apesar de não poder ser endossado, mas sim é um título de propriedade.

Essa introdução se justifica porque recentemente, a Receita Federal do Brasil, lançou nacionalmente, e já treinou os agentes portuários de Manaus em abril de 2013 para se adequarem a não apresentar o conhecimento de embarque, dando da atracação e retirada da carga – É o chamado "Projeto Porto Sem Papel" . Mesmo a lei Lei nº 556, de 25/06/1850 (Código Comercial Brasileiro), dizer que O B/L, por exemplo, é contrato de transporte, recibo de carga e título de crédito. E, como título de crédito, vale mercadoria. Pode ser consignado à ordem a alguém. E, sendo à ordem, de alguma forma pode ser endossado. Portanto, pode mudar de mãos por endosso.

A medida ainda é nova do Porto Sem Papel, e por via das duvidas, preferimos entender que o Conhecimento de Embarque (AWB ou Bill of Lading) são documentos "essenciais" para o despacho da importação, até porque, a carga que vem do exterior virá com um documento desses, e você terá que

conhecê-lo antes de “não apresentá-lo fisicamente” no porto para que seu transportador local possa retirar a carga do porto e trazer até a sua planta.

Diante da premissa do porto sem papel, devemos entender a necessidade de que as NCM[26] da carga precisam estar informadas da origem no corpo do B/L para que essas possam ser registradas no Siscarga, quando da chegada. Devemos atentar que a retificação com menos de 48 horas da chegada da carga no porto, de acordo com a IN RFB 800/2007, artigo 45 §1, indica que é passivo de multa por parte da fiscalização, além do importador ter que pagar ao armador as despesas de revisão deste.

Então apresentamos a suas principais características, do conhecimento de embarque, no quadro 01:

ITENS	CARACTERISTICAS	B/L	AWB
Emissão	1) nominativo: ao destinatário	√	√
	2) à Ordem do Embarcador	√	√
	3) ao portador.	√	√
	4) endossavél a terceiros	√	N
	5) precisão informar as NCM transportadas	√	N
Funções	1) recibo para mercadorias embarcadas	√	√
	2) é um título, prova a titularidade nede escrita	√	√
	3) confirma as condições do contrato de frete	√	√
Informações Encontradas	1) Numero	√	√
	2) Identificação do Emitente	√	√
	3) Data da Emissão	√	√
	4) Razão Social do Embarcador	√	√
	5) Razão Social do Consignatário.	√	√
	6) Natureza das mercadorias.	√	√
	7) Peso, cubagem da carga.	√	√
	8) Tipo de embalagem	√	√
	9) Clausula de frete.	√	√

Quadro 1 – Comparativo do Conhecimento de Embarque

Fonte: Elaborador pelo Autor.

São tipos de conhecimentos de embarques, de acordo com o modal:

[26] NCM: Nomeclaturas Comum do Mercosul.

Para o aéreo temos o Air Way Bill ou AWB e Consolidando a carga aérea, temos House Air Way Bill ou HAWB – no caso de cargas consolidadas por agentes, o Master Air Way Bill - MAWB, emitido pelo agente para companhia aérea.

No Marítimo temos o B/L (bill of lading) consolidado ou não.

Para Manaus, raramente há importação via rodoviária e nunca ferroviária.
Mas para esses modais também há conhecimentos de embarques.

e) Romaneio

Também conhecido como *"packing list"*, tem por finalidade exclusiva uxiliar nos serviços de movimentação de carga, identificação das mercadorias pela alfândegas e conferencia por parte do importado. Dessa forma, é deverá conter as informações dos volumes embarcados, detalhes do seu conteúdo, suas dimensões, pesos, quantidades e embalagens, descrição da fatura comercial, e do conhecimento de embarque.

f) Certificado de Origem.

É um documento que confirmar por um órgão oficial de um determinado país a procedência de origem da carga – atendendo assim as exigências do país importador.

Formas de Pagamento

O frete é item importante no comércio exterior. E é dever de importadores e exportadores, destacá-lo nos documentos, dependendo da forma negociada.

Muitas vezes, isso chega a ser confundindo por iniciantes na área com a forma de pagamento da própria mercadoria, pois apresenta forma semelhante. Mas via de regra o frete pode ser pago:

a) Pago na origem ou "*prepaid*";

b) A cobrar no destino ou *collect* (no destino ou em outro lugar)

c) Pago no destino pelo importador ou *paid at destination*.

4.6 - Registrando a Declaração de Importação no SISCOMEX:

Antes de Registrar a DI na Zona Franca de Manaus, você precisa ja ter recebido a resposta de aprovação do Pedido de Licença de Importação da SUFRAMA. Dessa forma, podemos concluir que o licenciamento de importação para as empresas que gozam do Regime Aduaneiro Especial, é não automático.

Portal de Serviços da SUFRAMA

Consultas e Serviços do Internamento Estrangeiro
» [Pedido de Licenciamento de Importação]

Último Acesso
[17/01/2014 11:50:58]

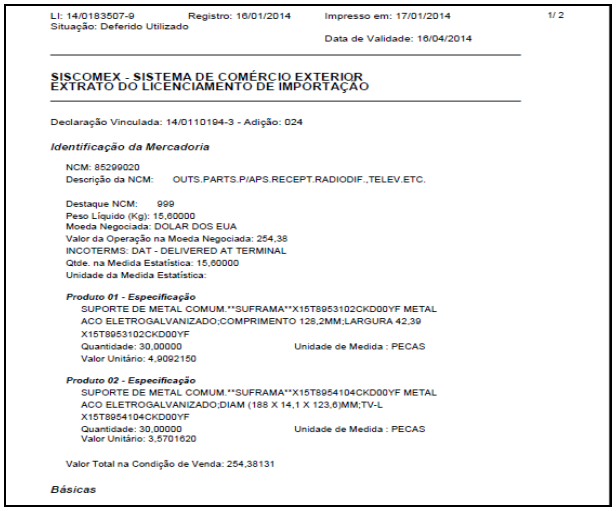
Versão para impressão
Versão para download

Empresa:
CNPJ:
Número do PLI: de 2014/00301 a 2014/00302

Nº da PLI	Autorização SUFRAMA	NCM da Mercadoria	Nº. da LI	Mensagem	Produto	Tipo	Modelos	Item	Dt. Process.	Situação
2014/00301	140078315	85299020	1401835060	REGISTRO DA LI EFETUADO	1248	000	0000		16/1/2014	AUTORIZADO SISCOMEX
2014/00302	140078316	85299020	1401835079	REGISTRO DA LI EFETUADO	1248	000	0000		16/1/2014	AUTORIZADO SISCOMEX

Total de Mensagens: 2

Informações atualizadas no dia 17/01/14



LI: 14/0183507-9 Registro: 16/01/2014 Impresso em: 17/01/2014 1/ 2
Situação: Deferido Utilizado
Data de Validade: 16/04/2014

SISCOMEX - SISTEMA DE COMÉRCIO EXTERIOR
EXTRATO DO LICENCIAMENTO DE IMPORTAÇÃO

Declaração Vinculada: 14/0110194-3 - Adição: 024

Identificação da Mercadoria

NCM: 85299020
Descrição da NCM: OUTS.PARTS.P/APS.RECEPT.RADIODIF.,TELEV.ETC.

Destaque NCM: 999
Peso Líquido (Kg): 15,60000
Moeda Negociada: DOLAR DOS EUA
Valor da Operação na Moeda Negociada: 254,38
INCOTERMS: DAT - DELIVERED AT TERMINAL
Qtde. na Medida Estatística: 15,60000
Unidade da Medida Estatística:

Produto 01 - Especificação
SUPORTE DE METAL COMUM.**SUFRAMA**X15T8953102CKD00YF METAL ACO ELETROGALVANIZADO;COMPRIMENTO 128,2MM;LARGURA 42,39 X15T8953102CKD00YF
Quantidade: 30,00000 Unidade de Medida : PECAS
Valor Unitário: 4,9092150

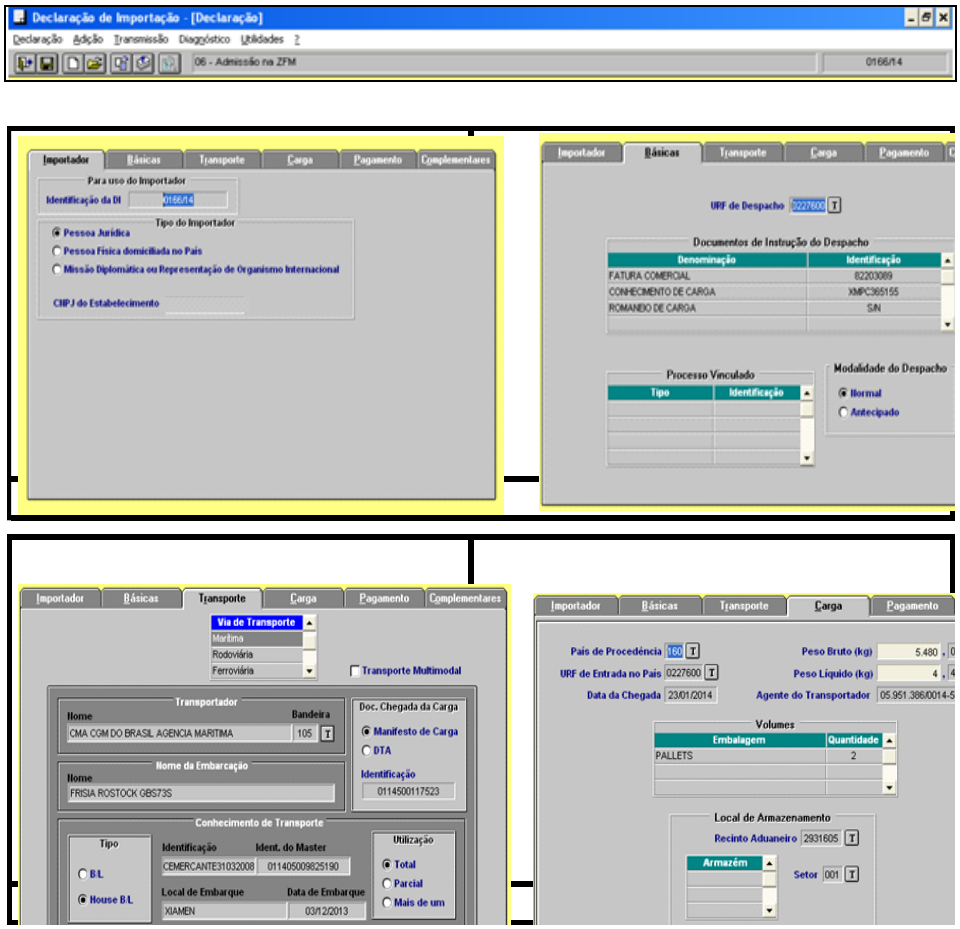
Produto 02 - Especificação
SUPORTE DE METAL COMUM.**SUFRAMA**X15T8954104CKD00YF METAL ACO ELETROGALVANIZADO;DIAM (188 X 14,1 X 123,6)MM;TV-L X15T8954104CKD00YF
Quantidade: 30,00000 Unidade de Medida : PECAS
Valor Unitário: 3,5701620

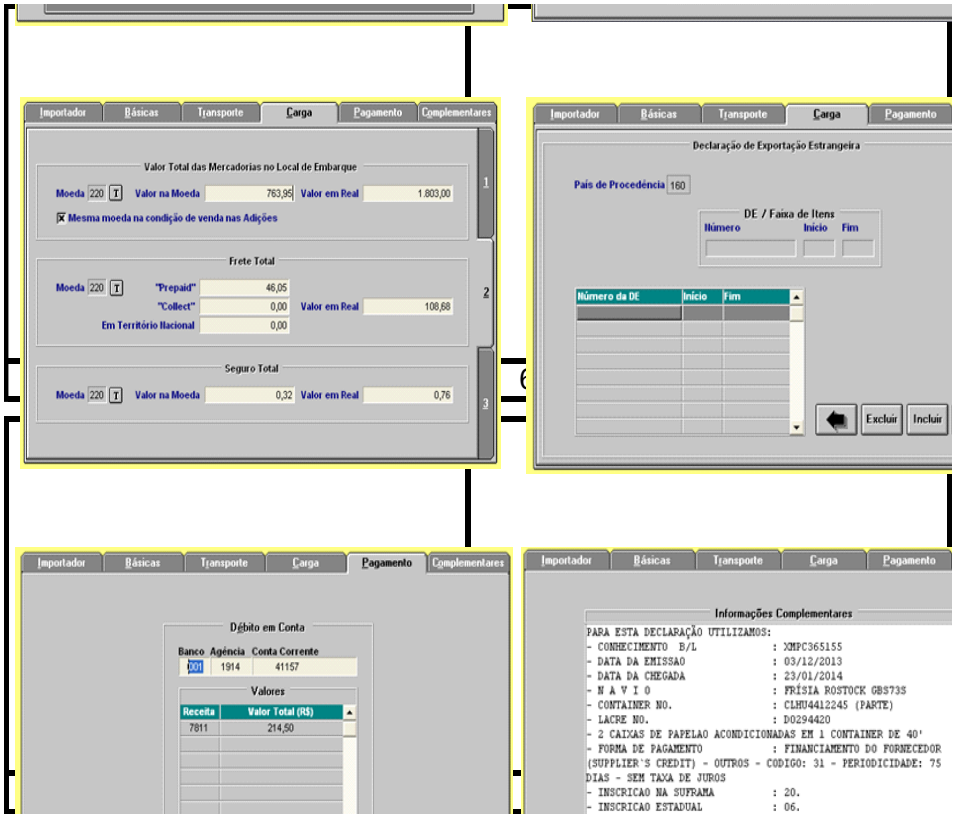
Valor Total na Condição de Venda: 254,38131

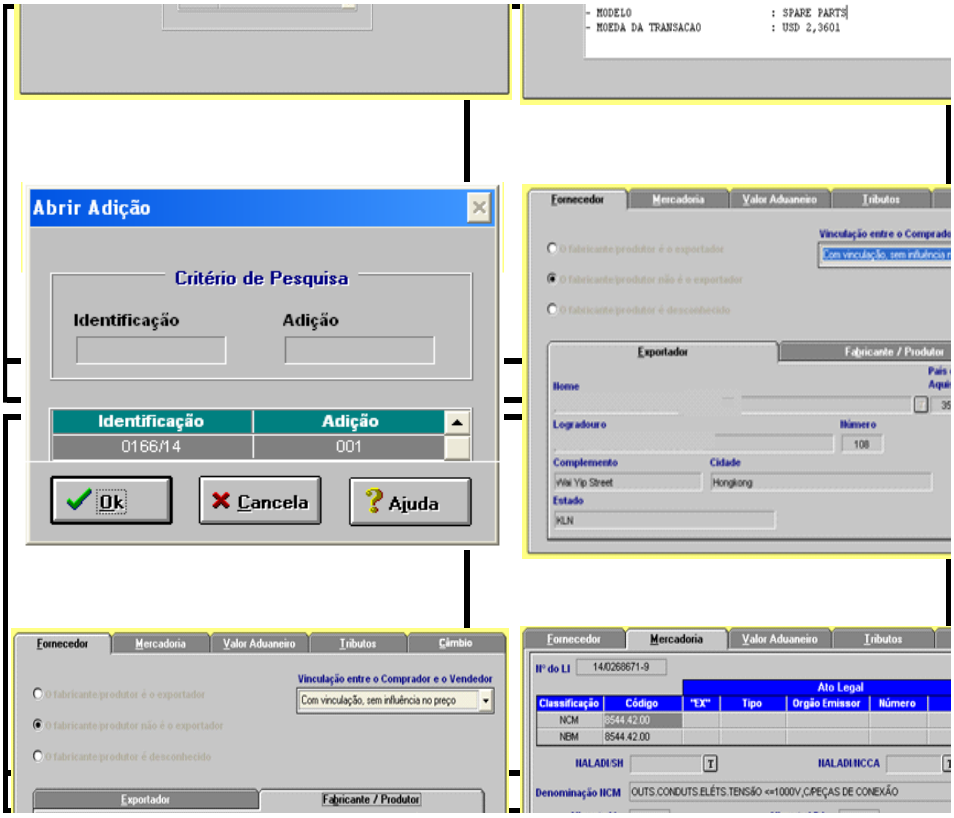
Básicas

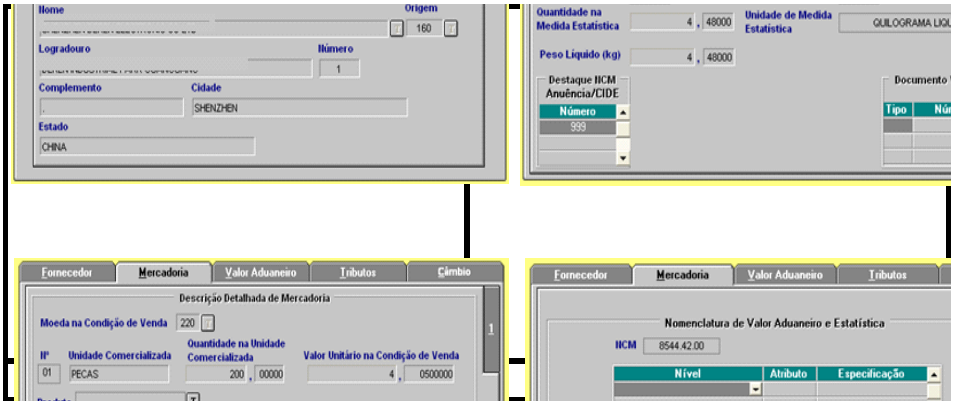
Para se seguir os passos demonstrados abaixo, seus documentos (invoice, conhecimento de embarque) já deverão ter sido “transformados” em uma Licença de Importação no Siscomex, para que a DI possa ser registrada, preenchendo os seguintes campos:

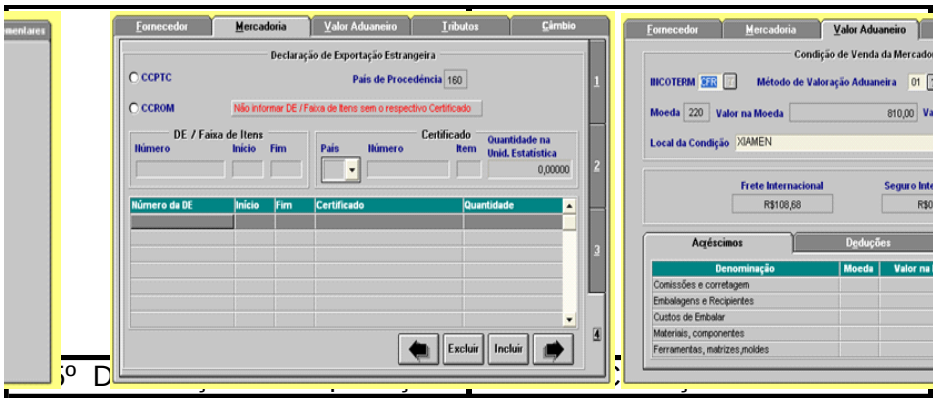
Mercadoria Importada Destinada a Zona Franca de Manaus:

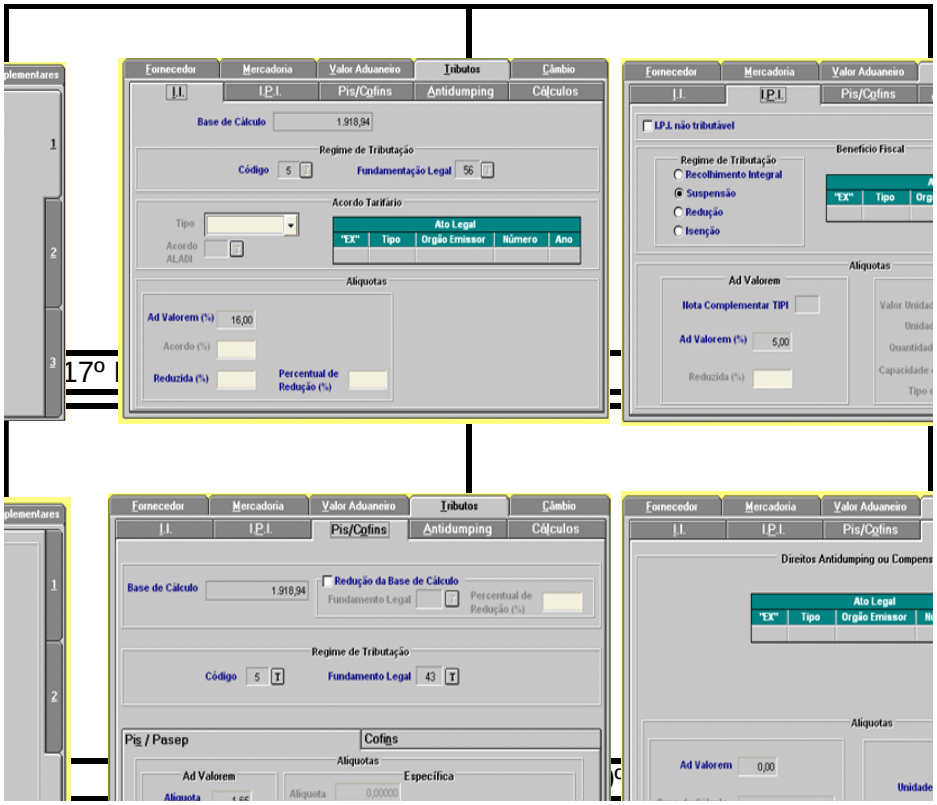


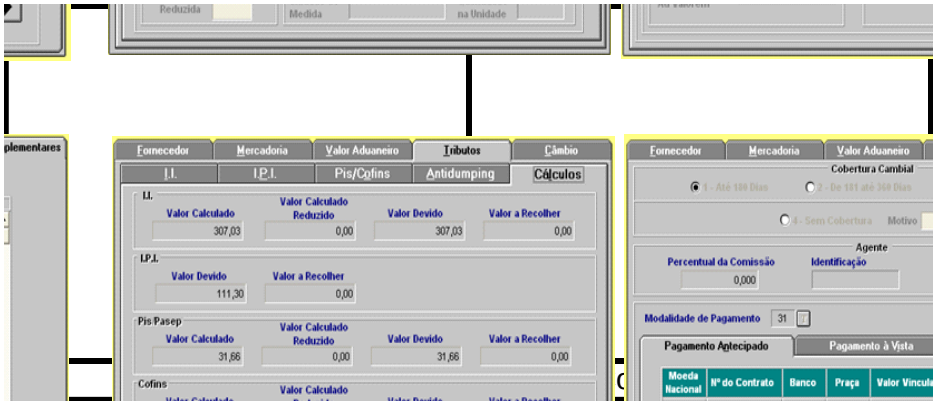

Importador
Básicas
Transporte
Carga
Pagamento
Complementares
Valor Total das Mercadorias no Local de Embarque
Moeda 220 T
Valor na Moeda 763,95
Valor em Real 1.803,00
Mesma moeda na condição de venda nas Adições
Frete Total
Moeda 220 T
"Prepaid" 46,05
"Collect" 0,00
Valor em Real 108,68
Em Território Nacional 0,00
Seguro Total
Moeda 220 T
Valor na Moeda 0,32
Valor em Real 0,76
Declaração de Exportação Estrangeira
País de Procedência 160
DE / Faixa de Itens
Número
Início
Fim
Número da DE
Excluir
Incluir
Débito em Conta
Banco Agência Conta Corrente
001 1914 41157
Valores
Receita
Valor Total (R$)
7811 214,50
Informações Complementares
PARA ESTA DECLARAÇÃO UTILIZAMOS:
- CONHECIMENTO B/L : XMPC365155
- DATA DA EMISSAO : 03/12/2013
- DATA DA CHEGADA : 23/01/2014
- N A V I O : FRÍSIA ROSTOCK GBS735
- CONTAINER NO. : CLHU4412245 (PARTE)
- LACRE NO. : D0294420
- 2 CAIXAS DE PAPELAO ACONDICIONADAS EM 1 CONTAINER DE 40'
- FORMA DE PAGAMENTO : FINANCIAMENTO DO FORNECEDOR
(SUPPLIER'S CREDIT) - OUTROS - CODIGO: 31 - PERIODICIDADE: 75
DIAS - SEM TAXA DE JUROS
- INSCRICAO NA SUFRAMA : 20.
- INSCRICAO ESTADUAL : 06.


- MODELO : SPARE PARTS
- MOEDA DA TRANSACAO : USD 2,3601
Abrir Adição
Critério de Pesquisa
Identificação
Adição
Identificação
Adição
0166/14
001
Ok
Cancela
Ajuda
Fornecedor
Mercadoria
Valor Aduaneiro
Tributos
Exportador
Fabricante / Produtor
Nome
Logradouro
Número
Complemento
Cidade
Estado
Wai Yip Street
Hongkong
KLN
Câmbio
Vinculação entre o Comprador e o Vendedor
Com vinculação, sem influência no preço
O fabricante/produtor é o exportador
O fabricante/produtor não é o exportador
O fabricante/produtor é desconhecido
Nº do LI 14/0268671-9
Ato Legal
Classificação
Código
"EX"
Tipo
Orgão Emissor
Número
NCM 8544.42.00
NBM 8544.42.00
NALADI/SH
NALADI/NCCA
Denominação NCM
OUTS.CONDUTS.ELÉTS.TENSÃO <=1000V,C/PEÇAS DE CONEXÃO


Nome
Origem
160
Logradouro
Número
1
Complemento
Cidade
SHENZHEN
Estado
CHINA
Quantidade na Medida Estatística
4 , 48000
Unidade de Medida Estatística
Peso Líquido (kg)
4 , 48000
Destaque NCM Anuência/CIDE
Número
999
Documento
Tipo
Fornecedor
Mercadoria
Valor Aduaneiro
Tributos
Câmbio
Descrição Detalhada de Mercadoria
Moeda na Condição de Venda
220
Nº
Unidade Comercializada
Quantidade na Unidade Comercializada
Valor Unitário na Condição de Venda
01
PECAS
200 , 00000
4 , 0500000
Nomenclatura de Valor Aduaneiro e Estatística
NCM
8544.42.00
Nível
Atributo
Especificação


Fornecedor
Mercadoria
Valor Aduaneiro
Tributos
Câmbio
Declaração de Exportação Estrangeira
CCPTC
País de Procedência
160
CCROM
Não informar DE / Faixa de Itens sem o respectivo Certificado
DE / Faixa de Itens
Número
Início
Fim
Certificado
País
Número
Item
Quantidade na Unid. Estatística
0,00000
Número da DE
Início
Fim
Certificado
Quantidade
Excluir
Incluir
Condição de Venda da Mercado
INCOTERM
FCA
Método de Valoração Aduaneira
01
Moeda
220
Valor na Moeda
810,00
Local da Condição
XIAMEN
Frete Internacional
R$108,68
Acréscimos
Deduções
Denominação
Moeda
Comissões e corretagem
Embalagens e Recipientes
Custos de Embalar
Materiais, componentes
Ferramentas, matrizes,moldes


Fornecedor
Mercadoria
Valor Aduaneiro
Tributos
Câmbio
I.I.
I.P.I.
Pis/Cofins
Antidumping
Cálculos
Base de Cálculo
1.918,94
Regime de Tributação
Código
5
Fundamentação Legal
56
Acordo Tarifário
Tipo
Acordo ALADI
Ato Legal
"EX"
Tipo
Orgão Emissor
Número
Ano
Alíquotas
Ad Valorem (%)
16,00
Acordo (%)
Reduzida (%)
Percentual de Redução (%)
I.P.I. não tributável
Benefício Fiscal
Regime de Tributação
Recolhimento Integral
Suspensão
Redução
Isenção
Ad Valorem
Nota Complementar TIPI
Ad Valorem (%)
5,00
Reduzida (%)
Redução da Base de Cálculo
Fundamento Legal
Percentual de Redução (%)
Código
5
Fundamento Legal
43
Pis / Pasep
Cofins
Específica
Aliquota
Direitos Antidumping ou Compens
Ad Valorem
0,00
Unidade



Após o preenchimento dos dados, a DI esta pronta para ser transmitida para ser parametrizada a receber os canais do Siscomex, através da capa abaixo:

Declaração: 14/0068802-9 Data do Registro: 10/01/2014

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL - RFB
PORTO DE MANAUS
EXTRATO DA DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO
ADMISSAO NA ZFM - ZONA FRANCA DE MANAUS

Modalidade do despacho: NORMAL
Quantidade de adições: 0001

Importador
CGC: 94.176.6

Adquirente da Mercadoria
CNPJ: 04

Representante Legal
CPF: 524.372-49

Carga
Tipo do Manifesto: MANIFESTO DE CARGA
Número do Manifesto: 0113503208130
Recinto Aduaneiro: INST.POR.FLUV.ALF-USO PRIVATIVO-CHIBATAO NAV. COM-MANAUS/AM
Armazém: CHIBATÃO
Embalagem: PALLETS Quantidade: 00056
Peso Bruto: 6.164,48000 Kg Peso Líquido: 4.009,50000 Kg

Valores

	Moeda	Valor
Frete:	DOLAR DOS EUA	4.605,00
Seguro:	DOLAR DOS EUA	54,06
VMLE:	DOLAR DOS ESTADOS UN	134.224,15
VMLD:	DOLAR DOS ESTADOS UN	138.883,21

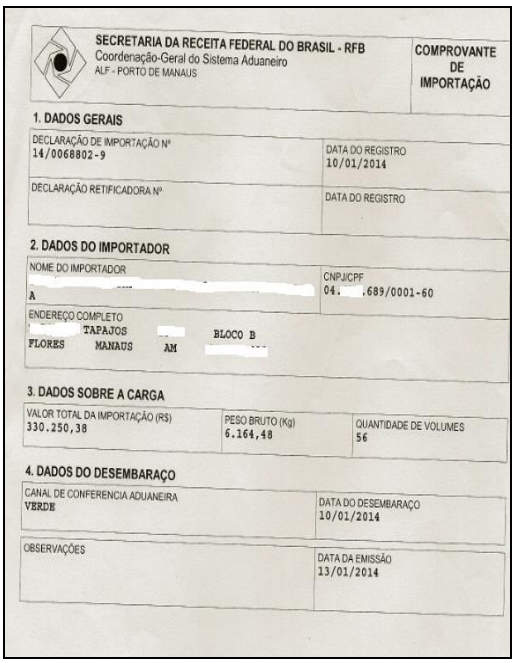
Tributos

	Suspenso	A Recolher
I.I.:	0,00	0,00
I.P.I.:	33.025,03	0,00
Pis/Pasep:	5.449,13	0,00
Cofins:	25.099,02	0,00
Direitos Antidumping:	0,00	0,00

Data da emissão: __/__/__

Assinatura do Representante Legal

E uma vez desembaraçada a DI no Siscomex, poderá ser emitido o Comprovante de Importação CI. Informando o canal que essa foi parametrizada e dentre outras informações constará a data desse desembaraço, como abaixo:



SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL - RFB
Coordenação-Geral do Sistema Aduaneiro
ALF - PORTO DE MANAUS

COMPROVANTE DE IMPORTAÇÃO

1. DADOS GERAIS

DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO Nº 14/0068802-9	DATA DO REGISTRO 10/01/2014
DECLARAÇÃO RETIFICADORA Nº	DATA DO REGISTRO

2. DADOS DO IMPORTADOR

NOME DO IMPORTADOR A	CNPJ/CPF 04. .689/0001-60

ENDEREÇO COMPLETO
TAPAJOS BLOCO B
FLORES MANAUS AM

3. DADOS SOBRE A CARGA

VALOR TOTAL DA IMPORTAÇÃO (R$) 330.250,38	PESO BRUTO (Kg) 6.164,48	QUANTIDADE DE VOLUMES 56

4. DADOS DO DESEMBARAÇO

CANAL DE CONFERENCIA ADUANEIRA VERDE	DATA DO DESEMBARAÇO 10/01/2014
OBSERVAÇÕES	DATA DA EMISSÃO 13/01/2014

NOÇÕES BASICAS DE LOGISTICA INTERNACIONAL EM MANAUS

PORTOS EM MANAUS

Manaus dispõem de três portos de carga e descarga de mercadorias estrangeiras. O porto publico, localizado no centro da cidade, e que hoje não dispõem de muita movimentação e os portos comerciais privados, Porto Chibatão e Porto Superterminais. Além de um porto seco, o Aurora Eadi.

Porém a estrutura portuária em Manaus, ainda precisa de investimentos. Sobre tudo, em uma região em que as estradas são nossos rios por onde escoem toda a produção de nosso Polo Industrial – mesmo que isso signifique que a carga siga transportada via "rodo-fluvial". [27]

Por isso, Governo e iniciativa privada ensaiam criar maiores ações para facilitar a operação de entrada e saída de cargas em Manaus, haja visto essa ser uma das maiores reclamações dos que defendem a não permanência dos incentivos a Zona Franca de Manaus. Por isso, cogita-se dar continuidade as obras do Porto das Lajes e implantação do novo Porto Publico na área da antiga Companhia Siderúrgica da Amazônia (Siderama).

[27] Rodo Fluvial – a carga é levada de Manaus de balsa, até a Cidade de Belém do Pará e depois segue para o Sul e Sudeste (principalmente) pelas estradas interestaduais.

Porém, tanto a diretoria do Super Terminais quanto do Chibatão, entendem que hoje tem cerca de 50% de capacidade em seus portos ociosa, isso porque a produção do PIM poderia ser muito mais pujante, o que ai sim poderia justificar os investimentos pretendidos pelo Governo.

Não menos controverso é o posicionamento da Receita Federal a respeito desse assunto, pois para muitos, a estrutura que falta é Aduaneira. Segundo entrevista a revista PIM de Abril de 2013, o Inspetor da aduana em Manaus, admite que o numero de fiscais e técnicos não é o suficiente, mas acredita que não justificaria ter 24 horas de trabalho desses[28], e que o horário hoje das 08:00 as 17:00 hs atende a demanda. Embora o tempo médio de desembaraço tenha aumentado de 1,71 dias em 2011 para 1,75 dias em 2012.

Os números do desembaraço entre 2012 e 2013 são 78.488 DI em canal verde em 2012, contra 13.071 em 2013. No Canal Amarelo, foram 2.894 Di desembaraças em 2012 contra 550 em 2013. E no canal Vermelho são 3.160 em 2012 contra 222 em 2013. E 32 DI em 2012 e 5 em 2013.

Armadores.

São Armadores que atracam seus navios em Manaus, trazendo a importação e levando as exportações: MOL (Mitsui O. S. Lines), APL (American President Lines), MSC (Mediterranean Shipping Company), CMA (Compagnie Maritime d´afretament), Maersk Line and Humburg Sud , mais conhecida como Aliança.

MOL e APL, trazem suas cargas no navio MOL, através de um acordo de comercial entre as empresas. Dessa forma, são transportados 200 TEUS por semana para APL e 1100 TEUS para MOL. Com “transit time” da China até Manaus de 35 a 45 dias.

A MOL, também oferece para Manaus, dos principais portos da Europa com transit time de 30 a 50 dias.

[28] Que é o que ocorrem na maioria dos portos do sudeste brasileiro.

MSC, transporta semanalmente até Manaus, aproximadamente 2000 TEUS. Com transit time da China até nossos portos de 45 a 60 dias. E Vindo da Europa (Mediterraneo e Norte da Europa) entre 30 e 60 dias de transito.

A CMA, que em Manaus também é conhecida como CGM (Compagnie Generale Maritime), transporta 2.300 TEUS semanais. Com seu transit time de 35 a 50 dias da China até o Porto. E da Europa vindo do Mediterrâneo e Norte Europeu com 40 a 60 dias de transito.

A CMA possui 2 navios feeders da Asia até o Porto do Panamá e 9 navios desse ponto, até Manaus.

A Maersk Lines, leva de 35 a 45 dias para trazer da Asia até Manaus. Utilizando o transbordo via Septiba e Suape. E recentemente tem usado espaço de 200 TEUS nos navios da CMA via porto do Panamá, para atender o mercado da SUFRAMA.

Via Septiba e Suape, viando a Asia até Manaus, leva 35 a 80 dias e da Europa de 30 a 60 dias – pela Maersks e Aliança.

Hamburg Sud (ou Aliança)- esse armador, trás para Manaus contornando a costa brasileira. E por conta da estrutura dos portos em Santos, durante o período de pico de produção do Polo Industrial de Manaus, tem apresentado *“transit time”* de até 70 dias vindo da Asia.

Abaixo temos o quadro resumo com os armadores, para facilitar sua escolha de acordo com sua estratégia de produção e de gestão de custos logísticos. Alertamos que não há o “melhor armador” entre eles. Há nesse ramo aquele que tem o serviço que mais se atende a sua realidade.

ORDEM	ARMADOR	CAPACIDADE EM TEUS	FREQUENCIA	TRANSBORDO	ORIGEM	DOC FEE	TRANSIT TIME
A	APL	200	Semanal	Panamá	Asia	< F	35 a 45 dias
B	MOL	1.100	Semanal	Panamá	Asia	< A	35 a 45 dias
C	CMA	2.300	Semanal	Panamá	Asia	C = D	35 a 50 dias
D	H-SUD	300	Semanal	Santos - BR	Asia	D = C	35 a 80 dias
E	MSC	2.000	Semanal	Panamá	Asia	E = F	45 a 60 dias
F	MAERKS	2.500	Semanal	Sepitiba - BR	Asia	F = E	35 a 80 dias

Tabela 1 – Armadores e sua performance na SUFRAMA.

Fonte: Elaborado pelo Autor.

Equipamentos do transporte marítimo usados pelos armadores até Manaus:

Afim de, facilitar o entendimento a linguagem técnica, abrimos um parêntese nesse momento, para explicar:

1 – TEU - (twenty feet equivalent unit)[29] é que vale a um container de 20 pés. Logo, na tabela acima o navio da CMA tem capacidade para trazer até Manaus, saindo da Asia, dois mil e trezentos containers de 20 pés. Da mesma forma que a Hamburg Sud, pode “alocar”[30], trezentos containers de 20 pés em seus navios.

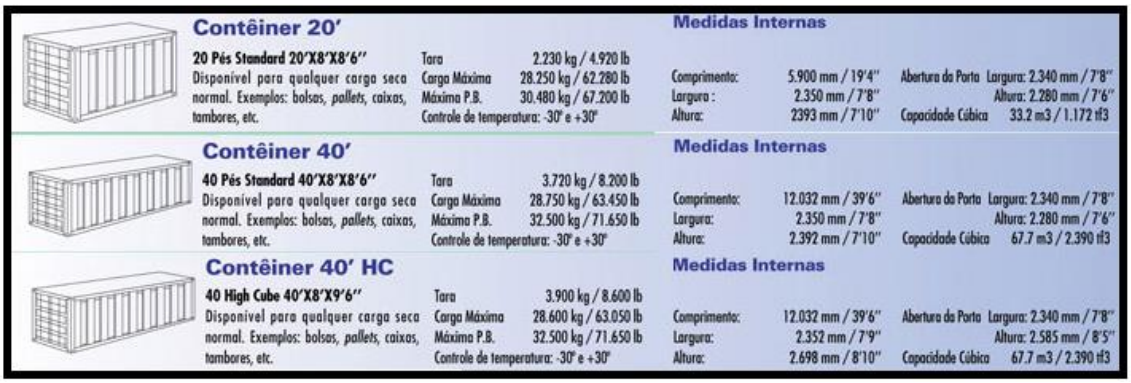
Feito isso, cabe agora explicar os tipos de equipamentos que são transportados (aceitos) pelos armadores com carga para Manaus. São eles: 20’, 40’ e 40 HC e também containers especiais como RF, FR e OT, mas esses precisam ser tratados antes com os próprios armadores.

Veja abaixo, a ilustração desses:

Containers regulares:

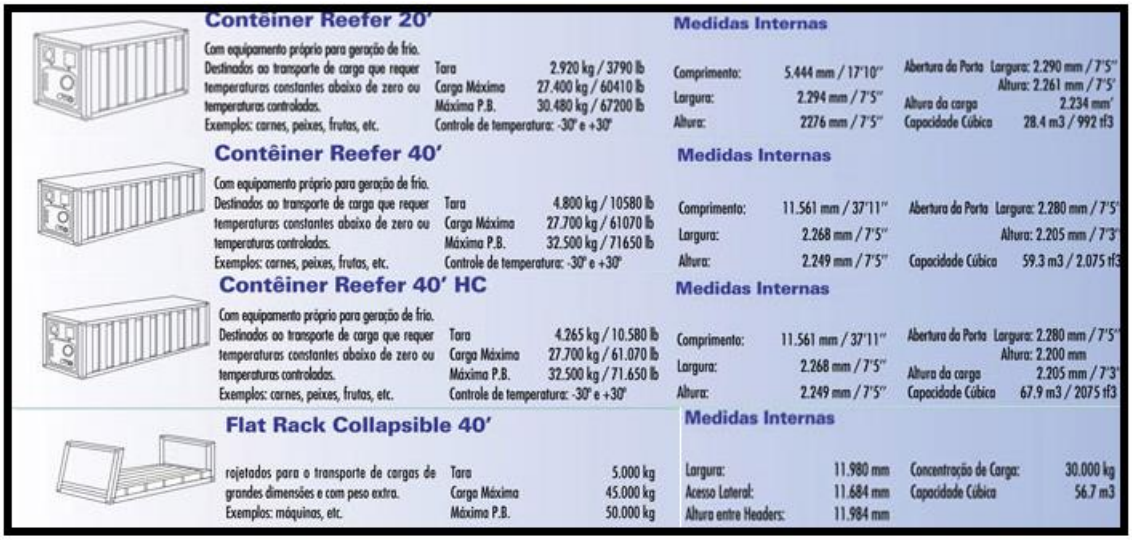
[29] Da tradução livre – unidade equivalente a vinte pés – ou um container de 20”, como unidade de medida.

[30] A expressão Alocar, está associada a combinar no embarque, cargas internacionais e de cabotagem para o armador H-Sud que trás para Manaus cargas importadas e leva via cabotagem a carga produzida em Manaus para o Sul e Sudeste do país.



Contêiner 20'			**Medidas Internas**			
20 Pés Standard 20'X8'X8'6''	Tara	2.230 kg / 4.920 lb	Comprimento:	5.900 mm / 19'4''	Abertura da Porta	Largura: 2.340 mm / 7'8''
Disponível para qualquer carga seca normal. Exemplos: bolsas, *pallets*, caixas, tambores, etc.	Carga Máxima	28.250 kg / 62.280 lb	Largura :	2.350 mm / 7'8''		Altura: 2.280 mm / 7'6''
	Máxima P.B.	30.480 kg / 67.200 lb	Altura:	2393 mm / 7'10''	Capacidade Cúbica	33.2 m3 / 1.172 tf3
	Controle de temperatura: -30° e +30°					
Contêiner 40'			**Medidas Internas**			
40 Pés Standard 40'X8'X8'6''	Tara	3.720 kg / 8.200 lb	Comprimento:	12.032 mm / 39'6''	Abertura da Porta	Largura: 2.340 mm / 7'8''
Disponível para qualquer carga seca normal. Exemplos: bolsas, *pallets*, caixas, tambores, etc.	Carga Máxima	28.750 kg / 63.450 lb	Largura:	2.350 mm / 7'8''		Altura: 2.280 mm / 7'6''
	Máxima P.B.	32.500 kg / 71.650 lb	Altura:	2.392 mm / 7'10''	Capacidade Cúbica	67.7 m3 / 2.390 tf3
	Controle de temperatura: -30° e +30°					
Contêiner 40' HC			**Medidas Internas**			
40 High Cube 40'X8'X9'6''	Tara	3.900 kg / 8.600 lb	Comprimento:	12.032 mm / 39'6''	Abertura da Porta	Largura: 2.340 mm / 7'8''
Disponível para qualquer carga seca normal. Exemplos: bolsas, *pallets*, caixas, tambores, etc.	Carga Máxima	28.600 kg / 63.050 lb	Largura:	2.352 mm / 7'9''		Altura: 2.585 mm / 8'5''
	Máxima P.B.	32.500 kg / 71.650 lb	Altura:	2.698 mm / 8'10''	Capacidade Cúbica	67.7 m3 / 2.390 tf3
	Controle de temperatura: -30° e +30°					

Containers Especiais:



Contêiner Reefer 20'			**Medidas Internas**			
Com equipamento próprio para geração de frio. Destinados ao transporte de carga que requer temperaturas constantes abaixo de zero ou temperaturas controladas. Exemplos: carnes, peixes, frutas, etc.	Tara	2.920 kg / 3790 lb	Comprimento:	5.444 mm / 17'10''	Abertura da Porta	Largura: 2.290 mm / 7'5''
	Carga Máxima	27.400 kg / 60410 lb	Largura:	2.294 mm / 7'5''		Altura: 2.261 mm / 7'5'
	Máxima P.B.	30.480 kg / 67200 lb	Altura:	2276 mm / 7'5''	Altura da carga	2.234 mm'
	Controle de temperatura: -30° e +30°				Capacidade Cúbica	28.4 m3 / 992 tf3
Contêiner Reefer 40'			**Medidas Internas**			
Com equipamento próprio para geração de frio. Destinados ao transporte de carga que requer temperaturas constantes abaixo de zero ou temperaturas controladas. Exemplos: carnes, peixes, frutas, etc.	Tara	4.800 kg / 10580 lb	Comprimento:	11.561 mm / 37'11''	Abertura da Porta	Largura: 2.280 mm / 7'5'
	Carga Máxima	27.700 kg / 61070 lb	Largura:	2.268 mm / 7'5''		Altura: 2.205 mm / 7'3'
	Máxima P.B.	32.500 kg / 71650 lb	Altura:	2.249 mm / 7'5''	Capacidade Cúbica	59.3 m3 / 2.075 tf3
	Controle de temperatura: -30° e +30°					
Contêiner Reefer 40' HC			**Medidas Internas**			
Com equipamento próprio para geração de frio. Destinados ao transporte de carga que requer temperaturas constantes abaixo de zero ou temperaturas controladas. Exemplos: carnes, peixes, frutas, etc.	Tara	4.265 kg / 10.580 lb	Comprimento:	11.561 mm / 37'11''	Abertura da Porta	Largura: 2.280 mm / 7'5'
	Carga Máxima	27.700 kg / 61.070 lb	Largura:	2.268 mm / 7'5''		Altura: 2.200 mm
	Máxima P.B.	32.500 kg / 71.650 lb	Altura:	2.249 mm / 7'5''	Altura da carga	2.205 mm / 7'3'
	Controle de temperatura: -30° e +30°				Capacidade Cúbica	67.9 m3 / 2075 tf3
Flat Rack Collapsible 40'			**Medidas Internas**			
rojetados para o transporte de cargas de grandes dimensões e com peso extra. Exemplos: máquinas, etc.	Tara	5.000 kg	Largura:	11.980 mm	Concentração de Carga:	30.000 kg
	Carga Máxima	45.000 kg	Acesso Lateral:	11.684 mm	Capacidade Cúbica	56.7 m3
	Máxima P.B.	50.000 kg	Altura entre Headers:	11.984 mm		

Figura XI – Containers e suas medidas

Fonte: http://www.guiamaritimo.com.br/guiadeservicos/tipo-de-coneineres com adaptações

Há quem diga no meio, que por falta de estrutura portuária, não há a possibilidade de serem recebidos containers de 45' em Manaus. A verdade é que na pratica, esse tamanho de container só pode ser carregado no convés do navio[31], o que o tornaria mais caro do que os demais containers, já informados.

Companhias aéreas.

No geral as cargas que vem da Asia para Manaus, são consolidadas nos Estados Unidos, pois não há voos diretos para o aeroporto Internacional

[31] Por ser considerado "out of gauge" – ou fora de medida.

Eduardo Gomes, e seu Terminal de Cargas (TECA). Dessa forma, Miami, se tornou uma espécie de Hub para as cargas em transito.

São Companhias Aéreas e suas capacidades:

ORDEM	CONTINENTE	ORIGEM	COMPANHIA	CAPACIDADE	FREQUENCIA
A	Europa	FRANKFURT	LUFTANSA	90 TON	Semanal
B	Europa	LUXEMBURGO	CARGO LUX	120 TON	Semanal
C	EUA	MIAMI	LATAM	25 TON	Semanal
D	EUA	MIAMI	ABSA	25 TON	Semanal
E	EUA	MIAMI	TAM	70 TON	Semanal
F	EUA	MIAMI	ATLAS	120 TON	Semanal
G	EUA	MIAMI	CENTURION	90 TON	Semanal
H	EUA	MIAMI	TAMPA	45 TON	Semanal

Tabela 2 – Companhias Aéreas.

Fonte: Elaborado pelo Autor

Sea & Air:

A combinação de Marítimo e Aéreo é possível para Manaus. É o que chamamos de multimodal. Com procedência da interligação da Asia, até os Estados Unidos (Los Angeles).

Ainda, este modal, não é somente a junção dos marítimos e aéreos. Deve-se também ter em consideração os aspectos desde o embarque até a chegada em Los Angeles, como por exemplo a agilidade do terminal de descarga do navio.

Esse modal é indicado, para cargas que não são tão urgentes para a produção que justifique o custo inteiro de um embarque aéreo. E nem esperar o transit time completo de um embarque marítimo, pois revela de 20 a 25 dias da Asia até Manaus.

Sua rota leva a carga marítima até Los Angeles, rodoviário desse ponto até Miami. E de lá, aéreo até Manaus, chegando no TECA.

As principais origens no Sea/air até Manaus, são: China, Taiwan, Coreia e Japão.

De origens da Europa, também é possível, mas o custo é muito menos vantajoso.

Para operar com esse multimodal, você e sua empresa, terão que contratar um agente de cargas (freight forwarder).

INCOTERMS.

Os INCOTERMS ou Termos de Comercio Exterior surgiram a partir de uma iniciativa da Camara de Comercio Internacional – CCI em 1936, com a intenção de proporcionar uniformidade, previsibilidade e segurança jurídica entre os contratos de importações e exportações.

Para mencionar a melhor doutrina civil de nosso país, é importante salientar que um pedido de compras, com aceite entre as partes já representa um contrato entre importadores e exportadores. Logo, os INCOTERMS, serão importantes para determinar:

a) Aonde começa e termina as responsabilidades de importadores e exportadores relativos a frete, desembaraço aduaneiro, modal logístico, formas de pagamento (cambio), e;

b) Estando dentro do que reza tais termos, a parte que se sentir prejudicada em uma possível contenda comercial, poderá requerer seus direitos em face as formas oficiais reconhecidas pela Organização Mundial do Comercio ou servirão de guia se você ou sua empresa contrataram, a parte, clausula de Arbitragem[32] nos seus contratos com fornecedores.

Os INCOTERMS estão positivados no RA[33] no artigo 557, XIV, onde informa que esses devam vir mencionados na Fatura Comercial.

---

[32] Arbitragem – Importadores e exportadores, elegem um terceiro, que normalmente, é uma Câmara de Arbitragem e mediação, para dirimir um possível conflito entre eles no caso de alguma divergência comercial durante o processo comercio exterior entre elas.

[33] RA – Regulamento Aduaneiro.

Para melhor entendimento, eles estão divididos em grupos, para a versão 2010, conforme demonstra a Tabela nº 1 abaixo:

GRUPO	ORDEM	INCOTERM	DESCRIÇÃO	MODAL
GRUPO E	1	EWX	EX Works (Local de entrega....)	Todos
GRUPO F	2	FCA	Free Carrier (Local de entrega...)	Todos
	3	F A S	Free Along Side Ship (Local de entrega...)	MARITIMO
	4	FOB	Free on Board (Local de embarque..)	MARITIMO
GRUPO C	5	CFR	Cost & Freight (Porto de destino)	MARITIMO
	6	CIF	Cost, Insurance & Freigh (Porto de destino)	MARITIMO
	7	CPT	Carried Paid To (Local de Destino..)	Todos
	8	CIP	Carriage and Insurance Paid to (Local de Destino...)	Todos
GRUPO D	9	DAT	Delivered At Terminal (Terminal nomeado no porto ou local de destino..)	Todos
	10	DAP	Delivered AT Place (Local de Destino nomeado...)	Todos
	11	DDP	Delivered Duty Paid (Local de destino nomeado..)	Todos

Quadro nº 2 – INCOTERMS por Grupos e Modal

Fonte: Elaborado pelo Autor

Em Manaus, não teremos como usar o modal ferroviário e muito raramente entrega na fronteira de algum país. O mais importante de saber, além das responsabilidades de cada lado é em que momento a propriedade da carga é transferida de compradores para vendedores. Isso costuma ser confundido principalmente em relação aos INCOTERMS do Grupo D.

Vamos a eles:

6.1 – **Ex Works**:

Em breve palavras, nesse INCOTERMS, o exportador deverá disponibilizar a carga, no local e prazo combinado com o importador. Desse ponto em diante todas as despesas de desembaraço no país de origem, transporte, seguro etc. serão do importador.

É a clausula que trás maiores responsabilidades para o importador.

Na pratica, esse INCOTERM é usado, quando o importador necessita se certificar de que o que será embarcado esta realmente de acordo com o acordado entre ele e o exportador.

Também, o valor Ex Works simboliza o valor dos custo da carga e mais a margem de lucro do exportador. No Brasil, o Regulamento Aduaneiro, indica que o exportador deverá ser feita pelo próprio exportador, logo Ex work, para esses casos deverá ser analisado com atenção.

6.2 – **Free Carrier**:

O FCA, pode ser utilizado por qualquer forma de transporte indicado pelo importador. Sendo muito mais usada para o transporte aéreo, em face ao INCOTERM FOB.

Nesse Termo, o exportador entrega a carga desembaraçada para ser exportada ao transportador indicado pelo importador, que a trará até o destino.

6.3 – **Free Along Side Ship**:

Nesse Termo, o exportador entrega a carga ao lado do navio para ser exportado , ja tendo desembaraçado a mercadoria na alfândega local. Desse momento em diante a responsabilidade de embarcar a carga no navio é toda do importador através de seu transportador, assim como o seguro em caso de sinistro desse ponto em diante.

O custo do transporte da Alfândega até o lado do navio é do exportador.

6.4 – **Free On Board**:

Na data acordada entre as partes, através do FOB, o exportador é responsável por entregar a carga desembaraçada e transportada até a bordo do navio. Esse Termo é bastante usado, pois dependendo do país até o momento do embarque a carga pode sofrer riscos e contratempos, que muitas vezes o importador não consegue mitigá-los de longe.

6.5 – **Cost and Freight**:

O Custo da Carga e mais o Valor do Frete, estão inclusos nesse Termo. O exportador entrega a mercadoria, desembaraçada para exportação, a bordo do navio, com o frete internacional pago até o porto de destino designado, e

tendo este responsável por ela até o destino. Assim como as despesas de carregamento e transportes e seguro no porto de origem também são de responsabilidade do exportador.

Há interpretes desse Termo que afirmam que esse INCOTERM, é indicado somente para vendas de mercadoria de grande porte, em termos de peso e volume, que, por questões técnicas, não podem ser acondicionados em containeres marítimos, como é o caso da doutrina de Roberto Caparroz[34], o que o indicaria, por exemplo a embarques de cargas de grãos, veículos, combustíveis etc. Por outro lado, é de nosso entendimento de que nada impede de um único container ser embarcado com insumo para sua fabrica usando INCOTERM CFR, como por muitas vezes vemos na pratica.

6.6 – **Cost, Insurance and Freight**:

A importação é ato seguido de riscos para ambos os lados. E a forma de mitigá-los contra casos alheios e fortuitos é a contratação de uma boa apólice de seguro. Dessa forma o Termo CIF, trás os mesmos itens do CFR acrescentando o seguro, para gestão do risco da operação.

Assim o exportador, a exemplo do CFR é responsável pela entrega da carga, com o frete, o custo da mercadoria, e o seguro, até o destino.

Por outro lado, a contratação do seguro pelo vendedor normalmente, acontece pela cobertura marítima, o que não impede que o prêmio possa ser mutuamente negociado por valor superior ou, ainda, que o comprador adquira cobertura adicional por sua própria conta, para se resguardar.

6.7 – **Carriage Paid To**:

Nesse Termo, o frete é pago até o local de destino. O vendedor realiza a entrega da carga, desembaraça para exportação, a um transportador por ele escolhido, com os custos incluídos até o destino.

6.8 – **Carriage and Insurance Paid To**:

---

[34] Caparroz, 2012, página 587 – Comercio Internacional Esquematizado.

Esse corresponde ao CPT incluído o seguro. Logo, o exportado raliza a entrega da carga, desembaraça para exportação, a um transportador de sua escolha, com os custos de até o destino, assim como o seguro.

6.9 – **Delivered At Terminal**:

Esse Termo, substituiu o termo DEQ. No DAT, a carga é entregue pelo exportador ao local de destino, já desembaraçada para exportação na Origem e no Destino. Ao exportador cabem todos os riscos e custos.

E pode se utilizar esse Termo para qualquer modalidade de transporte.

6.10 – **Delivered At Place**:

Coube a esse Termo, através da revisão de 2010, substituir os antigos DES, DAF e DDU. A DAP indica, que a carga é entregue, pelo vendedor, no local de destino designado, à disposição do comprador e pronta para ser desembaraçada. Logo divergindo, assim o desembaraço aduaneiro e a indicação do local (*place*) do termo antecedente a este, ou seja, o DAT, que trás a explicação que precisa ser o Terminal.

6.11 – **Delivered Duty Paid**:

No DDP, os custos de todos os tributes e despesas são entregues pagos, com a carga no local designado, pelo importador ao exportador.

NOÇÕES DE CAMBIO:

Condições de Pagamento.

Não é possível confundir os INCOTERMS com os “payment terms”[35]. Estes corresponde as condições que uma vez faturado do exportador contra o importador esse deverá respeitar para efetuar o fechamento das cambiais e através de sua corretora enviar a remessa para o exportador.

[35] Payment Terms: do ingles, termos de pagamento.

As principais formas de pagamento são: o pagamento antecipado, a cobrança (ou remessa sem saque através da cobrança bancária), podendo ser a vista ou financiada pelo exportador. E as algumas modalidades de carta de credito.

a) Pagamento Antecipado:

Corresponde a operação de risco ao importador, que antecipa o pagamento ao exportador, de parte ou do total da mercadoria, afim de que essa possa ser embarcada posteriormente.

b) Cobrança:

Essa modalidade corresponde ao maior risco ao vendedor. Que exporta a carga e somente depois recebe do importador, o valor correspondente.

Há na modalidade de Remessa Sem Saque, e/ou , Cobrança Bancária (collect)

c) Carta de Credito:

Tendo suas regras difundidas pela Brochura 500 da Câmara de Comercio Internacional, e é a modalidade de pagamento, mais difundida no meio internacional

CUSTOS COM O PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

Para se fazer uma importação, você não terá apenas o valor da mercadoria e do frete ou seguro. Para fazer chegar sua carga até a porta de seu almoxarifado, você deverá considerar as despesas de: da Taxa da Suframa, Taxa de utilização do Siscomex, Armazenagem, Comissão do seu Despachante Aduaneiro, Transporte Local, Despesas Portuárias, Capatazia e de Liberação do seu conhecimento de embarque.

Considerar todas essas antes de partir para a decisão de importar é tarefa importante, mesmo considerando a renuncia fiscal que temos na SUFRAMA. Pois caso contrario, pode ser que seu processo fique inviável

economicamente, e você só perceba quando ele já esteja dentro de sua planta.

Dessa forma, um bom estudo do custo da oportunidade é altamente recomendável.

EXPEDINDO A CARGA PRODUZIDA EM MANAUS.

Antes de enviar seu container com os produtos produzidos em sua fabrica com os produtos importados que você desembaraçou com os menores custos possíveis e dentro do prazo esperado. Você precisará, cumprir as obrigações com o fisco em virtude de ter recebido os benefícios por estar na Zona Franca de Manaus. São eles:

a) DCR-e : Demonstrativo de Coeficiente de Redução Eletrônico.

Como é sabido, você já importou sua carga do estrangeiro, com isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados e com suspensão do Imposto de Importação. Dessa forma, o Governo, concede através dos benefícios do Decreto 288 de 1967, a redução em 88% do valor devido do II unitário de cada item importado.

E se sua empresa, mesmo estando na área da SUFRAMA, for considerada bem de informática, o CRA (Coeficiente de Redução de Alíquotas), poderá subir o percentual de 88% a medida que seu processo produtivo, traga grande parte de sua matéria prima do mercado local.

Via de regra, fazemos o registro de um DCR-e a cada nascimento de um item (part number), porém, se houver aumento ou redução do valor do bem importado, esse precisa ser revisado, sob pena de sua empresa esta burlando o fisco.

Entra nesse calculo para apuração, a ultima Declaração da Importação do item, gastos com mão de obra, matéria prima nacional entre outros.

O resultado é a razão do valor do II unitário. Aquele que sua empresa deveria ter pago se não tivesse localizada na Zona Franca de Manaus, aplicando-se os 88% da lei, reduzindo assim para que seja pago somente a diferença.

Através do registro do DCR-e no siscomex, onde esse gerará um numero de registro.

Diante disso, por exemplo, cada vez que sua empresa vender um televisor, um DVD ou um auto-radio, para a cidade de São Paulo, e esses tiverem sido produzidos na área da SUFRAMA e gozarem dos benefícios do Decreto 288/67, ela só pagará a diferença do DCR-e exposta acima.

Feito isso, a carga é expedida, quer via Cabotagem, ou quer via Rodo-fluvial, mas antes ela precisa ter a Declaração de Internação desembaraçada, com o numero do DCR-e impresso para cada item na nota Fiscal Eletrônica expedida.

O Fato Gerador do II reduzido é a saída da Carga, através da Declaração da Internação, da Zona Franca de Manaus.

Resumo do DCRE: 2013/ 250-0

Situação:	Ativo
CNPJ:	04. /0001-60
Razão Social:	
Representante Legal:	493. .402-00
Denominação do Produto:	TV LED 42' KDL-42R
Código NCM:	8528.72.00
Peso Bruto:	17,00000
Unidade:	UNIDADE
Processo Produtivo Básico:	DECRETO 22.148/01 DE 25/09/01 RESOLUÇÃO 207 DE 06 DE OUTUBRO DE 2006.
Custos - Salários e Ordenados:	0,00
Custos - Encargos Sociais e Trabalhistas:	0,00
Tipo de Coeficiente de Redução:	Fixo
Tipo DCR-E:	Novo
Custo dos Componentes Nacionais (US$):	108,089310
Custo dos Componentes Importados (US$):	318,168296
Custo de Mão-de-obra (US$):	0,00
Custo Total (US$):	426,257606
Valor Total do II sem Redução (US$):	7,328651
Coeficiente de Redução do II	88,00 %
Valor Total do II com Redução (US$):	0,879438

b) DCI: Declaração de Controle de Internação.

Normalmente, a Declaração de Controle de Internação, é realizado sempre ao final de cada mês, pelos departamentos fiscais das empresas sediadas no

PIM. Elabora-se um relatório, com toda a movimentação de notas fiscais que saíram da Zona Franca de Manaus, conciliando-se os documentos físicos com o referido relatório.

E em dólar, os valores são fixados na data da apuração do DCI. Em seguida é recolhido até 10 dias do próximo mês o II do período através de um debito em conta, a favor do fisco e contra a empresa.

CONCLUSÃO.

Pelos exposto, é fato observamos que a Zona Franca de Manaus, tendo seus benefícios fiscais garantidos atualmente até o ano de 2023, representa para o profissional de comercio exterior, um ponto importante de oportunidade profissional. Mas também é verdade que esse prazo para a a iniciativa privada não é o suficiente, afinal nenhuma grande organização se planeja para um horizonte de investimento de apenas uma década.

Além disso, o Polo Industrial de Manaus, precisa viver além da expectativa dessa nova prorrogação que esta em tramitação no Congresso Nacional desde o ano de 2013 – pois dessa depende de interesse político, e considerando a pressão do sul e sudeste para que o modelo não se perdure, é fácil entender que a qualquer momento, o modelo pode acabar, o que levaria a cidade de Manaus a um modelo de desindustrialização.

E não há forma mais dinâmica e menos discutível de fazer o PIM se autoprorrogar a muito além do que 2073, do que termos nossos produtos realmente competitivos junto aos grandes mercados consumidores. E isso, só ocorrerá quando as industrias no Polo Industrial, desenvolverem tecnologia de verdade, e deixarmos de copiar o que é feito lá fora, e tivermos reais investimentos em infra estrutura portuária de nossas hidrovias e estradas que façam nossos produtos transitarem de Manaus a qualquer parte país e do mundo de forma eficiente. E como fazer isso?

A tarefa não é fácil, pois não há interesse dos atuais portos em permitir novos entrantes a investir, há lobby político para isso. E o país nos últimos dez anos teve grande atraso, através de equívocos nos investimentos de nossos portos

e rodovias, como por exemplo, o embargo ao Porto de Lages e a BR 316 que nunca teve todo seu projeto concluído. Além é claro da grande burocracia brasileira de nossas instituições que sempre inibiram nossos empreendedores a tirar de seus planos de negócios grandes sonhos para fazê-los investir no PIM.

E é o empreendedorismo, ou melhor, a falta dele, uma das causas do PIM ser somente uma dádiva dos incentivos do Imposto de Importação e do Impostos sobre Produtos Industrializados. Pois como é mais fácil conseguir um emprego em uma indústria multinacional do que conseguir um investidor que queira investir em uma boa idéia de negocio, muitos optam pela segurança da primeira escolha a segunda – e o resultado, embora os números mostram o crescente aumento, do numero posições de trabalho abertas, é que esse profissional fica sempre a mercê das sazonalidades do mercado.

Mas, essa escolha se justifica – instalar uma nova industria em Manaus, é bom, mas leva tempo. No mínimo dois anos para vender a burocracia (que acompanha a média do país) – e o que demanda grande força tarefa de um bom time de contadores, advogados tributaristas e despachantes, afinal. São vários controles, registros, relatórios até que a empresa a título de “presente” receba um terreno da SUFRAMA a ser pago, a perder de vistas – para importar desmontado os itens desenvolvidos lá fora em nossa Zona Franca, para ter o direito de vender a preços mais competitivos no mercado interno. Ao invés de desenvolver localmente, e exportar essa tecnologia para fora.

Apesar de todas essas constatações, e da polêmica discussão quanto as melhorias de adequação do modelo de desenvolvimento. Administrar as operações de Comercio Exterior junto a área da Zona Franca de Manaus, é tarefa prazerosa tem suas compensações. O mercado para esse profissional, se qualificado, é amplo e promissor, afinal em Manaus, se tem a sensação de que todos se conhecem e se sentem acolhidos pela hospitalidade de seus locais o que faz da cidade um seleiro de oportunidades, pois mão de obra realmente especialidade na área e com o perfil proativo, ainda é escasso, embora isso tenha mudado e muito na ultima década.

Só basta que esse profissional tenha domínio das principais particularidades da importação, pretensão que tínhamos em fazer no trabalho ora apresentado.

REFERENCIAS.

http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2014/01/zona-franca-de-manaus-alcanca-novo-recorde-de-empregos

Maluf, Sâmia Nagib

Administrando o comercio exterior do Brasil - São Paulo, Aduaneiras, 2000.

Bizelli, João dos Santos

Importação: Sistemática administrativa, cambial e fiscal- São Paulo, Aduaneiras, 2006.

Luz, Rodrigo

Comercio Internacional e legislação aduaneira - 5º edição- Rio de Janeiro: Elsevier, 2012

Caparroz, Roberto

Comercio internacional esquematizado - São Paulo: Saraiva, 2012.

Bizelli, João dos Santos

Classificação Fiscal de Mercadorias - São Paulo: Aduaneiras, 2003.

Rocha, Paulo Cesar Alves

Regulamento Aduaneiro: comentado com textos legais transcritos, 17a ed. - São Paulo: Aduaneiras, 2013.

Ratti, Bruno,

Vade-mecum de comercio internacional - Bruno Ratti - 2a Edição - São Paulo: Aduaneiras, 2002.

Alfândegas Brasileiras 200 anos - 2008

Organizador: Secretaria da Receita Federal do Brasil - 1 bicentenário da abertura dos portos.