

SELMA PEREIRA DA CONCEIÇÃO

SISTEMÁTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR

Monografia apresentada ao curso de Pós-Graduação MBA em Gerência de Sistemas Logísticos, Departamento de Administração, Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Darli Rodrigues Vieira

CURITIBA

MAIO 2005

**"JAMAIS DESISTA DE UM SONHO SEM ANTES TER LHE
DADO A OPORTUNIDADE DE SE TORNAR REALIDADE"**

Quero que fique registrado o meu agradecimento a todos que de algum modo contribuíram para a minha formação, em primeiro lugar a Deus, aos meus pais, ao meu irmão Ricardo, e dois amigos, em especial, Verônica e Igor.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
1.1	A ORIGEM DO COMÉRCIO INTERNACIONAL	7
1.1.1	A Produção Interna e seus Desequilíbrios	7
2	ÓRGÃOS QUE INTERVÊM NA IMPORTAÇÃO	8
3	ASPECTOS CONCEITUAIS	9
3.1	SISCOMEX (SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR)	12
4	INCOTERMS	13
5	NOMENCLATURA BRASILEIRA DE MERCADORIAS (SISTEMA HARMONIZADO)	19
5.1	NOMENCLATURA COMUM DO MERCOSUL	20
5.2	NOMENCLATURA DA ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO BASEADA NA NOMENCLATURA DO CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA (NALADI/NCCA)	21
5.3	NALADI/SH	22
5.3.1	Estrutura Da Naladi/Sh	22
6	IMPORTAÇÕES PERMITIDAS	24
6.1	ANTES DO DESPACHO ADUANEIRO	25
6.2	ANTES DO EMBARQUE DA MERCADORIA	26
7	REGISTRO DO IMPORTADOR	28

8	CONTATO COM O EXPORTADOR.....	29
9	EMBARQUE DA MERCADORIA.....	30
10	FORMA DE PAGAMENTO	31
11	LIBERAÇÃO DA MERCADORIA NA ALFÂNDEGA	34
12	SISTEMA FISCAL.....	34
12.1	TRIBUTOS QUE ONERAM AS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS	35
12.1.1	Imposto de Importação	35
12.1.2	Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)	36
12.1.3	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).....	37
13	REGIMES ADUANEIROS	38
13.1	REGIME COMUM	38
13.2	REGIMES ADUANEIROS ESPECÍFICOS – TÍPICOS.....	39
13.2.1	Admissão Temporária	39
13.2.2	Entrepasto Aduaneiro	39
13.2.3	Trânsito Aduaneiro.....	40
13.2.3.4	Entrepasto Industrial	42
13.2.3.5	Exportação Temporária.....	43
13.3	REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS ATÍPICOS	44
13.3.1	Loja Franca	44
13.3.2	Zona Franca de Manaus.....	44
13.3.3	Zonas de Processamento de Exportação (ZPE).....	45
13.3.4	Áreas de Livre Comércio.....	46

14 DEPÓSITO ALFANDEGADO	47
14.1 DEPÓSITO ESPECIAL ALFANDEGADO (DEA)	47
14.2 DEPÓSITO AFIANÇADO	47
14.3 DEPÓSITO FRANCO.....	48
14.4 TERMINAIS ALFANDEGADOS	48
14.5 TERMINAL RETROPORTUÁRIO	48
15 ESTAÇÕES ADUANEIRAS	49
15.1 ESTAÇÃO ADUANEIRA DE FRONTEIRA (EAF)	49
15.2 ESTAÇÃO ADUANEIRA INTERIOR (EADI)	50
16 OUTROS REGIMES ADUANEIROS.....	50
16.1 DEPÓSITO ADUANEIRO DE DISTRIBUIÇÃO (DAD).....	51
17 DRAWBACK	51
17.1 RESTITUIÇÃO DE TRIBUTOS.....	52
17.2 ISENÇÃO DE TRIBUTOS	53
17.3 SUSPENSÃO DE TRIBUTOS.....	54
18 EXPORTAÇÃO SIMPLIFICADA	56
18.1 DOCUMENTOS NECESSÁRIOS	59
18.2 ENVIO DE AMOSTRAS	60
19 ACORDOS COMERCIAIS.....	61
19.1 ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO – ALADI	61
19.2 MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL).....	63

19.3	ACORDO DE COMPLEMENTAÇÃO ECONÔMICA N.º 2 - PEC	
	BRASIL/URUGUAI.....	64
19.4	ACORDOS EM NEGOCIAÇÃO	64
19.4.1	Princípios Negociadores	69
20	CONCLUSÃO.....	71
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	74
	GLOSSÁRIO	76
	ANEXOS.....	92

1 INTRODUÇÃO

1.1 A ORIGEM DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

A visão do comércio internacional já foi estudada como um fato que ocorre vindo do exterior para dentro das economias nacionais, quando, na verdade, sua origem acontece dentro do próprio sistema produtivo interno, em função dos desequilíbrios provocados na relação Produção/Consumo. Sendo assim, torna-se possível afirmar que a origem do comércio internacional está vinculada aos desempenhos dos aparelhos produtivos internos.

1.1.1 A Produção Interna e seus Desequilíbrios

Para atender as necessidades das sociedades, os bens e serviços devem ser produzidos internamente. Tal fato é demonstrado através da análise do esquema de produção de um aparelho produtivo qualquer.

Os sistemas econômicos avaliam suas produções através da soma dos desempenhos individuais de cada unidade de produção, devidamente setorizada.

No setor primário, avalia-se a produção de todas as empresas vinculadas às atividades agrícolas, pastoris e extrativas (mineral, vegetal e animal).

No setor secundário, das empresas voltadas para a industrialização.

No setor terciário, das que operam com serviços.

Este fluxo de bens e serviços pode ser maior ou menor que o consumo interno. Em se tratando de um fluxo maior, há um excedente de produção que deve ser absorvido. Se o mercado interno está abastecido, a alternativa é Exportar. No caso inverso, a alternativa é importar.

2 ÓRGÃOS QUE INTERVÊM NA IMPORTAÇÃO

É necessário lembrar das importantes intervenções nas importações. Enfatizar-se-á, apenas a importância do MF e seus respectivos órgãos.

De acordo com BIZELLI e BARBOSA (2002):

No final da década de 80, o que se observou foi uma crescente tendência liberalizante da política de comércio exterior brasileiro, motivada pela necessidade de adequação dessa política à configuração que o parque industrial implantado tinha assumido nos últimos anos, assim como face aos compromissos internacionais assumidos pelo país. [...] “mecanismos restritivos foram extintos e outras medidas foram tomadas para que as operações de importação fossem conduzidas com o mínimo de intervenção estatal”.

O Ministério da Fazenda (MF), responsável pela fiscalização, arrecadação e controles do comércio exterior, é composto por:

- Secretaria da Receita Federal (SRF) - supervisiona a atividade de administração tributária federal, regulamenta e aplica a legislação tributária federal, arrecada os tributos, estabelece medidas preventivas de combate ao contrabando e descaminho.

- Comitê Brasileiro de Nomenclatura (CBN) - mantém a Nomenclatura de classificação de mercadorias permanentemente atualizada.
- Conselho Monetário Nacional (CMN) - integra o Sistema Financeiro Nacional. Formula a política da moeda e do crédito, objetivando o progresso econômico e social do País.
- Banco Central do Brasil (BCB) - integra o SFN. É o órgão executor das deliberações do Conselho Monetário Nacional. Regula o mercado cambial e a estabilidade relativa das taxas de câmbio e do equilíbrio no balanço de pagamentos.
- Principal Órgão do MICT - composto por secretarias.
- Secretaria de Comércio Exterior- emite licenças de exportação, controla as operações do comércio exterior, pronuncia-se sobre a conveniência da participação do Brasil em acordos ou convênios internacionais relacionados com o comércio exterior, etc.

3 ASPECTOS CONCEITUAIS

O consultor de comércio exterior, Avelino de Jesus, em BIZELLI e BARBOSA (2002), afirma que "...a cada instante, necessitamos conhecer todas as passagens, procedimentos e outros "que tais" desse setor da economia".

Existem conceituações importantes à prática das importações, que devem ser conhecidas:

a) Território Aduaneiro - compreende todo o território nacional e é dividido em duas zonas: primária e secundária.

b) Zona Primária - as faixas internas de portos e aeroportos, recintos alfandegados e locais habilitados na fronteira terrestre, como também as áreas onde se efetuam operações de carga e descarga demarcadoras, embarque ou desembarque de passageiros. Abrange a área terrestre ou aquática dos portos alfandegados, a área terrestre ocupada pelos aeroportos alfandegados e a área adjacente aos pontos de fronteira alfandegados. Aqui, os recintos alfandegados são os pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e ao depósito de mercadorias importadas ou destinados à exportação, que devam se movimentar ou permanecer sob controle aduaneiro, assim como as áreas reservadas à verificação de bagagens destinadas ao exterior ou dele procedentes. Incluem-se, ainda, as dependências de lojas francas.

São ainda consideradas como Zona Primária, para fins de controle aduaneiro, as áreas de livre comércio caracterizadas como Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados com o exterior.

c) Zona Secundária - compreende o restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

Os recintos alfandegados na Zona Secundária são os entrepostos, depósitos, terminais ou outras unidades destinadas ao armazenamento de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, que devam movimentar-se ou permanecer sob controle aduaneiro, incluindo-se, também, as dependências destinadas ao

depósito de remessas postais internacionais sujeitas ao mesmo controle.

d) Importações definitivas - ocorrem quando a mercadoria estrangeira importada é nacionalizada, independentemente da existência de cobertura cambial, o que significa a possibilidade de integrá-la à massa de riquezas do País com a transferência de propriedade do bem para qualquer pessoa aqui estabelecida.

e) Importações não-definitivas - aquelas em que, contrariamente às importações definitivas, não ocorre a nacionalização. São os casos de mercadorias com tempo pré-definido para permanecer no território em questão. (Ex.: equipamentos de fórmula 1).

f) Nacionalização de mercadorias - é a seqüência de atos que transfere a mercadoria estrangeira para a economia nacional. Nas importações definitivas, o documento que comprova a transferência de propriedade do bem importado é o conhecimento de embarque, enquanto que nas hipóteses de nacionalização de importações inicialmente ingressadas no País em caráter não-definitivo, outros documentos, tais como a fatura comercial, podem servir para comprovar a referida transferência.

g) Despacho para consumo - é o conjunto de atos que tem por objeto, satisfeitas todas as exigências legais, colocar a mercadoria nacionalizada, ou seja, transferida da economia estrangeira para a economia nacional, à disposição do adquirente estabelecido no país, para seu uso ou consumo.

h) Despacho aduaneiro de importação - é o procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço aduaneiro de mercadoria procedente do exterior, seja importada a título definitivo ou não (Decreto nº 91.030/85, artigo 411).

3.1 SISCOMEX (SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR)

É o instrumento administrativo que integra as atividades de registro, realiza o acompanhamento e o controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único de informações computadorizadas.

Todos os importadores ou agentes credenciados têm à sua disposição um *software*, o SISCOMEX, para formulação dos documentos eletrônicos de importação e respectivas transmissões para o computador central. Na primeira etapa, colocada em vigor a partir de 1º de janeiro de 1997, podem ser efetuados pelo Siscomex:

I) Formulação e Obtenção do Licenciamento não-automático de Importação (LI);

II) Elaboração, registro, extrato e consulta da Declaração de Importação (D.I.), bem como sua retificação e respectivo extrato; e

III) O Registro de Operações Financeiras (ROF), mediante conexão com o Banco Central do Brasil.

Com o *software do SISCOMEX*, os importadores ou agentes credenciados devem, ainda, extrair e atualizar suas Tabelas com os códigos necessários para o preenchimento dos referidos documentos e consultar a tabela de "Tratamentos Administrativos".

Após o registro do desembaraço das mercadorias no Sistema, a SRF emite o Comprovante de Importação (C.I.), o carimbo e a assinatura e entrega o Comprovante ao importador.

4 **INCOTERMS**

Os *incoterms* compreendem um conjunto de regras para interpretação e consolidação de termos comerciais usuais utilizados, precisamente, nas transações comerciais internacionais. Tais regras foram criadas pela *Internacional Chamber of Commerce*, em 1936, e por ela são atualizadas na medida em que o desenvolvimento logístico e as práticas do comércio internacional assim o exigem. A última versão é a *Incoterms 2000*, cujos termos foram recentemente revisados, seguindo uma tendência mundial de internacionalização das relações entre os países, revolução nos meios de comunicação e alterações nas práticas de transportes.

São também conhecidos como Cláusulas de Preço, eis que, conforme a escolha, determinam os elementos que compõem o preço da mercadoria, adicionais aos custos de produção. Os referidos termos internacionais do comércio têm importância significativa, pois representam a linguagem universal do comércio internacional. Entretanto, se facilita a contratação entre empresas de nacionalidades diferentes, a utilização dos *incoterms* pode envolver riscos significativos à parte que não tem domínio e conhecimento profundo de todos os aspectos de sua abrangência, pois de suas cláusulas defluem os riscos e responsabilidades que o exportador e o importador estão assumindo. A versão publicada em 2000 tem como ponto positivo uma apresentação bem mais simples e clara das treze definições que os compõem.

O que motivou e ainda motiva o uso de *incoterms* é a compreensível diversidade das formas de comercializar entre os diversos países de culturas diferentes, e até mesmo entre os de mesma cultura. Essa diversidade gerou, e continua a gerar, muitas disputas comerciais que redundam em ações na justiça, muitas delas ocasionadas por desconhecimento ou pela falta de assessoramento na hora da contratação, lides cujas conseqüências elevam o custo de aquisição ou diminuem a margem de lucro das partes, conforme o lado em que estejam no contrato.

É importante salientar que os *incoterms* sintetizam matérias relativas aos direitos e obrigações das partes no contrato, especialmente com relação à transferência de propriedade da mercadoria (tradição), custos e riscos inerentes às operações internacionais. Faz-se relevante esclarecer, contudo, que devem ser empregados apenas nas relações contratuais estabelecidas entre vendedor e comprador, nunca nos contratos firmados com o transportador. A transferência de responsabilidade entre qualquer uma das partes e o transportador deve figurar em instrumento autônomo.

Seu uso, embora opcional, é de todo recomendável, desde que as partes tenham bem presentes quais os direitos e obrigações que dimanam da aceitação deste ou daquele *incoterm*. A má compreensão pode ocasionar vultosa perda em caso de sinistro, por exemplo. O mesmo se diga em relação à adoção de um *incoterm* e fixação de outras cláusulas contratuais que podem ser com ele incompatíveis.

Abaixo, estão descritos e interpretados cada um dos 13 *incoterms*:

1) EXW (*Ex Works*): o exportador encerra sua participação no negócio quando acondiciona a mercadoria na embalagem de transporte (*containers*, caixas, sacos, entre outros). Ou seja, a entrega da mercadoria se dá na porta da fábrica ou depósito, não se responsabilizando o vendedor sequer pelo seu carregamento no meio de transporte utilizado. A negociação se realiza no próprio estabelecimento do exportador. Assim, cabe ao importador estrangeiro adotar todas as providências para a retirada da mercadoria do país do vendedor, tais como o embarque para o exterior, a contratação do frete e seguro internacionais, etc. É possível observar que o comprador assume todos os custos e os riscos envolvidos no transporte da mercadoria, do local de origem até o destino.

2) FCA (*Free Carrier Named Point*): o vendedor cumpre sua obrigação quando entrega a mercadoria, pronta para exportação (desembarçada), aos cuidados do transportador, no local por ele designado. Cabe ao comprador contratar frete e seguro internacionais. O local escolhido para entrega é importante para definir a responsabilidade quanto à carga e descarga da mercadoria: se a entrega acontecer nas dependências do vendedor, este será responsável pelo carregamento no veículo coletor do comprador; se a entrega for combinada em qualquer outro local, o vendedor não se responsabiliza pelo descarregamento de seu veículo. Pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte, porém é mais empregado no transporte multimodal de *containers* ou *Roll-On-Roll-Off*.

3) FAS (*Free Alongside Ship*): o vendedor tem a obrigação de colocar a mercadoria ao longo do navio, no porto de carga, já liberada para exportação. A contratação do frete e do seguro internacionais fica por conta do comprador ou

importador. A mercadoria somente é considerada entregue quando estiver suspensa no guindaste que a está removendo ou quando ultrapassar a balaustrada, se for guindaste de terra. Somente utilizado no transporte aquaviário (marítimo, fluvial e lacustre).

4) FOB (*Free on Board*): o vendedor tem a obrigação de colocar a mercadoria vendida a bordo do navio, no porto designado no contrato. Considera-se entregue a mercadoria quando ela transpõe a amurada do navio (*ship's rail*) no porto de embarque. Todo o custo e o risco de estivagem fica a cargo do vendedor, como também o desembaraço da mercadoria. O importador pode escolher o navio que transportará a carga, inclusive um de sua nacionalidade.

5) CFR (*Cost and Freight*): o vendedor assume todos os custos, inclusive a contratação do frete internacional para transportar a mercadoria até o porto de destino indicado. Também fica responsável pelo desembaraço da exportação. Destaque-se que os riscos por perdas e danos e/ou quaisquer outros custos adicionais são transferidos do vendedor para o comprador no momento em que a mercadoria cruza a amurada do navio, no porto de carga. Assim, a negociação (venda) ocorre ainda no país do vendedor. Cabe ao comprador, porém, contratar e pagar o seguro da mercadoria, caso queira se resguardar.

6) CIF (*Cost, Insurance and Freight*): o vendedor transfere a responsabilidade sobre a mercadoria, já desembaraçada, ao comprador, no momento da transposição da amurada do navio no porto de embarque. No entanto, o vendedor fica responsável pelo pagamento dos custos relativos ao embarque, frete e descarga, até o porto de destino indicado no contrato. Também obriga-se a contratar e pagar

prêmio de seguro do transporte principal. No entanto, o seguro pago pelo vendedor tem cobertura mínima, cabendo ao comprador avaliar a necessidade de efetuar seguro complementar. Cabe ao vendedor escolher a embarcação que levará a mercadoria.

7) CPT (*Carriage Paid to*): o vendedor contrata e paga o frete de transporte da mercadoria até o porto designado. Os riscos de avarias, perdas e danos, bem como quaisquer custos adicionais em razão de fatos ocorridos após sua entrega ao transportador, são transferidos ao comprador quando a mercadoria é entregue à custódia do primeiro transportador. O vendedor é responsável pelo desembaraço das mercadorias. Esse termo pode ser usado em qualquer modalidade de transporte, inclusive o multimodal.

8) CIP (*Carriage and Insurance Paid to*): nesse termo, o vendedor tem as mesmas obrigações definidas no *Carriage Paid to* e, além disso, arca com o pagamento dos prêmios dos seguros contra riscos de perdas e danos da mercadoria durante todo o percurso do transporte. Quando as mercadorias são entregues à custódia do transportador, os riscos por perdas e danos se transferem do vendedor ao comprador, assim como eventuais custos adicionais. O prêmio do seguro pago pelo vendedor tem cobertura mínima, competindo ao comprador avaliar a necessidade de realizar seguro complementar.

9) DAF (*Delivered at Frontier*): o vendedor deve entregar a mercadoria, pronta para a exportação, em local previamente designado na fronteira, antes, porém, da divisa alfandegária, arcando com todos os custos e riscos até esse momento. A entrega ocorre ainda no veículo do transportador, sem descarregar. O vendedor

responsabiliza-se pelo desembaraço da exportação, mas fica com o comprador a responsabilidade pelo desembaraço da importação. Geralmente o DAF é empregado na modalidade de transporte rodoviário ou ferroviário.

10) DES (*Delivered Ex Ship*): o vendedor fica responsável pela entrega da mercadoria, a bordo do navio, no porto de destino, cabendo a ele todos os custos e riscos de embarque, seguros e transporte. A retirada da mercadoria do navio com os custos daí decorrentes são de responsabilidade do comprador, como também o desembaraço da mercadoria para efetivar a importação.

11) DEQ (*Delivered Ex Quay*): o vendedor fica responsável e se obriga a colocar a mercadoria disponível ao comprador no porto de descarga. O vendedor assume todos os custos e riscos durante o transporte, além de se responsabilizar pela descarga da mercadoria no cais. O desembaraço e encargos, no país do comprador, ficam por conta deste.

12) DDU (*Delivered Duty Unpaid*): o vendedor se obriga a entregar as mercadorias, com todos os custos e riscos de transporte, no local designado pelo comprador, mas sem a responsabilidade de descarregar o veículo transportador. Os gastos com impostos e demais encargos oficiais, porventura devidos em razão da importação, ficam com o comprador. Ressalta-se que o comprador deve arcar com quaisquer custos adicionais e assumir eventuais conseqüências geradas por sua omissão em desembaraçar as mercadorias no prazo.

13) DDP (*Delivered Duty Paid*): contrariamente ao *ex works*, onde praticamente não existem responsabilidades ou riscos para o vendedor, no DDP todas as responsabilidades e custos, inclusive tributários, além de quaisquer outros

encargos no país do comprador ficam a cargo do vendedor. É o *incoterm* que estabelece a maior responsabilidade ao vendedor.

5 NOMENCLATURA BRASILEIRA DE MERCADORIAS (SISTEMA HARMONIZADO)

Para a elaboração da NBM/SH, foram procedidas as adaptações necessárias, inclusive a introdução de subdivisões, em itens e subitens, acrescentadas e codificadas após o código numérico de seis dígitos do Sistema Harmonizado, de sorte a obter melhor detalhamento das mercadorias e respectivas classificações.

Exemplifica-se a estrutura da NBM/SH através do produto "Vinho do Porto" que se classifica no item 2204.21.0602, onde:

2204 - representa a posição NBM que é idêntica à do SH;

2204.2 - representa a 2ª posição simples (-) dentro da posição 2204;

2204.21 - representa a 1ª posição composta (- -) dentro da posição simples (-)
2204.2;

2204.21.06 - representa o 6º item (- - -) dentro da 1ª subposição composta (- -)

2204.21;

2204.21.0602 - Representa o 2º subitem (- - - -) dentro do 6º item (- - -)

2204.21.06.

Quando não havia desdobramento em nível de item ou subitem, estes eram representados por pares de zeros (00).

Hoje, esta nomenclatura ainda é solicitada nas exportações sem motivo justificado por lei.

5.1 NOMENCLATURA COMUM DO MERCOSUL

Tendo em vista a necessidade da criação de uma nomenclatura unificada para ser utilizada entre as partes, surge a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), com base no Sistema Harmonizado. Muitas adaptações foram feitas, inclusive no que se refere à introdução de subdivisões em nível de itens e subitens, acrescentadas e codificadas após o código numérico de seis dígitos do Sistema Harmonizado, visando obter melhor detalhamento das mercadorias e respectivas classificações, satisfazendo os interesses de todas as partes.

O uso da NCM se dá, principalmente, na cobrança do Imposto de Importação, através da Tarifa Externa Comum (TEC), e no estabelecimento de direitos de defesa comercial (*anti-dumping*, compensatórios e salvaguarda).

É possível dizer que a estrutura da NCM é semelhante ao Sistema Harmonizado. Os itens da NCM são representados pelo sétimo dígito e os subitens pelo oitavo. Quando não ocorrerem as subdivisões nestes níveis, eles serão representados pelo número zero (0).

Exemplos:

a) Código 8516.71.00 - Aparelhos para a preparação de café ou chá.

O sétimo e o oitavo dígitos, sendo zero, indicam que não houve subdivisão de item ou subitem do código SH 8516.71

b) Código 2827.39.20 - Cloretos de titânio.

O oitavo dígito, sendo zero, representa que não houve divisão de subitem.

O sétimo dígito, sendo 2, indica que este produto é o segundo item do código SH 2827.39.

c) Código - 8418.69.32 - Unidades fornecedoras de bebidas carbonatadas.

O oitavo dígito indica o segundo subitem do terceiro item.

O sétimo dígito representa o terceiro item do código SH 8418.69.

5.2 NOMENCLATURA DA ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO BASEADA NA NOMENCLATURA DO CONSELHO DE COOPERAÇÃO ADUANEIRA (NALADI/NCCA)

Em 1980, com o advento da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), em substituição à Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), não houve prejuízo à vigência da NABALALC - nomenclatura aduaneira adotada pela extinta Associação, cuja utilização continuou dando-se normalmente pela nova Associação.

A NALADI está dividida em seções, capítulos, posições, subposições e itens, com seus códigos compostos de sete dígitos, possuindo como base a Nomenclatura do Conselho de Cooperação Aduaneira (NCCA).

Exemplo:

O produto "ventiladores de uso doméstico" encontra-se classificado no item 85.06.1.03 da NALADI, onde:

85.06 - Representa a posição da NALADI, idêntica à da NCCA;

85.06.1 - Representa a 1ª subposição dentro da posição 85.06;

85.06.1.03 - Representa o 3º item dentro da suposição 85.06.1.

5.3 NALADI/SH

Com a aceitação do Sistema Harmonizado em nível internacional, a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) promoveu a elaboração de uma nomenclatura adaptada àquele novo sistema de designação e codificação de mercadorias, para uso dos países membros nas negociações de preferências tarifárias dentro dos instrumentos de negociação da Associação e para a formulação das suas estatísticas de comércio exterior.

5.3.1 Estrutura Da Naladi/Sh

A estrutura da Naladi/Sh funciona da seguinte forma:

Os quatro primeiros, dos oito dígitos do código numérico da NALADI, são os que, no SH, foram atribuídos para identificar a posição. Os dois primeiros (primeiro e segundo) identificam o Capítulo do SH a que pertence a posição e os dois seguintes (terceiro e quarto), o número de ordem da posição do SH no Capítulo.

O quinto e sexto dígitos também pertencem ao SH e indicam o desdobramento ou não da posição e, havendo desdobramento, identificam a respectiva subposição do SH. O zero (0) significa que não há desdobramento e,

consequentemente, dois zeros (00) logo depois do número da posição indicam que esta não foi subdividida. Um dígito qualquer, de 1 (um) a 9 (nove), indica, ao contrário, que se trata de uma subdivisão resultante de um desdobramento.

Um sétimo e oitavo dígitos completam o código numérico da NALADI. A diferença está em que os seis dígitos precedentes são do SH, e estes dois últimos são exclusivos da NALADI e indicam a existência ou não de um desdobramento dos grupos de mercadorias, que o SH identifica com seus seis dígitos. O sistema de codificação numérica usada com estes últimos é semelhante ao utilizado pelo SH para seus quinto e sexto dígitos.

Os itens de primeiro nível são resultantes imediatos do desdobramento de um grupo de mercadorias que o SH identificou com seis dígitos, e são identificados no código numérico com um sétimo dígito, diferente de zero (0). Os itens de primeiro nível podem se desdobrar ou não. Se forem, a um sétimo dígito, diferente de zero (0), seguirá um oitavo dígito, que é zero. Os itens de segundo nível são resultantes exclusivos do desdobramento de um item de primeiro nível e, neste caso, a um sétimo dígito, que é um algarismo de um (1) a nove (9), seguindo-se um oitavo, que é também um algarismo de um (1) a nove (9).

Exemplo:

3507 ENZIMAS; ENZIMAS PREPARADAS NÃO ESPECIFICADAS NEM
COMPREENDIDAS EM OUTRA PARTE DA NOMENCLATURA

3507.10.00 COALHO E SEUS CONCENTRADOS

3507.90 OUTRAS

3507.90.1 Enzimas e seus concentrados:

3507.90.11 Pepsina

3507.90.12 Pancreatina

3507.90.13 Papaína

3507.90.19 Outras

3507.90.2 Enzimas preparadas:

3507.90.21 Para amaciar carne

3507.90.29 Outras

6 IMPORTAÇÕES PERMITIDAS

a) Licenciamento Automático

Como regra geral, as importações brasileiras estão sujeitas ao Licenciamento de Importação que deverá ser obtido de forma automática após a chegada da mercadoria no País.

As informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal deverão ser prestadas no SISCOMEX, em conjunto com os dados exigidos para a formulação da Declaração de Importação para fins de despacho aduaneiro da mercadoria.

Entretanto, alguns produtos e/ou operações sujeitam-se, ainda, a procedimentos especiais que deverão ser observados até o respectivo desembaraço aduaneiro.

b) Licenciamento Não-Automático (LI)

Nas importações sujeitas ao Licenciamento Não-Automático (LI), o importador,

diretamente ou por intermédio de agentes credenciados, deverá prestar as informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal, previamente ao embarque da mercadoria no exterior ou antes do despacho aduaneiro, conforme o caso acordado.

6.1 ANTES DO DESPACHO ADUANEIRO

Nas situações abaixo indicadas, o Licenciamento Não-Automático poderá ser efetuado anteriormente ao despacho aduaneiro, exceto para os produtos que dependem de anuência prévia de importação, pelas suas características peculiares, relacionados em atos específicos:

- importações ao amparo do regime aduaneiro especial de *drawback*;
- importações ao amparo dos Decretos-Leis nos 1.219, de 15.05.72, e 2.433, de 19.05.88 (BEFIEX);
- importações ao amparo da Lei no 8.010, de 29.03.90 (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico);
- importações ao amparo dos benefícios dos Decretos-Leis nº 288, de 28.02.67 e 356, de 15.08.68 (Zona Franca de Manaus);
- importações ao amparo das Leis nºs 7.965, de 22.12.89 (Área de Livre Comércio de Tabatinga-AM), 8.210, de 19.07.91 (Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim-RO), 8.256, de 25.11.91 (Áreas de Livre Comércio de Macapá e Santana-AP) e 8.857, de 08.03.94 (Áreas de Livre Comércio de

Cruzeiro do Sul, Brasília e Epitaciolândia-AC).

6.2 ANTES DO EMBARQUE DA MERCADORIA

Quando se tratar de mercadoria ou operação de importação cujas características peculiares estejam sujeitas a controles especiais do órgão licenciador (SECEX) ou dos demais órgãos federais que atuem como anuentes, a importação estará sujeita a licenciamento não-automático antes do seu embarque no exterior, são elas:

- mercadorias sujeitas a quotas (tarifária e não-tarifária);
- sujeitas a exame de similaridade;
- material usado;
- importações de produtos da lista de ex-tarifários com alíquotas reduzidas a zero;
- operações sem cobertura cambial de obras audiovisuais em CD-Rom; amostras com valor inferior a US\$ 1.000,00; donativos; substituição de mercadorias; *leasing*; aluguel ou afretamento; investimentos de capitais estrangeiros; operações em reais e admissão temporária de obras audiovisuais;
- importações originárias do Iraque;
- entorpecentes e psicotrópicos;

- produtos para pesquisa clínica;
- armas, munições e correlatos;
- produtos radioativos;
- petróleo e seus derivados;
- medicamentos com plasma, sangue humano e soro anti-hemorrágico;
- produtos nocivos ao meio ambiente;
- peles e couros de animais silvestres;
- aeronaves; e
- mercadorias com controle de preços e prazos de pagamento.

Todo o processo, inclusive a anuência de outros órgãos, pode ser feito via Siscomex. O formulário da LI é preenchido *off-line* e transmitido para o computador central do Serpro individualmente ou em lotes. O Sistema fará a verificação dos campos e dará a aceitação do LI, fornecendo o número de Registro do LI e indicando a qual análise a operação será submetida.

É importante lembrar que o Registro não significa autorização para importação. O solicitante deve aguardar o deferimento do órgão anuente, que só então concederá a LI.

Com esse documento, o importador tem 60 dias para embarcar a mercadoria ou proceder a solicitação de despacho aduaneiro. Os dados da LI migram automaticamente para a DI.

7 REGISTRO DO IMPORTADOR

Em primeiro lugar, as empresas interessadas em importar deverão se inscrever no Registro de Exportadores e Importadores da Secretaria de Comércio Exterior. Somente serão capazes de efetuar importações, as empresas, entidades e pessoas que estejam previamente inscritas neste cadastro da SECEX/MICT.

Em se tratando de empresas, são necessários os seguintes requisitos:

- capital mínimo integralizado fixado pela SECEX;
- sem débito com a Fazenda Nacional e Fazendas Estaduais;
- idoneidade;
- sem punição por infrações aduaneiras, de natureza cambial, de comércio exterior ou repressão ao abuso de poder.
- registro REI (Registro de Exportadores e Importadores) efetuado a partir do SISCOMEX. Os importadores inscritos até 1996 tiveram suas inscrições mantidas, enquanto que os demais são automaticamente inseridos ao realizarem a primeira operação de importação.

Em relação às pessoas físicas, estas também poderão requerer seus registros de importador, desde que as operações sejam destinadas ao seu uso próprio e sem caráter comercial. Além dos documentos exigidos para as empresas, deverão apresentar comprovantes de residência, cédula de identidade, cadastro de pessoa física e contas de telefone e luz.

O registro da empresa, entidade ou pessoa física poderá ser suspenso pelo

prazo máximo de dois anos, se, por exemplo, for verificada pelo Decex, a existência de processo administrativo por infração às leis e aos regulamentos aduaneiros, de câmbio, de comércio exterior e de repressão ao abuso do poder econômico; a prática de atos desabonadores no comércio exterior, prejudicando o Brasil no estrangeiro; a manutenção de estoques com fins especulativos, etc.

No que tange ao cancelamento, este será efetuado caso exista punição por decisão administrativa, por infração aduaneira ou de natureza cambial; quando o registro for suspenso por duas vezes; prática de atos em detrimento da segurança nacional, entre outros.

8 CONTATO COM O EXPORTADOR

Dentre os exportadores no exterior, estão os fabricantes, *tradings*, concessionários ou qualquer outra pessoa. O contato pode ser feito através de fax, telex, carta, telefone, pessoalmente, pois visa a definição e a escolha do produto, o preço, garantias, condições de pagamento e demais detalhes pertinentes.

Realizado o contato e definidos os produtos e as condições da operação, o importador deverá solicitar ao exportador estrangeiro a remessa de um documento que formalize a cotação do produto (faturas pro forma, cartas, telex, fax, telegramas, ordens de compra ou contratos).

Um elemento que não pode ser esquecido é a definição do tipo ou modalidade de transporte que deverá ser empregado para o embarque da mercadoria, bem

como a forma de pagamento do frete, se pelo importador ou pelo exportador.

Caso ficar acordado, no ajuste da operação, que o frete será pago pelo exportador, o Conhecimento de Embarque será emitido com o frete *prepaid*; se, por outro lado, for convencionado que o pagamento caberá ao importador, o conhecimento será emitido com o frete *collect*.

9 EMBARQUE DA MERCADORIA

O importador, após obter o seu L.I., (Licenciamento à Importação), se for o caso, juntamente com a D.I. (Declaração de Importação), poderá autorizar o embarque da mercadoria ao exterior. É importante respeitar esta particularidade, uma vez que o embarque anterior à obtenção desses documentos sujeitará o importador a uma multa de 30% (Regulamento Aduaneiro, art. 526), calculada sobre o valor da operação.

Após o embarque, o exportador remeterá, de acordo com a modalidade de pagamento convencionada, os documentos que permitirão ao importador liberar as mercadorias na alfândega brasileira.

Dentre os referidos documentos, destacam-se:

- a) Conhecimento de Embarque (B/L ou AWB);
- b) Fatura Comercial;
- c) Certificado de Origem (quando o produto for objeto de Acordos Internacionais);

d) Certificado Fitossanitário (quando exigido pela legislação brasileira, no caso de importação de alimentos, carnes, etc.).

10 FORMA DE PAGAMENTO

Os pagamentos ao exterior podem ser praticados sob as seguintes condições:

1) Antecipado

O pagamento antecipado normalmente é feito em cheque. Consiste no fato de o importador efetuar a remessa do valor da compra ao exportador antes do embarque da mercadoria no exterior.

É um procedimento arriscado, tendo em vista que o importador pode efetuar o pagamento e o exportador deixar de remeter a mercadoria, ou remetê-la em condições diversas das convencionadas entre as partes.

A ocorrência de qualquer pagamento antecipado deve ser indicado no esquema de pagamento da importação, na ocasião do registro da D.I. correspondente.

Este pagamento pode ser efetuado com antecipação de até 180 dias à data prevista para o embarque no exterior ou à nacionalização da mercadoria.

Não ocorrendo o embarque da mercadoria ou a nacionalização da mesma até a data informada, na ocasião da liquidação do contrato de câmbio, deve o importador providenciar, no prazo de até 30 dias, a repatriação dos valores correspondentes aos pagamentos efetuados.

2) Cobrança

Consiste em um ajuste entre o exportador e o importador, no sentido de que o primeiro remeta a mercadoria para, após seu recebimento, o segundo providenciar o pagamento. A cobrança, em sentido genérico, poderá ser efetuada "à vista" ou "a prazo" e, nestas condições, poderá ser desenvolvida com ou sem saque ou cambial.

- Na cobrança sem saque cambial, a mercadoria é embarcada e o importador recebe os documentos relativos à operação para conseguir rapidamente desembaraçar a mercadoria importada e, depois, efetua o pagamento. Normalmente, é a modalidade utilizada nas importações entre empresas coligadas, para eliminar o grande risco envolvido. O importador tem até 360 dias para efetuar o pagamento.
- Na cobrança à vista, ocorre a remessa da mercadoria pelo exportador e, após, o envio dos documentos a um banco, o qual se encarregará de entregá-los ao importador, mediante pagamento.
- Na cobrança a prazo, o exportador providencia a remessa da mercadoria para o exterior. Após o embarque, providencia os documentos juntamente com um título de crédito (saque) e os entrega a um banco. O banco remete estes documentos ao exterior e, mediante o aceite do saque, faz a entrega dos documentos ao importador, para que este providencie o desembaraço da mercadoria.

3) Carta de Crédito ou Crédito Documentário

É a forma de pagamento mais difundida no comércio internacional. O importador deve dirigir-se a um banco para que este emita uma Carta de Crédito,

quando esta for a condição de pagamento, cujo beneficiário será o exportador no exterior. Como regra, este documento deve ser emitido de acordo com as exigências do exportador (emissão por um banco de primeira linha, para evitar riscos; o valor e a moeda devem ser ajustados; deve conter cláusula de irrevogabilidade no crédito; a mercadoria deve estar especificada na fatura, bem como a modalidade de venda e o tipo de transporte, intransferibilidade, etc.) e do importador (especificação da mercadoria, transbordo, documentação, etc.). A Carta de Crédito também poderá ser convencionada como "à vista" ou "a prazo". Sendo assim, a grande virtude da utilização desse método está no fato do pagador não ser o importador, mas, sim, um banco nomeado no próprio documento.

O Tomador é o importador, que solicita a um banco, normalmente em seu país, a abertura do documento de crédito.

O Emitente é o banco, normalmente situado no país do importador, que institui o documento de crédito e compromete-se a honrá-lo, com condições.

O Avisador é geralmente o banco no país do exportador, para o qual é remetido o documento pelo emitente. O avisador deve conferir (dar a "senha bancária") se o documento é confiável para o exportador.

Logo, o beneficiário é o exportador que receberá o valor expresso na carta de crédito, cumprindo as condições nela estabelecidas.

Já o negociador, é o banco eleito pelo beneficiário para a entrega dos documentos e para o pagamento da operação. Normalmente, confunde-se com o avisador.

O valor relativo à operação passa a ser responsabilidade do banco emitente e

não mais do comprador, que já ajustou com o emitente a importância.

11 LIBERAÇÃO DA MERCADORIA NA ALFÂNDEGA

Com a chegada da mercadoria no Brasil, inicia-se a fase de liberação na alfândega brasileira.

O importador, com base na documentação correspondente (Conhecimento de Embarque e Fatura Comercial, D.I., Documento de Arrecadação de Receitas Federais - DARF e Guia Especial ou Nacional de Recolhimento do ICMS ou Declaração de Exoneração), poderá efetuar o recolhimento dos tributos e liberar a mercadoria. É o início do despacho aduaneiro.

A retificação de informações prestadas na D.I., a alteração de cálculos e a indicação de multas e acréscimos legais serão feitas através de Declaração Complementar de Importação (D.C.I.).

12 SISTEMA FISCAL

O Regime Tributário das Importações no Brasil não compreende somente o Imposto de Importação, tributo seletivo que incide na entrada de mercadorias estrangeiras no território aduaneiro. Abrange, outrossim, a imposição de outros tributos que, apesar de não terem como fato gerador a entrada de mercadorias no

País, assim entendido o registro da DI, acabam por onerar a operação de importação.

O referido dispositivo legal encontrava-se regulamentado, em seus diversos aspectos, por aproximadamente 40 (quarenta) Decretos e diversas normas difundidas. Em meados do mês de março de 1985, foi editado o Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, antiga reivindicação do setor importador ao governo, que consolidou toda a regulamentação anterior, adaptando os serviços aduaneiros a uma estrutura atualizada, constituindo-se em sistematização lógica de toda a matéria aduaneira.

12.1 TRIBUTOS QUE ONERAM AS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS

12.1.1 Imposto de Importação

O imposto incide sobre mercadorias estrangeiras, assim como sobre aquelas definidas no artigo 84 do Regulamento Aduaneiro. Aprovado pelo Decreto nº 91.030/85, tendo como fato gerador a entrada de qualquer uma dessas mercadorias no território aduaneiro.

Apesar de serem mercadorias estrangeiras, o Regulamento Aduaneiro exclui da incidência as seguintes situações:

- a) mercadoria corretamente declarada que chegar ao País por erro manifesto ou comprovado de expedição, e que for redestinada ao exterior;
- b) mercadoria em substituição a outra anteriormente importada que tenha se

revelado, após o despacho aduaneiro, defeituosa ou imprestável para o fim a que se destinava;

c) mercadoria que tenha sido objeto da pena de perdimento;

d) mercadoria devolvida ao exterior antes do registro da Declaração de Importação.

Para efeito de cálculo do imposto, considera-se ocorrido o fato gerador na entrada da mercadoria no território nacional (art. 19 do CTN), ou melhor, na data de registro da Declaração de Importação de mercadoria despachada para consumo, ou no dia do lançamento respectivo, nos casos definidos em lei.

Presume-se ainda ocorrido o fato gerador do Imposto de Importação quando houver falta de mercadoria constante de manifesto ou documento equivalente.

O Regulamento Aduaneiro determina que não constitui fato gerador do imposto:

a) retorno de exportação temporária;

b) reimportação de mercadoria enviada ao exterior em consignação;

c) retorno de mercadoria exportada, por quaisquer motivos alheios à vontade do exportador;

d) pescado capturado fora das águas territoriais do País.

12.1.2 Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

O imposto incide sobre produtos industrializados e tem como fato gerador,

entre outras hipóteses, o desembaraço aduaneiro daqueles produtos de procedência estrangeira.

Salvo disposição especial do regulamento (RIPI), o imposto será calculado mediante a aplicação da alíquota do produto, constante da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), sobre o valor que servir ou que serviria de base para cálculo do tributo aduaneiro, por ocasião do despacho de importação, acrescido do montante desse tributo e dos encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigíveis.

12.1.3 Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

O AFRMM constitui-se em um dos recursos do Fundo da Marinha Mercante que destina-se a prover a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional, objetivando o atendimento das reais necessidades do transporte hidroviário.

De acordo com o Decreto-Lei nº 2.404, de 23.12.87, alterado pela Lei 8.032, de 12.04.90, o AFRMM, no que se refere à importação, é um adicional calculado sobre o frete, à razão de 25% (vinte e cinco por cento), pelo transporte de qualquer carga na entrada em porto nacional de descarga, na navegação de longo curso, ressalvadas as isenções previstas em lei.

Quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, a conversão deve ser feita à taxa média para sua compra, indicada pelo Banco Central do Brasil e vigente na data de início efetivo da operação de descarregamento da embarcação.

Considera-se como frete, para fins de cálculo do adicional, a remuneração do transporte mercante porto a porto, incluídas as despesas portuárias com a manipulação de carga constantes do Conhecimento de Embarque, anteriores e posteriores a esse transporte, bem como outras despesas de qualquer natureza que constituam parcelas adicionais acessórias. Quando não houver cobrança de frete, o AFRMM será calculado de acordo com normas gerais a serem estabelecidas pelo órgão competente.

Por último, acresce dizer que a responsabilidade pela cobrança do AFRMM é do armador de qualquer embarcação que opere em porto nacional.

13 REGIMES ADUANEIROS

São procedimentos legais que regulamentam o trânsito das mercadorias nos processos de exportações e importações, dentro do território nacional.

13.1 REGIME COMUM

É o que define o sistema tributário para as importações brasileiras, caracterizando como fato gerador a entrada da mercadoria em território brasileiro.

As alíquotas podem ser definidas como:

- a) Específico – Incide sobre a quantidade importada.
- b) AD-Valorem – Incide sobre um percentual do valor aduaneiro.

13.2 REGIMES ADUANEIROS ESPECÍFICOS – TÍPICOS

13.2.1 Admissão Temporária

É permitido o ingresso de mercadoria estrangeira, com suspensão da carga tributária, desde que sua permanência tenha prazo fixo e retorno definido para o exterior.

13.2.2 Entrepasto Aduaneiro

O regime de entreposto aduaneiro, na importação, é o que permite o depósito de mercadorias, em local determinado, com suspensão do pagamento de tributos e sob controle fiscal.

O regime de entreposto aduaneiro na importação compreende as modalidades:

- a) Entrepastamento;
- b) Direto e indireto;
- c) Vinculado.

O requisito essencial, em qualquer uma dessas modalidades, é que no conhecimento de transporte da mercadoria destinada à admissão no entreposto conste a seguinte indicação: "MERCADORIA DESTINADA A ENTREPOSTO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO".

13.2.3 Trânsito Aduaneiro

O regime especial de trânsito aduaneiro é o que permite o transporte de mercadoria, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de tributos (Decreto-Lei no 37/66, artigo 73).

O regime subsiste do local de origem ao local de destino e desde o momento do desembarço para trânsito aduaneiro pela repartição de origem até o momento em que a repartição de destino certifique a chegada da mercadoria.

São modalidades de operação de trânsito aduaneiro:

- I) Classe A (entrada);
- II) Classe B (saída);
- III) Classe C (passagem);
- IV) Classe D (transferência);
- V) Classe E (especial).

Podem ser beneficiários do regime, nas respectivas operações, o importador, o depositante e o representante, no País de importador ou exportador domiciliado no exterior. Em qualquer caso, quando requerer o despacho de trânsito aduaneiro, este será processado, a requerimento do beneficiário, com base em Declaração de Trânsito Aduaneiro, observado o seguinte:

- a) DTA-I - para o despacho de trânsito aduaneiro por qualquer via, exceto aérea;
- b) DTA-II - para o despacho de trânsito aduaneiro por via aérea;
- c) DTA-III - para o despacho de trânsito aduaneiro (Classe E), por qualquer via

de transporte;

d) DTA-IV - Declaração de Trânsito Aduaneiro Simplificada.

Quando a embarcação ou aeronave, em viagem internacional pelo território aduaneiro, fizer escalas intermediárias somente em portos ou aeroportos alfandegados, será dispensado o despacho de trânsito para as provisões, sobressalentes, equipamentos e demais materiais de uso e consumo do veículo, assim como para as mercadorias em trânsito para outro país, desde que regularmente declarados e mantidos a bordo do veículo.

As obrigações fiscais, cambiais e outras, suspensas pela aplicação do regime de trânsito aduaneiro, serão garantidas, na própria DTA, mediante termo de responsabilidade firmado pelo beneficiário e pelo transportador, dispensada, exceto em alguns casos excepcionais, a prestação de fiança, depósito ou caução. Em se tratando de trânsito aduaneiro por via aérea processado com base na DTA-II, as empresas nacionais ou estrangeiras autorizadas a explorar linha regular de transporte aéreo internacional ou doméstico poderão assinar, perante a repartição de origem, termo de responsabilidade genérico e anual.

Em seguida, ocorre a conferência para trânsito, que será realizada em presença do beneficiário do regime e do transportador, e na qual se verificará se o peso bruto, quantidade e características externas dos volumes, recipientes ou mercadorias estão conforme os documentos de instrução do despacho e se o veículo ou equipamento de transporte oferece condições satisfatórias de segurança fiscal.

A operação de trânsito aduaneiro será concluída quando o veículo

transportador chegar à repartição de destino, a qual procederá ao exame dos documentos, à verificação do veículo, dos lacres e demais elementos de segurança e integridade da carga. O transportador que não comprovar a chegada da mercadoria ao local de destino ficará sujeito ao cumprimento das obrigações fiscais assumidas no termo de responsabilidade, sem prejuízo de outras penalidades cabíveis.

13.2.3.4 Entrepasto Industrial

O regime de entreposto industrial é o que permite, a determinado estabelecimento de uma indústria, importar mercadorias com suspensão de tributos que, depois de submetidas a operação de industrialização, deverão destinar-se ao mercado externo (Decreto-Lei no 37/66).

A permissão para instalação de entreposto industrial é de competência do Coordenador-Geral do Sistema de Controle Aduaneiro, em cujo ato serão estabelecidos:

- prazo de funcionamento;
- estoque máximo permitido, em valor;
- prazo para a destinação das mercadorias importadas;
- percentual mínimo da produção a ser obrigatoriamente exportada.

O ato especificará também:

- as mercadorias que poderão ser importadas;

- as operações de industrialização autorizadas;
- produto final a ser obtido.

A autorização para o funcionamento de entreposto industrial será concedida a título precário, podendo ser cancelada a qualquer tempo, no caso de descumprimento das condições estabelecidas ou se a empresa infringir disposições legais ou regulamentares pertinentes.

As mercadorias produzidas no entreposto, quando destinadas ao mercado externo, gozarão de todos os benefícios fiscais concedidos à exportação.

Na medida em que a produção do entreposto for destinada ao mercado interno, deverão ser pagos os tributos suspensos relativos à mercadoria importada, segundo a espécie, quantidade e valor dos materiais empregados no processo produtivo.

Findo o prazo da concessão do regime, ou se esta vier a ser cancelada pela autoridade concedente, serão cobrados os tributos devidos por mercadorias ainda depositadas, bem como aplicadas as penalidades cabíveis. Também serão cobrados os tributos relativamente às mercadorias que não forem utilizadas no processo produtivo no prazo de destinação estabelecido.

13.2.3.5 Exportação Temporária

Acontece quando a mercadoria sai do Brasil com data prevista para retorno. É comum nos casos de feiras e exposições.

13.3 REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS ATÍPICOS

13.3.1 Loja Franca

As lojas francas estão instaladas nas Zonas Primárias de portos e aeroportos para a venda de mercadoria nacional ou estrangeira a passageiros de viagens internacionais, contra pagamento em cheque de viagem (*traveller's check*) ou moeda estrangeira conversível.

As mercadorias estrangeiras importadas diretamente pelas lojas francas permanecem com suspensão do pagamento de tributos até a sua venda. O mesmo tratamento de suspensão é dispensado às aquisições de produtos nacionais junto aos estabelecimentos fabricantes no mercado interno.

13.3.2 Zona Franca de Manaus

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

A importação de mercadorias para a Zona Franca de Manaus é objeto de isenção dos Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados. Excluem-se dos benefícios: armas, munições, perfumes, fumo, etc.

As mercadorias de origem estrangeira, estocadas na Zona Franca de Manaus, quando saírem desta para comercialização em qualquer ponto do Território Nacional, ficam sujeitas ao pagamento de todos os impostos de uma importação do exterior, a não ser nos casos de isenção prevista na legislação em vigor.

Os produtos industrializados na ZFM, salvo automóveis e outros veículos (incluindo partes e peças), quando saírem para qualquer outro ponto do Território Nacional, estarão sujeitos ao Imposto de Importação relativo aos produtos de origem estrangeira empregados na industrialização, calculado o tributo mediante coeficiente de redução de sua alíquota *ad valorem*.

13.3.3 Zonas de Processamento de Exportação (ZPE)

As ZPE (Zonas de Processamento de Exportação) são áreas de livre comércio delimitadas por Decreto do Poder Executivo Federal, à vista de propostas dos Estados ou Municípios, em conjunto ou isoladamente.

As ZPE são destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem necessariamente comercializados com o exterior.

As importações só estarão sujeitas à licença ou autorização de órgãos federais quando se referirem a controles sanitários, de interesse da segurança nacional e de proteção ao meio ambiente, vedadas quaisquer outras restrições à produção, operação, comercialização e importação de bens e serviços que não impostas pela própria legislação.

As importações e exportações de empresa autorizada a operar em ZPE

gozarão de:

a) isenção do Imposto de Importação, independentemente da existência de similar nacional;

b) isenção do IPI;

c) isenção da Contribuição Social;

d) isenção do AFRMM; e

e) isenção do IOF.

13.3.4 Áreas de Livre Comércio

As Áreas de Livre Comércio de exportação e importação são criadas por leis, sob regime fiscal especial, com a finalidade de promover o desenvolvimento das regiões fronteiriças e incrementar as relações bilaterais com os países vizinhos.

As mercadorias estrangeiras ou nacionais enviadas às Áreas de Livre Comércio serão, obrigatoriamente, destinadas às empresas autorizadas pela SUFRAMA a operar nessas áreas e terão a destinação que a legislação lhes determinar.

A entrada de mercadorias estrangeiras far-se-á com suspensão dos tributos federais e será convertida em isenção quando cumprirem a sua destinação. A venda de mercadorias nacionais ou nacionalizadas efetuada por empresa estabelecida fora da respectiva área, para empresa ali sediada, gozará de isenção do IPI ou será equiparada à exportação, conforme o caso.

14 DEPÓSITO ALFANDEGADO

14.1 DEPÓSITO ESPECIAL ALFANDEGADO (DEA)

O Depósito Especial Alfandegado, de uso exclusivo do importador, é local situado na Zona Secundária (terminais rodoviários e ferroviários ou outros locais autorizados pela Receita Federal), destinado à estocagem de partes, peças e materiais de reposição ou manutenção. Com programação previamente autorizada, a importação deverá ser feita sem cobertura cambial, comprometendo-se o beneficiário, em percentuais prefixados:

- a) a exportar parte da mercadoria importada;
- b) a utilizar a mercadoria na prestação de serviços a usuários estrangeiros.

O despacho para consumo das mercadorias admitidas no Depósito Especial Alfandegado deverá ser feito antes da saída, no caso de venda, ou após, no caso de utilização da mercadoria na prestação de serviços.

14.2 DEPÓSITO AFIANÇADO

Depósito Afiançado é o local alfandegado destinado, mediante autorização da autoridade aduaneira, à guarda de materiais de manutenção e reparo de embarcações e aeronaves utilizadas no transporte comercial internacional de empresas autorizadas a operar nesse serviço.

A autorização para o funcionamento de depósitos de empresas estrangeiras é condicionada a que estejam previstos em ato internacional firmado pelo Brasil ou à comprovada existência de reciprocidade de tratamento.

Os depósitos das empresas de transporte marítimo e aéreo deverão se localizar em Zona Primária, sendo possível, na Zona Secundária, os das empresas de transporte rodoviário.

14.3 DEPÓSITO FRANCO

Depósito Franco é o recinto alfandegado, instalado em porto brasileiro, para atender ao fluxo comercial de países limítrofes com terceiros países.

Só é admitida a instalação de depósito franco quando autorizada em acordo ou convênio internacional firmado pelo Brasil.

14.4 TERMINAIS ALFANDEGADOS

Para a execução dos serviços aduaneiros, poderão ser alfandegados terminais de uso público, denominados Estações Aduaneiras ou Terminais Retroportuários.

14.5 TERMINAL RETROPORTUÁRIO

Terminal Retroportuário Alfandegado (TRA) é a instalação situada em área

contígua à de porto alfandegado, a título permanente, onde, sob controle aduaneiro, são realizadas as operações de desunitização de mercadoria importada ou unitização das destinadas à exportação.

No que se refere à importação, somente podem ser realizadas operações com mercadorias embarcadas no exterior, em contêiner, reboque ou semi-reboque.

15 ESTAÇÕES ADUANEIRAS

Estação Aduaneira pode ser:

a) de fronteira, quando situada em Zona Primária de ponto alfandegado de fronteira, ou área contígua;

b) interior, quando situada em Zona Secundária.

15.1 ESTAÇÃO ADUANEIRA DE FRONTEIRA (EAF)

A Estação Aduaneira de Fronteira deve estar instalada em imóvel da União e ser administrada pela Secretaria da Receita Federal ou por empresa habilitada como permissionária. Admite-se, a título precário, a instalação em imóvel da empresa permissionária nos locais onde inexistirem estações aduaneiras em funcionamento.

Como regra geral, os serviços de controle de veículos de carga em Transporte Internacional, de verificação de mercadorias em despacho aduaneiro e outras operações de controle determinadas pela Receita Federal serão executados nessas estações aduaneiras.

15.2 ESTAÇÃO ADUANEIRA INTERIOR (EADI)

São terminais instalados em região onde houver expressiva concentração de carga de importação ou destinada à exportação, cuja permissão de funcionamento depende de processo licitatório realizado pela SRF.

A EADI destina-se exclusivamente a receber, sob controle fiscal, mercadoria importada ou a exportar, podendo nela ser executados todos os serviços aduaneiros, incluindo os de processamento de despacho.

Na importação, a permissionária assumirá a condição de depositária da mercadoria, a partir do momento em que atestar o seu recebimento em documento hábil. Além disso, deverá manter controles de entrada, permanência e saída de mercadoria, bem como de veículo e de unidade de carga, que poderão ser exigidos a qualquer tempo pela fiscalização aduaneira.

16 OUTROS REGIMES ADUANEIROS

Nas EADI poderão ser realizadas operações com mercadoria submetidas aos regimes aduaneiros comum e suspensivo (entreposto aduaneiro, admissão temporária, trânsito aduaneiro, *drawback*, exportação temporária, depósito alfandegado certificado e depósito especial alfandegado).

Nas EAF e TRA serão admitidos igualmente os regimes acima, com exceção do entreposto aduaneiro.

16.1 DEPÓSITO ADUANEIRO DE DISTRIBUIÇÃO (DAD)

O DAD (Depósito Aduaneiro de Distribuição) é o regime aduaneiro especial, de uso privativo, que permite o entrepostamento de mercadorias, sem cobertura cambial, para exportação ou reexportação para terceiros países, admitindo-se, entretanto, o despacho para consumo de mercadorias.

Poderão ser beneficiárias do regime de DAD empresas industriais estabelecidas no País.

Somente serão admissíveis no regime de DAD, mercadorias da mesma marca adotada pela empresa beneficiária, produzidas por empresas sediadas no exterior e vinculadas à beneficiária, que poderão permanecer no regime por prazo de até 1 (um) ano, prorrogável por igual período.

17 DRAWBACK

O benefício *do drawback* poderá ser concedido, nos termos e condições a seguir indicados, de acordo com o Decreto-Lei nº 37/66 artigo 78 e o Regulamento Aduaneiro, a partir do artigo 314:

I) Restituição, total ou parcial, dos tributos pagos na importação de mercadoria exportada após beneficiamento, ou utilizada na fabricação, complementação ou acondicionamento de outra exportada;

II) Isenção dos tributos exigíveis na importação de mercadoria, em quantidade

e qualidade equivalente à utilizada no beneficiamento, fabricação, complementação ou acondicionamento de produtos exportados;

III) Suspensão do pagamento dos tributos exigíveis na importação de mercadoria a ser exportada após beneficiamento, ou destinada à fabricação, complementação ou acondicionamento de outra a ser exportada.

O benefício aqui tratado é considerado como incentivo à exportação, podendo ser concedido: à mercadoria importada para beneficiamento no País e posterior exportação; à mercadoria - matéria-prima, produto semi-elaborado ou acabado - utilizada na fabricação de outra exportada ou a exportar, entre outras.

17.1 RESTITUIÇÃO DE TRIBUTOS

Na modalidade de restituição, o beneficiário, após a importação com pagamento dos impostos, a industrialização e a exportação do produto final, terá o prazo de 90 (noventa) dias, prorrogável, desde que justificadamente, por igual período, para protocolar o pedido *de drawback* junto à Agência da Receita Federal com jurisdição sobre o seu domicílio tributário.

O pedido deverá ser instruído com as vias da Declaração de Importação ou Comprovante de Importação e do DARF da importação original, do Comprovante de Exportação ou Nota Fiscal de Venda à empresa *Trading Company*, além de Termo de Responsabilidade e Laudo Técnico que caracterize a participação do produto importado na industrialização do produto final exportado.

Reconhecido o direito à restituição dos impostos pagos na importação original,

será concedido ao requerente um Certificado de Crédito Fiscal na Importação, no valor dos Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados pagos anteriormente, a ser utilizado em importação(ões) de qualquer mercadoria.

17.2 ISENÇÃO DE TRIBUTOS

Na modalidade de isenção de tributos, o beneficiário, alternativamente à modalidade de restituição, requer a reposição de estoque, sem o pagamento dos impostos, de mercadorias anteriormente importadas que foram utilizadas na industrialização de produto final exportado.

A habilitação ao benefício far-se-á mediante requerimento da empresa interessada ao DECEX, com a comprovação de exportações, já realizadas, de produtos, em cujo processo de industrialização tenham sido utilizadas mercadorias importadas equivalentes àquelas para as quais esteja sendo pleiteada a isenção. São documentos hábeis para a comprovação das operações: a Declaração de Importação, o Comprovante de Importação com extratos da DI, o Comprovante de Exportação com o extrato da RE e a nota fiscal de vendas (nos casos admitidos).

Na impossibilidade de obtenção do Comprovante de Exportação por circunstâncias técnicas ou operacionais do SISCOMEX, poderá ser apresentada declaração a ser formulada pela empresa, sob as penas da lei, de que as mercadorias foram exportadas e tiveram seus embarques averbados ou se encontram em fase de averbação pela SRF, acompanhada do extrato da RE devidamente averbada.

Deferido o pleito, o benefício será concedido pelo DECEX mediante Ato Concessório no qual constará:

a) valor e especificação da mercadoria exportada sujeita ao regime *de drawback*;

b) especificação e código tarifário das mercadorias a serem importadas, com as quantidades e os valores respectivos, estabelecidos com base na mercadoria exportada;

c) valores FOB e/ou CIF da unidade de mercadoria importada;

d) prazo de validade para embarque da mercadoria no exterior, não superior a 2 (dois) anos da data da emissão do Ato Concessório.

De posse do Ato Concessório, poderá o beneficiário promover importações, limitadas aos prazos, valores e mercadorias nele especificados, com isenção dos Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados e, quando a importação for cursada por via marítima, do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.

17.3 SUSPENSÃO DE TRIBUTOS

Na modalidade de suspensão do pagamento de tributos, o benefício será concedido pelo DECEX, após o exame do plano de exportação do beneficiário, mediante expedição, em cada caso, de Ato Concessório, do qual constarão, no mínimo:

a) qualificação do beneficiário;

b) especificação e código tarifário das mercadorias a serem importadas, com as quantidades e os valores respectivos, estabelecidos com base na mercadoria a ser exportada;

c) quantidade e valor da mercadoria a ser exportada;

d) prazo de validade do Ato Concessório compatível com o ciclo produtivo do bem a exportar, em regra até 2 (dois) anos.

O pleito deverá ser feito mediante requerimento da empresa interessada dirigido ao DECEX, o que a condiciona ao adimplemento do compromisso de exportar, no prazo do Ato Concessório, produtos na quantidade e valor determinados, em cujo processo de industrialização serão utilizadas as mercadorias a importar.

Mediante a emissão do Ato Concessório, e até o seu cumprimento, o beneficiário apresentará, até o 10º (décimo) dia de cada mês, relatório de suas operações de importação e de exportação realizadas ao amparo do regime no mês anterior, através de formulário próprio.

As importações cursadas ao amparo do Ato Concessório terão suspensão do pagamento dos Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados e do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante e isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.

Nas hipóteses dos I.I., IPI e AFRMM, as obrigações serão constituídas em Termos de Responsabilidade, que será feito, para os dois primeiros, na URF de despacho aduaneiro, e para o último, em documento a ser apresentado à unidade do Departamento da Marinha Mercante (DMM) da localidade. Cumpridas as

condições compromissadas, será dada baixa nos Termos de Responsabilidade.

Acaso o beneficiário não cumpra o *drawback*, total ou parcialmente, serão exigidos, da parcela não exportada, os encargos que permaneceram suspensos por ocasião do despacho aduaneiro (I.I., IPI, ICMS e AFRMM).

18 EXPORTAÇÃO SIMPLIFICADA

Com o objetivo de facilitar e estimular as exportações de pequenas e médias empresas, o governo brasileiro estabeleceu alguns mecanismos para simplificar os trâmites envolvidos.

Através da Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal n.º 155/99, de 22 de Dezembro de 1999, que regulamenta a utilização da DSE - Declaração Simplificada de Exportação, é permitido ao exportador a utilização de um documento simplificado. Este documento agiliza a preparação da documentação, a liberação alfandegária, o embarque das cargas, bem como o aspecto cambial no momento do recebimento das divisas, visto que todas as exportações realizadas através da DSE, podem ser pagas por meio de cartão de crédito internacional ou por meio de Boleto de Compra e Venda de Moeda Estrangeira, dispensando a necessidade de emissão de um contrato de câmbio.

Estas medidas, além de proporcionarem agilidade e reduzirem o tempo das exportações, proporcionam economia nos custos operacionais envolvidos.

Peso máximo: a grande maioria dos países aceita 30kg. Entretanto, para

alguns destinos, existem pesos limites de 10 e 20kg.

Dimensão máxima: a soma do comprimento, da largura e da espessura não pode ultrapassar 120cm. Qualquer dimensão da embalagem (largura, espessura, comprimento, etc.) não pode ter medida superior a 105cm.

Dimensão mínima: o comprimento não pode ser menor que 14cm e a largura não pode ser menor que 9cm.

Na DSE, que deverá ser preenchida por intermédio de computador conectado ao SISCOMEX, pelo exportador ou seu representante legal, deverão ser fornecidos, entre outros, os seguintes dados:

- Identificação do Exportador (número de inscrição do exportador no CNPJ ou CNPF);
- Tipo de Exportador (se pessoa física ou jurídica);
- Via de transporte (marítima, rodoviária, aérea, etc.);
- Identificação do veículo transportador;
- Peso bruto das mercadorias;
- Peso líquido das mercadorias;
- Valor total das mercadorias, em Reais;
- Classificação do produto na NCM - Nomenclatura Comum do Mercosul;
- Valor de acordo com a condição de venda (*Incoterms*), na moeda negociada;
- Descrição complementar da mercadoria exportada.

A DSE será registrada por solicitação do exportador, mediante numeração

automática única, seqüencial e nacional (reiniciada a cada ano), pelo SISCOMEX. Será admitido o registro de DSE pelo correio ou por intermédio de empresa de transporte internacional expresso, quando se tratar de remessa postal internacional, até o limite de US\$ 10,000.00 ou o equivalente em outra moeda, e de encomenda aérea, igualmente até o limite de US\$ 10,000.00 ou o equivalente em outra moeda.

Caso não tenha sido registrada no prazo de 15 dias, a DSE será cancelada automaticamente. Quando se tratar de exportação eventual realizada por pessoa física, a DSE poderá ser elaborada por servidor da Secretaria da Receita Federal lotado na unidade onde será processado o despacho aduaneiro.

A DSE será utilizada no despacho aduaneiro de bens:

- Exportados por pessoa física, com ou sem cobertura cambial, até o limite de US\$ 10,000.00;
- Exportados por pessoa jurídica, com ou sem cobertura cambial, até o limite de US\$ 10,000.00;
- Exportados, a título de ajuda humanitária, em casos de guerra ou calamidade pública;
- Exportados sob o regime de exportação temporária, para posterior retorno ao Brasil nas mesmas condições, ou após conserto, reparo ou restauração;
- Reexportados de acordo com a Instrução Normativa 150 da Secretaria da Receita Federal (SRF), que dispõe sobre o regime de admissão temporária de bens procedentes do exterior;

- Que devem ser devolvidos ao exterior, conforme estabelecido no Art. 30, inciso VI, da Instrução Normativa 155 da SRF;
- Contidos em remessa postal internacional, até o limite de US\$ 10,000.00;
- Contidos em encomenda aérea internacional, até o limite de US\$ 10,000.00, transportados por empresa de transporte internacional expresso porta a porta;
- Integrantes de bagagem desacompanhada.

18.1 DOCUMENTOS NECESSÁRIOS

São necessários os seguintes documentos no processo, os quais também deverão ser mantidos pelo exportador por cinco anos, para eventual apresentação à fiscalização aduaneira:

- Nota Fiscal de venda para exportação;
- Fatura Comercial nos moldes na negociação realizada;
- Conhecimento de embarque;
- Outros documentos, indicados em legislação específica.

Limitações do uso da Declaração Simplificada de Exportação (DSE):

- Exportações de mercadorias com valores de até US\$ 10.000,00;
- Limite de 10 NCM's (itens tarifários) por DSE;
- Não podem ser utilizadas Negociações antecipadas de câmbio: ACC e ACE;

- Restrita a mercadorias que não exijam anuência da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX);
- Não pode ser utilizada por exportações que possuam intermediação de agentes comerciais no país de destino.

Principais Vantagens :

- Simplificação dos trâmites;
- Dispensa da emissão de Registro de Exportação;
- Dispensa da emissão do Contrato de Câmbio;
- Dispensa do cadastramento prévio de despachante (utilizando empresa courier);
- Liberação alfandegária agilizada.

Alinhado à estratégia de estímulo às exportações, o serviço courier, regulamentado pela Receita Federal através da IN-57/96, combina diversas vantagens da Exportação Simplificada:

- Uma só empresa cuidando de todo processo;
- Serviço porta-a-porta;
- Rastreamento da remessa e prova de entrega;
- Melhor tempo de trânsito;
- Tarifa pré-determinada e com todas as taxas inclusas.

18.2 ENVIO DE AMOSTRAS

A globalização da economia traz consigo um crescente intercâmbio comercial

de bens e serviços entre os países num fluxo ágil e interativo.

Objetivando o acesso ao mercado externo, é importante que sejam enviadas amostras para a realização de futuros negócios.

Características da amostra:

- não deve ter fins comerciais (revenda);
- limite de valor de US\$ 5.000,00;
- não permite fechamento de câmbio; e
- limite de entrada no país de destino varia conforme a legislação vigente, devendo ser consultada.

Documentos que acompanham a amostra:

- Fatura comercial preenchida em inglês;
- Certificado Fitossanitário para remessas de origem animal ou vegetal;
- Declaração de produto não perigoso para remessas que contenham produtos químicos ou matérias-primas da indústria farmacêutica.

19 ACORDOS COMERCIAIS

19.1 ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO – ALADI

A Associação Latino-Americana de Integração – ALADI foi instituída pelo Tratado de Montevideu, em 12/08/1980, para dar continuidade ao processo de integração econômica iniciado em 1960 pela Associação Latino-Americana de Livre Comércio – ALALC.

Este processo visa a implantação, de forma gradual e progressiva, de um mercado comum latino-americano, caracterizado principalmente pela adoção de preferências tarifárias e pela eliminação de restrições não-tarifárias.

A ALADI reúne doze países classificados em três categorias, de acordo com as características econômico-estruturais:

De Menor Desenvolvimento Econômico Relativo - PMDER:

- Bolívia
- Equador
- Paraguai

De Desenvolvimento Intermediário - PDI:

- Chile
- Colômbia
- Peru
- Uruguai
- Venezuela
- Cuba

Demais países:

- Argentina
- Brasil
- México

19.2 MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL)

O MERCOSUL evoluiu a partir de um processo de aproximação econômica entre Brasil e Argentina, iniciado em meados dos anos 80. Esse processo pode ser descrito na seguinte ordem cronológica:

Em 1985, os presidentes do Brasil e da Argentina firmaram um acordo de integração conhecido como "Declaração de Iguazu".

Em 1986, assinou-se a Ata para Integração Argentino-Brasileira, ocasião em que foi instituído o Programa de Integração e Cooperação Econômica - PICE, entre os dois países. A Ata baseava-se nos princípios que mais tarde nortearam o Tratado de Assunção: flexibilidade, que permitiria ajustes no ritmo e objetivos, gradualismo, simetria (para que houvesse harmonização de políticas específicas que interferem na competitividade setorial) e equilíbrio dinâmico (que proporcionaria uma integração setorial uniforme).

Em 1988, assinou-se o Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento Argentina - Brasil. Na oportunidade, foram assinados Protocolos (perfazendo um total de 24) sobre diversos temas, tais como: bens de capital, trigo, produtos alimentícios industrializados, setor automotivo, cooperação nuclear, transporte marítimo e transporte terrestre, entre outros.

Em julho de 1990, foi firmada a Ata de Buenos Aires, que fixou para janeiro de 1995 a data do início da vigência de um mercado comum entre os dois países.

Em dezembro de 1990, os Protocolos acima referidos foram consolidados em um só instrumento denominado Acordo de Complementação Econômica-ACE 14,

firmado entre Brasil e Argentina, que constituiu o referencial adotado posteriormente no Tratado de Assunção.

Em 26.03.1991, foi firmado o Tratado de Assunção entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai para a constituição do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL.

19.3 ACORDO DE COMPLEMENTAÇÃO ECONÔMICA N.º 2 - PEC BRASIL/URUGUAI

O Acordo de Complementação Econômica nº 2 - Brasil/Uruguai, internalizado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 88.419, de 20/06/83, ainda é utilizado para a comercialização de produtos do Setor Automotivo, até a efetiva entrada em vigor da Política Automotiva do Mercosul.

O intercâmbio bilateral destes produtos deve seguir as regras estabelecidas no 60º Protocolo Adicional ao ACE 02, incorporado à legislação brasileira pelo Decreto n.º 4.421, de 14/10/2002.

Segundo o referido Protocolo, os produtos automotivos serão comercializados entre as Partes Signatárias com uma margem de preferência de 100% (0% de tarifa *ad valorem* intra-zona) sempre que satisfizerem os requisitos de origem e as outras condições estabelecidas neste acordo.

19.4 ACORDOS EM NEGOCIAÇÃO

Em 1990, o Presidente dos Estados Unidos, George Bush, lançou a "Iniciativa

para as Américas", a qual visava ao aprofundamento das relações daquele país com a América Latina, que assim voltava a figurar entre as prioridades de política externa dos Estados Unidos. Na época, constavam como pontos importantes da Iniciativa as questões dos investimentos, da dívida externa e do comércio. Nasceu naquela ocasião a idéia de constituir uma área de livre comércio do Alasca à Terra do Fogo.

Este projeto foi retomado pelo sucessor de Bush, Bill Clinton, que chamou os países do hemisfério para uma Reunião de Chefes de Estado e de Governo em Miami. Assim, em 10 de dezembro de 1994, ocorreu em Miami a Reunião de Cúpula das Américas, reunindo chefes de Estado de 34 países do continente, exceto Cuba, que decidiram dar início à constituição da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA).

O documento oficial que saiu deste encontro contém uma Declaração de Princípios e um Plano de Ação. Na Declaração de Princípios, os países se propõem a um pacto pela preservação e fortalecimento da democracia, promoção da prosperidade, erradicação da pobreza e da discriminação, desenvolvimento sustentável e conservação do meio ambiente. Para o cumprimento das diretrizes contidas na Declaração de Princípios, os países ali representados elaboraram um Plano de Ação para cada um dos temas acima citados, onde também aparecem os passos a serem dados para a formação da ALCA, inclusive com um cronograma inicial para os trabalhos.

No dia 30 de junho de 1995, em cumprimento ao calendário estabelecido pela Cúpula de Miami, realizou-se a primeira reunião dos Ministros de Comércio do hemisfério (Reunião Ministerial de Denver). O documento oficial deste primeiro

encontro já mencionava que a ALCA teria como base os acordos sub-regionais e bilaterais existentes e que o acordo seria um empreendimento único (*single undertaking*) e compatível com os dispositivos do Acordo da OMC.

Para preparar o terreno das negociações, decidiu-se criar 7 Grupos de Trabalho cobrindo as áreas: acesso a mercados, procedimentos aduaneiros e regras de origem, investimentos, normas e barreiras técnicas ao comércio, medidas sanitárias e fitossanitárias, subsídios, *antidumping* e direitos compensatórios e economias menores.

Na II Reunião dos Ministros de Comércio da região (Reunião Ministerial de Cartagena), reafirmou-se o compromisso com o avanço das negociações até o final do século e foram criados quatro novos Grupos de Trabalho cobrindo as áreas de Compras Governamentais, Direitos de Propriedade Intelectual, Serviços e Política de Concorrência. Foi solicitado à OEA que procedesse à compilação de informações a respeito dos mecanismos de solução de controvérsias utilizados nos acordos bilaterais e sub-regionais de comércio no hemisfério. No documento, reconhece-se a importância da participação do setor privado no processo da ALCA.

Em maio de 1997, o Brasil foi sede de uma Reunião Ministerial (Reunião Ministerial de Belo Horizonte). Nesta reunião foram examinados os resultados do programa de trabalho acordado nas Reuniões anteriores e o progresso substancial da liberalização do comércio no hemisfério desde a Cúpula de Miami. Acordou-se que as negociações da ALCA começariam a partir da Reunião de Santiago, que se realizaria em março de 1998, e que na reunião de São José da Costa Rica seriam estabelecidos os objetivos, enfoques, estruturas e localização das negociações.

Reafirmou-se princípios negociadores como o empreendimento único, a decisão por consenso, a coexistência com outros acordos regionais, a compatibilidade com os dispositivos da OMC e a possibilidade dos países negociarem isoladamente ou como bloco de que façam parte.

Conforme havia sido acordado em Cartagena das Índias, estabeleceu-se o Grupo de Trabalho sobre Solução de Controvérsias. Concordou-se que a questão do meio ambiente e sua relação com o comércio seria mantida em observação, acompanhando o andamento das discussões do Comitê de Comércio e Meio Ambiente da OMC.

Em março de 1998, realizou-se em São José da Costa Rica a quarta reunião ministerial da ALCA, que marcou o final da fase preparatória e o início efetivo das negociações. Nesta ocasião, os Ministros de Comércio recomendaram aos Chefes de Estado que as negociações fossem iniciadas a partir da II Cúpula das Américas, em Santiago do Chile, marcada para abril daquele ano, mantendo-se o compromisso de concluí-las até 2005.

A Reunião de São José serviu, também, para definir a estrutura inicial das negociações, estabelecendo o Comitê de Negociações Comerciais, os 9 grupos de negociação, os Comitês Consultivos e o sistema de rodízio da presidência da ALCA e dos grupos de negociação.

O item c), que estabelece o compromisso com as regras e disciplinas do GATT, particularmente com o Art.XXIV e com o Art. V do GATS;

O item e), que reafirma o princípio do empreendimento único (*single undertaking*);

O item f), que estabelece que a ALCA poderá coexistir com acordos bilaterais e sub-regionais na medida em que os direitos e obrigações assumidos ao amparo desses acordos não estejam cobertos pelos direitos e obrigações da ALCA, ou os ultrapassem;

O item l), segundo o qual os diferentes níveis de desenvolvimento devem ser levados em conta para que haja plena participação de todos os países na ALCA.

Em Acesso a Mercados, estabelece-se que todo o universo tarifário está sujeito à negociação e que é possível negociar diferentes cronogramas de negociação. Na parte de agricultura, estabelece-se que medidas sanitárias e fitossanitárias não sejam aplicadas de maneira arbitrária de forma a restringir o comércio de produtos agrícolas e que os subsídios às exportações sejam eliminados no hemisfério.

Na II Cúpula das Américas, realizada em Santiago do Chile, em abril de 1998, os chefes de Estado e de Governo do Hemisfério instruíram os Ministros de Comércio a iniciarem as negociações sobre a ALCA, de acordo com o que ficou estabelecido em São José da Costa Rica. A Cúpula recordou que as negociações deveriam estar concluídas até 2005 e medidas específicas de facilitação de negócios deveriam ser acordadas até o final do século.

O documento oficial traz no seu Plano de Ação quatro partes: a primeira é relativa à Educação, que é entendida como a chave para o progresso; a segunda trata da preservação e fortalecimento da democracia, da justiça e dos direitos humanos; a terceira parte aborda o tema da Integração Econômica e Livre Comércio; e a quarta fala da erradicação da pobreza. Em junho do mesmo ano de

98, realizou-se na Argentina a primeira reunião do Comitê de Negociações Comerciais(CNC), sendo que o principal resultado desta reunião foi a definição de um programa de trabalho específico para cada grupo de negociação. Após esta, foram realizadas diversas reuniões, conforme o cronograma abaixo:

Segunda reunião: Paramaribo, Suriname, 2 e 3 de dezembro de 1998.

Segunda reunião (Continuação): Miami, Florida, 27 e 28 de abril de 1999.

Terceira reunião: Cochabamba, Bolívia, 28 e 30 de julho de 1999.

Terceira reunião (Continuação): Miami, Florida, 14 e 15 de outubro de 1999.

Quarta reunião: Toronto, Canadá, 1 e 2 de novembro de 1999.

Desta forma, chegou-se à Reunião Ministerial de Toronto, que marcou o início de uma nova fase da negociação, onde o objetivo estava na busca do acordo sobre temas controversos, principalmente nos grupos de acesso a mercados, em função da definição de métodos, modalidades e cronograma de desgravação, e agricultura, pela questão dos subsídios agrícolas, picos e escalada tarifária. Isto foi feito através de um esforço de redação de esboços de Acordo para os diversos temas da ALCA, remetidos para análise dos Ministros de Comércio.

19.4.1 Princípios Negociadores

A posição do governo brasileiro, quanto a uma futura Área de Livre Comércio das Américas – ALCA, tem sido na direção de que se alcance nas negociações um equilíbrio de ganhos e concessões entre os 34 países. Na Reunião Ministerial de Belo Horizonte (maio de 1997), presidida pelo Brasil, adotou-se um conjunto de

princípios negociadores fundamentais: Processo decisório por consenso/*Single undertaking* ou indissolubilidade do pacote negociador.

Coexistência da ALCA com acordos bilaterais e sub-regionais de integração e de livre comércio mais amplos ou profundos. Compatibilidade da ALCA com os acordos da OMC.

Desde o início do processo ALCA, reconheceu-se a grande importância da participação da sociedade civil nas discussões envolvendo a formação da área de livre comércio, por isso, paralelamente às Reuniões Ministeriais, sempre realiza-se o Fórum Empresarial das Américas, que conta com a participação, por cada país, de entidades representativas dos mais variados segmentos da sociedade.

20 CONCLUSÃO

Com vistas ao desenvolvimento econômico, a meta prioritária da política de comércio exterior brasileira, de forma progressiva, tem sido a elevação das receitas provenientes da exportação, bem como a adequação diante da necessidade crescente de importações, atuando no intuito de seu cumprimento através de incentivos e normas, contribuindo significativamente para tal propósito os acordos e tratados internacionais, a nomenclatura comum do Mercosul, entre outras iniciativas.

Na organização da sistemática de comércio exterior, exerce importante papel o conhecimento dos termos e suas aplicações, bem como a constante necessidade de atualização do profissional da área no que tange às leis e normas.

O excesso de terminologias e burocracia acaba dificultando a sistemática de comércio exterior que deveria, pela própria dinâmica da área, tratar-se de um processo rápido e eficaz.

Muitas vezes, há necessidade de diversificar as definições dada a complexidade e a variedade de maneiras existentes para realizar determinado processo. Como o caso dos *incoterms*, por exemplo, as treze definições são totalmente pertinentes, cada qual com a sua destinação e procedimento, porém, na prática, ocorrem muitas dúvidas a respeito e a falta de informação acaba por simplificar erroneamente o processo, utilizando-se outro termo no intuito de que permaneçam tacitamente as condições estabelecidas anteriormente.

Normalmente, existe um entendimento entre as partes, porém faz-se necessário, diante do crescente número de processos e relações internacionais,

uma documentação exata e correta, evitando danos e prejuízos a qualquer uma das partes envolvidas.

O conhecimento pertinente à área de comércio exterior é amplo e detalhado, portanto há que se primar pela qualificação do profissional.

Existe uma tendência atual de desprezar-se a formação profissional em determinada área, desde que o funcionário seja capaz de realizar as atividades com menor ônus para a empresa. Enganam-se, as empresas, ao pensar desta maneira, pois acabam em prejuízo a longo prazo devido à ignorância de teorias muito importantes e diretamente ligadas à necessidade da área em questão.

Isso não significa que nenhuma outra formação se equipararia ao conhecimento necessário para o exercício de determinada função, mas, em se tratando de tal caso, deveria-se, ao menos, considerar a abundância de normas e teorias que precisam ser sabidas e, dada a sua extensão, exigir que o funcionário possa obter este conhecimento através de cursos/especializações ou fornecê-los, o que acabaria por gerar custos.

Pequenos detalhes são importantes em cada documentação apresentada, podendo suprimir ou gerar maiores gastos, revertendo-se em benefícios ou prejuízos diretos para a empresa.

Há que se tratar, também, da simplificação constante dos processos de exportação, que deve ser promovida pelos órgãos responsáveis, procurando realmente motivar o seu crescimento. Porém, sempre, lembrando-se da necessidade do controle, no intuito de evitar fraudes e procedimentos que possam prejudicar a sua eficácia.

Longe da perfeição, e nem mesmo em se tratando de tentar alcançar tamanho objetivo utópico, o aprimoramento da sistemática de comércio exterior é uma temática que exige constante atenção e empenho, das mais diversas partes envolvidas, mas sempre em busca da excelência nas negociações, reduzindo prejuízos e permitindo o verdadeiro crescimento econômico do país.

É um processo que vai desde a formação dos profissionais da área até as empresas que dispõem destes e as normas e teorias envolvidas.

Para tanto, a evolução é um importante fator que contribui positivamente na adaptação de recursos que visam beneficiar as relações internacionais e, somada aos determinantes já mencionados, com certeza, o objetivo será atingido a medida em que se dá o crescimento das exigências que se apresentam no dia-a-dia desta rotina.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aprendendo a exportar. Disponível em: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm. Acesso em: 20 abr. 2005.

BIZELLI, João dos Santos; BARBOSA, Ricardo. **Noções básicas de Importação.** 9. ed. São Paulo, Aduaneiras, 2002.

Dados econômicos sobre o Brasil. Disponível em: www.cni.org.br. Acesso em: 10 mar. 2005.

Exportação / Importação / Mercado / Legislação. Disponível em: www.netcomex.com.br. Acesso em: 10 mar. 2005.

GUEDES, Maria M. M.; PINHEIRO, Silvia M. **Anti-Dumping, Subsídios e Medidas Compensatórias,** 2º ed. Aduaneiras, 1996.

Legislação e Normas / Economia e Finanças. Disponível em: www.bcb.gov.br. Acesso em: 14 mar. 2005.

Negociações Internacionais - Acordos Comerciais. Disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/secex/negInternacionais/acoComerciais/acoComAladi.php>. Acesso em: 23 abr. 2005.

Nomas Administrativas de Exportação. 20. ed. Aduaneiras, 2001.

RATTI, Bruno. **Comércio Internacional e Câmbio,** 9º ed. Aduaneiras, 1997.

Regulamento Aduaneiro. 14. ed. Aduaneiras, 2000.

Revista Comércio Exterior Edição Especial. (Banco do Brasil). ed. UEN Internacional do Banco do Brasil, junho, 99.

WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior e Despacho Aduaneiro**, 3º ed. Juruá 2001.

GLOSSÁRIO

Ad valorem – Valor adicionado, utilizado nos fretes e cobrado a partir do valor FOB ou FCA da mercadoria.

Admissão temporária – Regime aduaneiro especial que permite a importação de bens que devam permanecer no País durante prazo fixado, com suspensão total ou parcial de tributos.

Aladi – Associação Latino-Americana de Integração – Congregação de países que têm como objetivo o estabelecimento de um mercado comum latino-americano, formada por: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

Alfândega – Repartição pública encarregada de vistoriar bagagens e mercadorias em trânsito e depositadas, para fins de cobrança dos correspondentes direitos de entrada e saída.

Alfandegamento – Autorização dada por órgão competente para locais onde serão exercidos os serviços de controle e fiscalização aduaneiros.

Alíquota ad valorem – Percentual do imposto de importação que incide sobre o valor aduaneiro do bem tributado.

Amostras sem valor comercial – Bens representados por quantidade, fragmentos ou partes, estritamente necessários para dar a conhecer sua natureza, espécie e qualidade.

AWB – Airwaybill ou airbill – Conhecimento de embarque aéreo. É documento não-negociável, emitido pelo transportador.

B/L – Ver Bill of Lading.

Bagagem – Para efeitos de tratamento tributário são considerados como bagagem os bens novos ou usados, destinados ao uso ou consumo pessoal do viajante, em compatibilidade com as circunstâncias de sua viagem.

Banco Avisador – Aquele que "avisa", ou seja, entrega o Crédito ao Beneficiário.

Banco Confirmador – Aquele que confirma o Crédito.

Banco Designado – O banco, indicado no Crédito, ao qual o Beneficiário deverá entregar os documentos; confunde-se com o Banco Remetente.

Banco Emitente – Aquele que, a pedido do Tomador, emite o Crédito.

Banco Negociador – Aquele que atribui valor ao Crédito, que "compra" o risco. No dia-a-dia é confundido com o Banco Remetente, ou seja, o banco ao qual os documentos são apresentados.

Banco Reembolsador – Um terceiro banco a quem o Banco Negociador ou o Banco Remetente solicitará o reembolso do pagamento. Geralmente, o reembolso está sujeito à Publicação 525. Ver Publicação 525.

Banco Remetente – O banco ao qual os documentos são entregues pelo Beneficiário e que promove a sua remessa para o Banco Emitente ou a outro indicado no Crédito.

Base de cálculo do imposto de importação – É o valor aduaneiro da mercadoria, aqui considerado como sendo o valor da mercadoria mais o frete e seguro internacional, ajustado conforme os métodos do Acordo de Valoração Aduaneira.

Beneficiário – O mesmo que vendedor (geralmente, o exportador), é aquele que recebe o valor do Crédito.

Bill of Lading – Conhecimento de Embarque marítimo, negociável, emitido pelo transportador ou seu agente, à ordem, nominativo ou ao portador.

Blank Endorsed Bill of Lading – Conhecimento de Embarque endossado em branco, ou seja, sem indicação do endossatário. Dentre outras situações, o endosso em branco é exigido nos conhecimentos de embarque marítimos negociáveis, emitidos ao portador.

Brochura – O mesmo que "Publicação", ao fazer referência às publicações da CCI.

Carta de Crédito – Letter of Credit (L/C).

Carta de Crédito Standby – Um tipo de instrumento de garantia. Originária dos EUA, é hoje utilizada em quase todo o mundo, inclusive para assegurar pagamentos de operações comerciais.

CCI – Câmara de Comércio Internacional – Organização não governamental, com sede em Paris, que tem, dentre outros objetivos, o de desenvolver estudos com vistas a promover a uniformização de costumes e práticas comerciais internacionais.

CCR – Convênio de Pagamentos e Créditos Recíprocos – Sistema de pagamentos controlado pelos bancos centrais que abrange os países da ALADI e a República Dominicana.

CFR – Cost and Freight.

Charges – Despesas em geral. Na mensagem SWIFT MT 700, indica quais as despesas que deverão ser absorvidas pelo Beneficiário e/ou pelo Tomador. Caso não haja indicação, as despesas correrão por conta do Tomador.

Charter Party Bill of Lading – Conhecimento de Embarque de Afretamento. Documento emitido sob um contrato de afretamento.

CI – Comprovante de Importação.

CIF – Custo da mercadoria somado ao seguro e frete internacional (cost, insurance and freight).

CIP – Transporte e Seguro Pagos até... (Carriage and Insurance Paid to...).

Clean – Diz-se do Conhecimento de Embarque que não indica nenhuma condição defeituosa dos bens e/ou de sua embalagem. O conhecimento que contém tais indicações é, tecnicamente, denominado claused bill of lading, foul bill of lading ou, ainda, dirty bill of lading. Normalmente, a exigência clean aparece com a exigência on board.

Compromisso de Reembolso – Compromisso de pagamento assumido pelo Banco Reembolsador em um Crédito.

Conferência aduaneira – Ato exercido pela fiscalização que tem por finalidade identificar o importador, verificar a mercadoria, determinar seu valor e classificação e constatar o cumprimento de todas as obrigações, fiscais e outras.

Conhecimento de Embarque – Documento emitido pelas empresas de transporte internacional atestando o recebimento da mercadoria, as condições de transporte e a entrega da mercadoria – Bill of Lading (B/L) – Conhecimento Marítimo; Airway Bill (AWB) – Conhecimento Aéreo.

Consignação – Remessa de produtos ao exterior, com o objetivo de promover a comercialização de forma a competir com similares locais ou de terceiros países, em face da proximidade em que se encontra o produto.

Consignatário – Aquele que recebe a posse de mercadoria para ser negociada.

Consignee – Consignatário. Pessoa física ou jurídica indicada no documento de transporte que tem o direito de reclamar os bens ao transportador, no destino. Para os efeitos legais, presume-se o proprietário da carga.

Crédito Direto – Ou straight credit é o Crédito que tem como Banco Designado o próprio Banco Emitente. Nenhum outro banco está autorizado a pagar, aceitar ou a negociar referido Crédito. O Crédito é restrito ao próprio Banco Emitente.

Crédito Documentário – Trata-se de compromisso bancário de pagamento condicionado, emitido por um banco (Banco Emitente), por conta e ordem de um tomador (em regra, o comprador), em favor de um Beneficiário (geralmente o vendedor). O Banco Emitente assume o compromisso de pagar certa quantia, à vista ou a prazo, ao Beneficiário, desde que este comprove, documentalmente, ter cumprido todos os termos e condições indicados no referido instrumento. O mesmo que Carta de Crédito ou Crédito.

Crédito Irrevogável – Crédito que só pode ser emendado ou cancelado com a anuência das partes envolvidas. Trata-se de compromisso firme do Banco Emitente e do Banco Confirmador, se houver.

Crédito Livrementemente Negociável – Diz-se do Crédito que permite ao Beneficiário apresentar os documentos a qualquer banco (credit available with any bank).

Crédito por Aceite (utilizável por aceite) – Crédito com pagamento a prazo. É apresentado um saque que, aceito pelo Banco Emitente ou outro sacado indicado no Crédito, será pago no seu vencimento. Frequentemente, é descontado no ato da apresentação.

Crédito por Negociação (utilizável por ...) – Crédito em que o pagamento é efetuado ao Beneficiário, contra documentos em ordem. O Banco Negociador "compra" o risco da operação. Atribui valor aos documentos.

Crédito por Pagamento (utilizável por ...) – Trata-se de crédito para pagamento à vista. É o mesmo que "crédito utilizável por pagamento à vista".

Crédito Restrito – Aquele que indica o banco (Nominated Bank/Banco Designado) ao qual os documentos devem ser apresentados.

Crédito Revogável – Crédito que pode ser cancelado ou emendado sem prévia anuência do Beneficiário, exceto quando já utilizado.

Crédito Rotativo – Aquele que se reabilita após a sua utilização, permitindo ao

Beneficiário sucessivas utilizações, sem necessidade de qualquer emenda.

Crédito tributário – Montante do tributo devido à Administração Pública.

Crédito – O mesmo que Crédito Documentário e Carta de Crédito.

Currency code amount – Na mensagem SWIFT MT 700, indica a moeda e o valor do Crédito.

DAC – Depósito Alfandegado Certificado – Regime aduaneiro especial que permite o depósito, no mercado interno, sob regime alfandegado, de produtos já comercializados com o exterior, considerados exportados para todos os efeitos fiscais, creditícios e cambiais.

DAF – Delivered At Frontier.

DDP – Delivered Duty Paid.

DDU – Delivered Duty Unpaid.

Dead line – Prazo-limite para entrega da carga para embarque.

Deck – O convés ou piso dos navios.

Declaração de importação – Documento-base do despacho de importação que deve conter a identificação do importador, a identificação, a classificação, o valor aduaneiro e a origem da mercadoria, dentre outras informações.

DEQ – Delivered Ex Quay.

DES – Delivered Ex Ship.

Descarregamento – Ação de descarregar ou retirar uma mercadoria de um veículo transportador.

Desembaraço aduaneiro – Ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência

aduaneira seguido da autorização para a entrega da mercadoria ao importador.

Despacho aduaneiro – Procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador para possibilitar o desembaraço aduaneiro.

Despacho para consumo – Significa colocar a mercadoria disponível para uso, em condições de livre circulação no mercado interno, após terem sido pagos os tributos, quando devidos.

DI – Declaração de Importação.

Documento de Transporte Multimodal – Conhecimento de Embarque que cobre o transporte realizado por, pelo menos, duas modalidades diferentes, emitido pelo transportador ou pelo operador de Transporte Multimodal – OTM.

Documento de Transporte – Exclusivamente os documentos emitidos por transportador, armador, operador de transporte, em geral, ou pelos agentes destes (os conhecimentos de embarque, em regra).

Documentos de Embarque – O conjunto dos documentos exigidos pelo Crédito.

Documentos de Seguro – Documentos exigidos, particularmente, nas operações CIF e CIP – Apólice ou Certificado de Seguro.

Draft – Ver Saque.

Drafts at – Na mensagem SWIFT MT 700, indica a exigência de saque e o seu prazo ou vencimento.

Drawback – Incentivo à exportação que permite a importação de insumos, desonerados de impostos (matérias-primas, materiais secundários, partes e peças), utilizados na industrialização de produtos a exportar ou já exportados.

DSI – Declaração Simplificada de Importação.

Embarcador – Aquele que entrega uma mercadoria para embarque, não necessariamente o exportador, ou que aparece no conhecimento de embarque como tal.

Embarques Parcelados – Aqueles que obedecem a uma programação estipulada no Crédito. Também chamados de embarques escalonados ou programados.

Embarques Parciais – Diz-se quando os bens relativos a uma operação são embarcados em vários lotes distintos. Não se caracterizam como parciais os embarques efetuados no mesmo navio, na mesma viagem, para o mesmo destino, ainda que tenham sido realizados em datas e locais diferentes, com diferentes conhecimentos de embarque, desde que as demais condições do crédito tenham sido cumpridas.

Entrepasto aduaneiro – Regime especial que permite a importação de mercadoria estrangeira para armazenamento em recinto alfandegado de uso público, com suspensão do pagamento dos impostos.

Entrepasto aduaneiro na exportação – É o que permite a armazenagem de mercadoria destinada à exportação, sendo dividido em regime comum e regime extraordinário.

Entrepasto industrial sob controle informatizado – Regime especial que permite à empresa importar com suspensão do pagamento dos tributos, sob controle informatizado, mercadorias para serem submetidas à operação de industrialização e posterior exportação.

Exportação temporária – Saída de produtos do País, por tempo determinado, com suspensão do pagamento de impostos, inclusive o de exportação, condicionada à sua reimportação no estado em que foram exportados.

Exportação temporária para aperfeiçoamento passivo – Saída de mercadoria nacional ou nacionalizada, por tempo determinado, para ser submetida a processo

de transformação, elaboração, beneficiamento ou montagem no exterior e posterior reimportação do produto resultante.

Exportador – O vendedor de uma mercadoria ao exterior.

EXW – Ex Works.

FAS – Free Alongside Ship.

Fato gerador do imposto de importação – Momento em que ocorre a obrigação de pagar o tributo, considerado aqui a entrada da mercadoria no território aduaneiro, ocorrendo para efeito de cálculo na data de registro da declaração de importação.

Fatura Comercial – Documento emitido e assinado pelo exportador contendo as características da operação comercial (commercial invoice).

Fatura Pro Forma – Documento emitido pelo exportador contendo as características da cotação da operação comercial (Pro Forma invoice).

FCA – Transportador Livre (Free Carrier).

FCR – Forwarder's Certificate Receipt – Documento que atesta o recebimento dos bens, emitido por Transitário de Carga.

FOB – Valor do produto posto livre a bordo do navio (Free on Board).

Freight Collect – Frete a cobrar, ou seja, a pagar. Pode ser pago em qualquer lugar, porém, em regra, é pago no destino.

Freight Forwarders – Transitário de Carga.

Freight Payable at Destination – Semelhante ao freight collect, porém, só pode ser pago no destino.

Freight Prepaid ou Freight Paid – Frete pré-pago ou frete pago. Diz-se do frete, em

regra, pago na origem, por ocasião do embarque dos bens.

Frete collect – Frete por conta do importador.

Frete prepaid – Frete pago pelo exportador (antecipado).

HAWB – House Airway Bill – Conhecimento Aéreo emitido pelo Consolidador da carga.

House (casa) – Expressão que se usa para container, indicando que ele será ovado ou desovado na casa do embarcador ou consignatário.

House Bill of Lading ou House B/L – Conhecimento Marítimo emitido por um freight forwarder (transitário de carga).

ICC – International Chamber of Commerce – Câmara de Comércio Internacional, sediada em Paris.

ICMS – Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviço de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicações.

Importação – Ato de introduzir no País mercadoria procedente de outro país.

Importador – O comprador de uma mercadoria vinda do exterior.

Imposto de Exportação – Tributação aplicada sobre determinados produtos com o objetivo de regular sua comercialização internacional, impedir o desabastecimento interno ou mesmo dificultar a sua comercialização internacional.

Imposto de Importação – Alíquota fixada na Tarifa Externa Comum aplicada sobre a base de cálculo do tributo.

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados.

Jurisdição aduaneira – Poder atribuído à autoridade aduaneira para fazer cumprir a

administração das atividades e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

L/C – Abreviatura de Letter of Credit (Carta de Crédito).

Licenciamento de importação – Autorização para importação deferida pelos órgãos anuentes de forma automática ou não-automática, por meio do Siscomex.

Loja franca – Regime aduaneiro especial que permite a estabelecimento instalado em zona primária de porto ou de aeroporto alfandegado importar mercadoria com suspensão do pagamento de tributos até a sua venda a passageiro em viagem internacional, contra pagamento em cheque de viagem ou em moeda estrangeira conversível.

Manifesto de carga – Documento que registra o transporte de mercadorias por qualquer via, contendo a identificação do veículo e sua nacionalidade; o local de embarque e o de destino das cargas; o número de cada conhecimento; a quantidade, a espécie, as marcas, o número e o peso dos volumes; a natureza das mercadorias; o consignatário de cada partida; a data do seu encerramento e o nome e a assinatura do responsável pelo veículo.

MAWB – Master Airway Bill – Conhecimento Aéreo emitido pelo Transportador para o Consolidador da carga.

Mercadoria abandonada – Considera-se abandonada a mercadoria que permanecer em recinto alfandegado sem que o seu despacho de importação seja iniciado no decurso dos prazos previstos em regulamento.

Mercosul – Mercado Comum do Sul – Objetiva a integração econômica e comercial entre seus parceiros – Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.

Multas na importação – Penalidades pagas em dinheiro por inobservância por parte do importador das normas estabelecidas e que podem ser administrativas ou fiscais.

A multa pode ser também moratória, ou seja, por falta de pagamento.

Multimodal Transport Document – Ver Documento de Transporte Multimodal

Nacionalização – Significa transferir da economia estrangeira para a nacional a propriedade da mercadoria.

NCN – Sigla indicativa de no commercial value (sem valor comercial).

NVOCC – Sigla indicativa de Non-Vessel-Operating Common Carrier. Trata-se de um armador comum que não é proprietário de navio.

Objeto do seguro – Designação dada a qualquer interesse segurado, sejam coisas, responsabilidades, obrigações, direitos ou garantias.

Obrigação tributária na importação – Surge com a ocorrência do fato gerador, ou seja, com a entrada da mercadoria estrangeira no território nacional.

On board – Diz-se do Conhecimento de Embarque Marítimo que indica esta condição para evidenciar que os bens foram recebidos a bordo de um navio designado. Esta condição pode ser indicada por uma expressão pré-impressa no Conhecimento de Embarque, ou por uma anotação em tal documento, on board notation. É condição exigida em todas as operações CFR e CIF e, em outras, quando o Crédito assim determina. Ver Clean.

ONU – Organização das Nações Unidas (United Nations Organization).

Origin Certificate – Certificado de Origem.

OTM – Operador de Transporte Multimodal, podendo ser, ou não, um Transportador.

Packing List (Romaneio) – Relação de mercadorias ou volumes.

País de origem – Aquele onde houver sido produzida a mercadoria, ou onde tiver ocorrido a última transformação substancial.

País de procedência – Aquele onde se encontra a mercadoria no momento de sua aquisição.

Prejuízo – Qualquer dano ou perda que reduz, na quantidade ou qualidade, o valor dos bens.

Prescrição – Extinção do prazo para reclamação dos direitos ou obrigações previstas nos contratos.

Pro Forma Invoice – Fatura pro forma. Documento emitido pelo vendedor com vistas a efetuar uma oferta firme ao comprador. Aceita a oferta, tem-se o contrato de compra e venda.

Proteção à bandeira brasileira – É obrigatório o transporte de mercadorias em navio de bandeira brasileira quando importadas por qualquer órgão da Administração Pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta, e de qualquer outra mercadoria a ser beneficiada com isenção ou redução do imposto.

Railway Consignment Note – Conhecimento de Embarque Ferroviário.

RE – Registro de Exportação – Registro informatizado elaborado no Siscomex que aglutina num único documento as informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal relativas a uma exportação.

Recintos alfandegados – São locais assim declarados pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possa ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro.

Regime de tributação simplificada – Permite a classificação genérica, para fins de despacho de importação, de bens integrantes de remessa postal internacional, mediante a aplicação de alíquotas diferenciadas do imposto de importação e isenção do imposto sobre produtos industrializados, podendo ser estendido às encomendas

aéreas internacionais transportadas ao amparo de conhecimento de carga.

Regimes aduaneiros especiais – Permitem a importação de bens com suspensão do pagamento de tributos que devam permanecer no País por prazo determinado.

Reimportação – Significa trazer de volta ao País mercadoria que foi exportada temporariamente.

RES – Registro de Exportação Simplificado – Denominado também Simplex, reúne num único documento os elementos relativos a uma exportação de valor até dez mil dólares ou seu equivalente em outras moedas.

Revisão aduaneira – Ato pelo qual é apurada, após o desembaraço aduaneiro, a regularidade do pagamento dos impostos e dos demais gravames devidos à Fazenda Nacional, da aplicação de benefício fiscal e da exatidão das informações prestadas pelo importador na declaração de importação.

Rodovia – Estradas de rodagem pelas quais trafegam caminhões e carretas no transporte de cargas.

RV – Registro de Venda – Documento elaborado anteriormente ao RE, para os produtos cuja comercialização internacional seja processada por bolsas internacionais.

Sacado – Aquele contra quem foi emitido um saque, uma letra de câmbio; o emitente de uma nota promissória. Nas operações com Crédito, geralmente, é o Banco Emitente ou outro indicado no próprio Crédito.

Sacador – O Emitente de um saque ou de uma letra de câmbio. Nas operações com Crédito, geralmente é o Beneficiário.

Salvados – Bens com valor econômico que escapam ou sobram do sinistro.

Saque – O mesmo que Letra de Câmbio (bill of exchange). Título de créditos

normalmente exigido pelo Crédito. Em regra, é emitido pelo Beneficiário contra o Banco Emitente ou contra outro sacado indicado no Crédito. Pode ser à vista ou a prazo.

SGP – Sistema Geral de Preferências – É um programa, dos países desenvolvidos, de benefícios tarifários de isenção total ou parcial do imposto de importação sobre produtos adquiridos de países em desenvolvimento.

SGPC – Sistema Global de Preferências Comerciais – Acordo multilateral entre países em desenvolvimento que objetiva vantagens mútuas na concessão de redução tarifária do imposto de importação.

Ship's convenience – O transporte de carga fracionada pelo armador, utilizando um container para servir a diversos embarcadores.

Shiper's load and count – Peso e quantidade segundo o embarcador.

Shipment – Embarque.

Shipper – Embarcador. Na maioria dos casos é o próprio Beneficiário. Não havendo instrução em contrário, no Crédito, poderá ser um terceiro. É o mesmo que Consignorator (consignante ou consignador).

Sight Draft – Saque à vista. Ver Saque.

Siscomex – Sistema Integrado de Comércio Exterior – Sistema informatizado e controlado pelos órgãos governamentais intervenientes no comércio exterior, que controlam as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações.

SWIFT – Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications.

Tara – Diferença entre os pesos bruto e líquido, representando a embalagem da mercadoria, o peso do container vazio, ou peso do veículo vazio.

TEC – Tarifa Externa Comum.

Território aduaneiro – Compreende todo o território nacional, e a jurisdição dos serviços aduaneiros abrange as zonas primárias e secundárias.

Transbordo – Transferência direta de mercadoria de um para outro veículo.

Trânsito aduaneiro – Regime aduaneiro especial que permite o transporte de mercadoria no território nacional, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão do pagamento de tributos.

Vistoria aduaneira – Destina-se a verificar a ocorrência de avaria ou de extravio de mercadoria estrangeira entrada no território aduaneiro, a identificar o responsável e a apurar o crédito tributário dele exigível.

Vistoria de sinistro – Inspeção efetuada por peritos habilitados, após o sinistro, de modo a verificar e estabelecer os danos ou prejuízos sofridos pelo objeto segurado

Waiver – Documento emitido pelo DMM – Departamento da Marinha Mercante, para que mercadorias prescritas, quer dizer, aquelas importadas com benefícios governamentais, possam ser transportadas em navio estrangeiro na falta de navio de bandeira nacional.

Zona Franca de Manaus – Área de livre comércio de importação e de 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.

Zona primária – Área demarcada pela autoridade aduaneira nos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados.

Zona secundária – Compreende o território aduaneiro, com exclusão da zona primária, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

ANEXOS

Anexo A – Tabela de *incoterms*

CUSTOS	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP
Embalagem e marcação													
Carregamento													
Transporte Interno (País do Exportador)													
Desembaraço Aduaneiro na Exportação (Partida)													
Movimentação em Terminal (Partida)													
Seguro da Viagem Principal	○	○	○	○	○		○		○	○	○	○	○
Transporte da Viagem Principal													
Movimentação em Terminal (Chegada)													
Desembaraço Aduaneiro na Importação (Chegada)													
Transporte Interno no Destino													
Descarga no Destino													
Transferência de Riscos (do Vendedor para o Comprador)	No local designado na origem	Na entrega ao transportador indicado pelo comprador	No costado do navio, no cais do porto de embarque	Ao cruzar a amurada do navio, no porto de embarque			Na entrega ao transportador contratado pelo vendedor	Na entrega no ponto da fronteira	A bordo do navio, no porto de destino	No cais do porto de destino		No local designado, no destino	

■ Vendedor ■ Comprador ■ Vendedor - Comprador ○ - Opcional

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo C - Nota fiscal para transporte interno de mercadorias

NOTA FISCAL - Mod.01		Data de Emissão:								
<input checked="" type="checkbox"/> SAÍDA <input type="checkbox"/> ENTRADA DESTINATÁRIO/REMETENTE		Data de Saída / Entrada:								
Data Limite para emissão: dd/mm/aa		Hora da Saída:								
Natureza da Operação Mercadoria destinada à Exportação	CF/OP	Inscrição Estadual do substitutivo tributário	CNPJ:							
			CF/DF:							
DESTINÁRIO/REMETENTE										
Nome/Razão Social:										
Endereço:		Bairro:								
Município:	Fone/Fax:	UF:	Inscrição Estadual:							
FATURA										
Pagamento mediante Carta de Crédito à vista										
DADOS DO PRODUTO/SERVIÇO										
Cod. Prod.	Descrição	Cls. Fis.	Sit. Tribut	Unid Pç	Quant	VI. Unit R\$	VI. Total R\$	Aliq. IPI	Aliq. ICMS	VI. IPI R\$
CÁLCULO DO IMPOSTO										
Base de Cálculo ICMS	VI. do ICMS	Base de Cálculo ICMS subst	VI. ICMS subst	VI. Total Produtos						
VI. do Frete	VI do Seguro	Outras despesas acessórios	VI. Total IPI	VI. Total da Nota						
TRANSPORTADOR/VOLUMES TRANSPORTADOS										
Nome / Razão Social	Frete por conta	Placa do Veículo	UF	CNPJ						
	1-Emitente									
	2-Destinatário									
Endereço	Município	UF	Inscrição Estadual							
Quantidade	Espécie	Marca	Número	Peso Bruto						
				Peso Líquido						
DADOS ADICIONAIS		CÓDIGO DE SITUAÇÃO TRIBUTÁRIA								
Mercadorias destinadas à Exportação	A) Tabela "A" Ordem da Mercadoria	B) Tabela "b" Trib. ICMS								
RE No. 000000 de dd/mm/aa	0- Nacional	0 - Tributada integralmente								
Não incidência do ICMS conforme a Lei 1254/96, art. 3º, Item 1.	1-É estrangeira - Importação direta	1 - Tributada e com cobrança do ICMS por substituição tributária								
Não incidência do IPI, conforme artigo 40, inciso 6º, decreto 2637/98.	2-É estrangeira - Adquirida no mercado interno	2-Com redução de base de cálculo								
		3-Isenta ou não tributada e com								
		4-Isenta ou não tributada								
		5-Com suspensão ou deferimento								
		6-ICMS cobrado anteriormente por								
		7-Outras/mm								

Anexo D – Registro de exportação

Registro de Exportação - RE

SISBACEN 85004-7993/097 4363413	SISCOMEX	22/05/2001 10:54
TRANSAÇÃO PCEX 300 REGISTRO DE OPERAÇÕES DE EXPORTAÇÃO		MCEX501A
-----PCEX501A - INCLUSÃO DE REGISTRO DE EXPORTAÇÃO-----		
NUMERO DO REGISTRO:	DATA REGISTRO: 22.05.2001	
01 - EXPORTADOR:		
a- OGC/CPF: _____		
b- NOME DO EXPORTADOR: _____		
02 - ENQUADRAMENTO DA OPERAÇÃO:		
a- Código: _____		
b- NUM DO RV: _____	f- DATA LIMITE: _____	
c- NUM DO RC: _____	g- MARGEM NÃO SACADA %: _____	
d- GE/DE/RE VINCULADO: _____	h- NUM DO PROCESSO: _____	
e- DVRI VINCULADO: _____		
03 - UNIDADE RF DESPACHO: _____		
04 - UNIDADE RF EMBARQUE: _____		
05 - IMPORTADOR: _____		
a- NOME: _____		
b- ENDEREÇO: _____		
c- PAIS: _____		

ENTRA * SEQUE PF8/20 = LIMPA PF2/14 = CORRIGE PF3/15 = RETORNA		
PF9/21 = TRANSAÇÃO PF1/13 = SOS PF12/24 = ENCERRA		

SISBACEN 85004-7993/097 4363413	SISCOMEX	22/05/2001 10:54
TRANSAÇÃO PCEX 300 REGISTRO DE OPERAÇÕES DE EXPORTAÇÃO		MCEX501B
-----PCEX501B - INCLUSÃO DE REGISTRO DE EXPORTAÇÃO-----		
NUMERO DO RE:	DATA REGISTRO: 22.05.2001	
06 - PAIS DE DESTINO FINAL: _____		
07 - INSTRUMENTO DE NEGOCIAÇÃO: _____		
08 - CODIGO CONDIÇÃO DA VENDA: _____		
09 - ESQUEMA DE PAGAMENTO TOTAL: _____		(calculado)
a- MODALIDADE TRANSAÇÃO: _____		
b- MOEDA: _____		
c- VALOR PAGTO ANTECIPADO: _____		
d- VALOR PAGTO A VISTA: _____		
e- NUMERO DE PARCELAS: _____		
f- PERIODICIDADE: _____		g- INDICADOR: ___ (D ou M)
h- VALOR DA PARCELA: _____		
i- VALOR MARGEM NÃO SACADA: _____		(calculado)
j- VALOR EM CONSIGNAÇÃO: _____		
k- VALOR S/ COBERTURA DE CÂMBIO: _____		
m- VALOR FINANCIADO RC: _____		

ENTRA * SEQUE PF8/20 = LIMPA PF2/14 = CORRIGE PF3/15 = RETORNA		
PF9/21 = TRANSAÇÃO PF1/13 = SOS PF12/24 = ENCERRA		

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo E – Romaneio de embarque (*Packing List*)

Romaneio de Embarque						
EXPORTADOR:				IMPORTADOR:		
FATURA COMERCIAL:				DATE:		
OBSERVAÇÕES:						
ITEM NR	QTD	UNIDADE	DESCRIÇÃO DA MERCADORIA	PESO LÍQUIDO	PESO BRUTO	METRO CUBICO
			TOTAL			
NOTAS:						

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo F – Conhecimento de embarque marítimo (*Bill of Lading - B/L*)**Conhecimento de Embarque Marítimo - (B/L)**

CODE NAME: "CONGENBILL" - EDITION 1994

B/L Nº

Shipper

BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Consignee

Notify Address

Vessel

Part of loading

Port of discharge

Shipper's description of goods

(of which
being responsible for loss or damage howsoever arising)

on deck at shipper's risk: the carrier not

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated:
Received on account of freight:

Time used for loading.....days.....hours

SHIPPEDat the port loading in apparent good order and condition
on board the vessel for carriage to the port of discharge
or discharge or to near thereto as she may safely get the
goods specified above.Weight, measure, quality, quantity, condition, contents
and value unknown.IN WITNESS whereof the master or agent of the said
Vessel has signed the number of Bills Of Lading indicated
below all of this tenor and date, any one of which being
accomplished the others shall be void.

Freight payable at

Place and date of issue

Number of original B/L

Signature

Anexo G – Conhecimento de embarque aéreo (Airway Bill AWB)

Conhecimento de Embarque - Aéreo (AWB)																	
Shipper's Name and Address			Shipper's account number			Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity											
Consignee's Name and Address			Consignee's account number														
Issuing carrier's Agent Name and City						Accounting Information											
Agent's IATA Code			Account No.														
Airport of departure (Addr of first carrier) and requested Routing																	
to	Routing and destination				to	by	to	by	Currency	CHGS code	#FOLL PPD COLL	other: PPD COLL	Declared value for carriage	Declared value for customs			
Airport of destination	Flight/Date (for carrier use only) Flight/Date				Amount of insurance		INSURANCE - If shipper requests insurance in accordance with conditions on reverse hereof indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance.										
Handing Information																	
No of pieces RCP	Gross Weight	Kg Lb	Rate Class Commodity Item No	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and quantity of goods (incl dimensions and volume)										
Prepaid		Weight Charge		Collect		Others Charges											
Valuation Charge		Insurance Premium															
Tax		Total other charges due agent															
Total other charges due carrier		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulation.															
Total prepaid											Total collect		Signature of Shipper or his Agent				
Currency Conversion Rates											cc charges in Dest. Currency		Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent				
For Carriers Use Only at Destination		Charges at destination		Total collect charges													

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo H – Conhecimento de transporte ferroviário (CTF)

Conhecimento de Embarque - Ferroviário**CONHECIMENTO DE EMBARQUE DE MERCADORIAS POR FERROVIA**
GUIA DE EMBARQUE DE MERCADORIA POR FERROCARRIL

Nº


SÉRIE A

À ORDEM		NÃO À ORDEM		CONHECIMENTO GUIA DE EMBARQUE	
DATA (FECHA)			CONSIGNAÇÃO Nº		CONDIÇÃO DE FRETE (FLETE):
PROCEDÊNCIA :				DESTINO :	
REMETENTE (REMITENTE) :					
ENDEREÇO (DIRECÇÃO)					
CONSIGNATÁRIO :					
ENDEREÇO (DIRECÇÃO)					
NOTIFICAR :					
ENDEREÇO (DIRECÇÃO)					
VOLUMES			MARCAS Y NÚMEROS	DESCRIÇÃO DAS MERCADORIAS DESCRIPCIÓN DE LAS MERCADERÍAS	
QUANTIDADE	ESPÉCIE	PESO			
CLÁUSULAS ESPECIALES					
NÚMERO DE ORIGINAL :				FRETE Y GASTOS	
RECIBO A BORDO : Se el presente conocimiento se emite con esta calificación <small>PAGARÁ A ESTE COSEJERO EN EL PERIODO DE VIGENCIA DEL PRESENTE DOCUMENTO EL TITULAR DEL FLETE Y GASTOS DEL PRESENTE DOCUMENTO.</small>					
LOCAL E DATA LUGAR Y FECHA					
ASSINATURA FIRMA				TOTAL	
				<small>SE O FLETE FOR "A PAGAR" SERÁ VÁLIDA A QUOTAÇÃO PEDIDA NESTE DOCUMENTO. SE EL FLETE FUE "A PAGAR" TENDRÁ VALOR EL TIMBRE DE PAGO SEÑALADO EN ESTE DOCUMENTO.</small>	

ORIGINAL

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo I – Conhecimento de embarque rodoviário (CRT)

Conhecimento de Embarque - Rodoviário					
 Conhecimento internacional de Transporte rodoviário Carta de Porte Internacional por Carretera		<p>O transporte realizado ao abrigo deste Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário está sujeito às disposições do Código sobre o Contrato de Transporte e a responsabilidade civil do transportador. Assume a responsabilidade de mercadorias, as quais serão todo subjeção condições as regras as em prejuizo do remetente ou do consignatário. O transporte realizado sob esta carta de Transporte Internacional está sujeito a las disposiciones del convenio sobre el contrato de transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancías, las cuales serán todo subjección que se aparta de ellas en perjuizo del remitente o del consignatario.</p>			
1 Nome e endereço do remetente / Nombre y domicilio del remitente		2 Número / Número			
4 Nome e endereço do destinatário / Nombre y domicilio del destinatario		3 Nome e endereço do transportador / Nombre y domicilio del porteador			
6 Nome e endereço do consignatário / Nombre y domicilio del consignatario		5 Local e país de emissão / Lugar y país de emisión			
9 Notificar a / Notificar a		7 Local, país e data em que o transportador se responsabiliza pela mercadoria / Lugar, país y fecha en que el porteador se hace cargo de las mercancías			
		8 Local, país e data de entrega / Lugar, país y plazo entrega			
		10 Transportadores sucessivos / Porteadores sucesivos			
11 Quantidade e categorias de volumes, marcas e números, tipos de mercadorias, contêineres e acessórios / Cantidad y clases de bultos, marcas y números, tipo de mercancías, contenedores y accesorios		12 Peso bruto em Kg / Peso bruto en Kg			
		13 Volume em m³ / Volumen en m.cu			
		14 Valor / Valor moeda / moneda			
15 Custos a pagar / Gastos a pagar	Na origem / Monto remitente	Moeda / Moneda	Na destino / Monto destinatario	Moeda / Moneda	16 Declaração do valor das mercadorias / Declaración del valor de las mercancías
Frete / Flete					17 Documentos anexos / Documentos anexos
Outros / Otros					
Total / Total					18 Instruções sobre formalidades de alfândega / Instrucciones sobre formalidades de aduana
19 Valor do frete externo / Monto del flete externo					
20 Valor do reembolso contra entrega / Monto de reembolso contra entrega					
21 Nome e assinatura do remetente ou seu representante / Nombre y firma del remitente o su representante					22 Declarações e observações / Declaraciones y observaciones
Data / Fecha					
23 Nome, assinatura e carimbo do transportador ou seu representante / Nombre, firma y sello del porteador o su representante					24 Nome e assinatura do destinatário ou seu representante / Nombre y firma destinatario o su representante
Data / Fecha					

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo J – Carta de crédito

Carta de Crédito Comercial

MT S700	Issue of a Documentary Credit	Page 00001
		Func LPRBHE
Basic Header	F 01 BDERBRSPABHE 0000 000000	
Application Header	T 700 N	
User Header	Service Code 103:	
	Bank Priority 113:	
	Msg User Ref. 108:	
Sequence of Total	*27	:
Form of Doc. Credit	*40	:
Doc. Credit Number	*20	:
Ref. to Pre-advise	23	:
Date of Issue	31	:
Expiry	*31	Date Place
Applicant Bank	51	:
Applicant	*50	:
Beneficiary	*59	:
Amount	*32	Currency Amount
Pos. / Neg. Tol. (%)	39	:
Max. Credit Amount	39	:
Add. Amount Covered	39	:
Available with/by	*41	:
Drafts at...	42	:
Drawee	42	:
Mixed Paym. Details	42	:
Deferred Paym. DET.	42	:
Partial Shipments	43	:
Transshipment	43	:
Loading in charge	44	:
For Transport to...	44	:
Latest date of Ship	44	:
Shipment Period	44	:
Descript. of Goods	45	:
Documents required	46	:
Additional Cond.	47	:
Details of Charges	71	:
Presentation Period	48	:
Confirmation	*49	:
Reimbursing Bank	53	:
Instructions	78	:
"Advise Through"	57	:
Send. To Rec. Info.	72	:
Trailer		:
Error message Display		:
DWS 3686	Correspondent's SWIFT address in header must have length 8 or 11	
DWS 3574	Field 27 must be 1 numeric, then a "/" and then 1 numeric	
DWS 4233	Field SW 40 A does not contain a valid code word	
DWS 3519	Field SW 20 must be 1 to 16 characters	
DWS 3529	Field SW 31D DATE must have format YYMMDD	
DWS 3521	Field SW 59 must be 1 to 35 characters	
DWS 3531	Field SW32B CURRENCY CODE must be 3 letters	
DWS 3513	Field SW 41 option must be A D	
DWS 4233	Field SW49 does not contain a valid code word	

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo K – Borderô e carta de entrega

Borderô (Exportação)**Borderô (Exportação)**

		Para uso do Banco: Documentos recebidos para análise	
		Local e Data	
		Referência do Banco	
Agência		Data de regularização	
Exportador / Endereço / CGC		Sacado	
Entregamos os documentos vinculados à exportação aqui caracterizada e pedimos remetê-los ao exterior de acordo com as instruções indicadas a seguir.			
Data da Letra	Fatura / Saque nº	Valor	Prazo / Vencimento
Mercadoria			
Embarcação		Data do Embarque	
De		Para	
Documentos (quantidade)	Saque	Fatura comercial	Fatura comercial
		Certificado de origem	Seguro/Apólice/ Certificado
		Resumo	Certificado de acoboa
		Certificado de peso	Certificado de embarque
		Declaração	Outros
		Documento embarque	
Comissão de agente em conta gráfica			
Valor		Nome / Endereço do agente	
Pagamento a ser efetuado:			
<input type="checkbox"/> na liquidação do(s) Contrato(s) de Câmbio		<input type="checkbox"/> na liquidação da 1ª cambial no exterior	
<input type="checkbox"/> Carta de Crédito Nº _____		Datada de _____	
Emitida por _____		Enviar em cobrança através:	
Composta de aviso de abertura e de Nº _____		<input type="checkbox"/> do banco	
		<input type="checkbox"/> de correspondente de livre escolha desse banco	
		Instruir o banqueiro no sentido de obter:	
		<input type="checkbox"/> Aceite <input type="checkbox"/> Pagamento	
Comprometemo-nos em caráter irrevogável e irretroatável a:		Entregar documentos:	
A. indenizar esse Banco pelos gastos ou prejuízos resultantes do retardamento ou da não efetivação total ou parcial do crédito das divisas na conta desse Banco, em consequência do não cumprimento da emenda por nós aceita e não apresentada nesta oportunidade.		<input type="checkbox"/> Contra aceite <input type="checkbox"/> Contra pagamento <input type="checkbox"/> Contra pagamento	
B. devolver o valor pago por esse Banco quando da utilização do crédito, correspondente às divisas que não vierem a ser creditadas à conta desse Banco, em consequência do não cumprimento da emenda por nós aceita e não apresentada nesta oportunidade.		Protestar:	
O saldo da carta de crédito será		<input type="checkbox"/> Por falta de aceite <input type="checkbox"/> Por falta de pagamento <input type="checkbox"/> Não protestar	
<input type="checkbox"/> utilizado <input type="checkbox"/> cancelado <input type="checkbox"/> Declaramos-nos cientes da existência de discrepâncias entre a Carta de crédito e os documentos.		Documentos de embarque	
		<input type="checkbox"/> serão / foram entregues pela transportadora	
		<input type="checkbox"/> serão/foram remetidos diretamente aos compradores	
Nessa conta Nº _____		RE no SISCOMEX Nº _____	
Na agência _____			
Para esclarecimentos falar com _____		Telefone _____	
OBS: Contratos a serem aplicados			
CCP nº _____	Moeda estrangeira _____	Taxa R\$ _____	Importância R\$ _____
Atenção			
1. Caso não tenhamos anexado qualquer instrução necessária à perfeita liquidação da operação no exterior, fica esse banco desde já, autorizado a instruir o banqueiro de acordo com a melhor conveniência.			
2. Autorizamos o débito em nossa conta acima, referente às despesas porventura decorrentes de documentos de documentos ao exterior.			
Local e data _____		Local e data Assinatura _____	

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo L – Certificado ou apólice de seguro

Apólice de Seguro											
RAMO		ESPECIE		SUC.	CART.	APÓLICE		ENDOSSO	PROPOSTA	PROCESSAMENTO	
SEGURODO ENFEREÇO				VIGÊNCIA COMPETÊNCIA	INÍCIO						
					TÉRMINO						
<p>A..... SEGUROS DAQUI POR DIANTE DESIGNADA SEGURADORA, BASEANDO-SE NAS INFORMAÇÕES CONSTANTES DA PROPOSTA QUE LHE FOI INDICADA, DAQUI POR DIANTE DESIGNADO SEGURODO, PROPOSTA ESSA QUE, SERVINDO DE BASE, A EMISSÃO DA PRESENTE APÓLICE / SUPLEMENTO FICA FAZENDO PARTE INTEGRANTE DESTA CONTRATO, OBRIGA-SE A INDENIZAR, NOS TERMOS E SOB AS CONDIÇÕES GERAIS, PARTICULARIDADES E/OU ESPECIAIS CONVENCIONADAS, INSERTAS NA PRESENTE OU EM SEM ANEXOS QUE FAZEM PARTES INTEGRANTES DESTA DOCUMENTO, AS CONSEQUÊNCIAS DOS EVENTOS ADIANTE DISCRIMINADOS DE ACORDO COM AS ESPECIFICAÇÕES A SEGUIR INCORPORADAS</p>											
					CONTA DO PRÊMIO						
					Prêmio Tarifa						
					Custo						
Imposto											
Prêmio a Vista											
Juros		Prêmio a Prazo									
PAGAMENTOS/RESTITUIÇÃO DO PRÊMIO											
NP	VENCIMENTO			VALOR							
COR1/DV	CAR1/DV	CSR1/DV	COR2/DV	CAR2/DV	CSR2/DV	COR3/DV	CAR3/DV	CSR3/DV			
CR	NAT	RETENÇÃO	P.A	PARC	BANCO I	BANCO II	%DESCONTO	MOEDA	INSPE TOR	PAVOREC.	
CORRETOR											
Em testemunho do que, a seguradora neste ato assada por seu representante legal, assina esta apólice/suplemento etc.					UF	CIDADE		DATA		CIA DE SEGUROS.....	
Este documento somente terá validade com a prova do pagamento do prêmio a ele correspondente. Dentro do prazo, na rede bancária.											

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo M – Contrato de câmbio

Contrato de Câmbio de Compra
Modelo de Contrato de Câmbio de Compra de Exportação
Contrato de Câmbio de Compra - tipo 01
Exportação

Nº _____ / _____ DE _____ / _____ / _____ FL. Nº 01

As partes a seguir denominadas, respectivamente, comprador e vendedor, contratam operação de câmbio, nas condições aqui estipuladas.

Comprador:
CGC:
ENDEREÇO:
VENDEDOR:
CGC:
ENDEREÇO:

MOEDA:	TAXA CAMBIAL:
VALOR EM MOEDA ESTRANGEIRA: (_____)	
VALOR EM MOEDA NACIONAL: (_____)	

ENTREGA DE DOCUMENTOS	PRAZO DAS CAMBIAIS	LIQUIDAÇÃO ATÉ:
FORMA DE ENTREGA DA MOEDA ESTRANGEIRA:		
NATUREZA DA OPERAÇÃO: DESCRIÇÃO:		
PRÊMIO: ADIANTAMENTO:		
CORRETOR: CGC:		
CLÁUSULAS CONTRATUAIS		
OUTRAS ESPECIFICAÇÕES:		

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo N – Certificado de origem

Certificado de Origem

*Certificado de Origem
Certificate of Origin*

Exportador (Exporter)		
Endereço (Address)		
Comprador (Buyer)		
Endereço (Address)		
Consignatário (Consignee)		
Endereço (Address)		
Nome e país do porto de destino - Name and country of the destiny port		
Volume(s) / Volume(s)		Via de transporte / Means of Transport
Peso Bruto / Gross Weight		Peso líquido / Net Weight
NCM/SH(1)	Denominação das mercadorias / Description of merchandises	US\$ - FOB
Declaração de origem / Declaration of Origin		
Declaramos que a(s) mercadoria(s) acima indicada(s) e correspondente(s) a nossa fatura comercial nº _____ é (são) de origem brasileira.		We hereby declare that the above merchandise(s), corresponding to our invoice nº _____ is (are) of brazilian origin.
Belo Horizonte,		<i>Data, Carimbo e Assinatura do Exportador Date, Stamp and Signature of Exporter</i>
Certificação de Origem / Certification of origin		
A vista de documentos apresentados, certificamos a veracidade da declaração acima		In presence of documents we hereby certify that the above declaration is correct.
Belo Horizonte,		<i>Data, Carimbo e Assinatura do Exportador Date, Stamp and Signature of Exporter</i>
<i>(1) Nomenclatura Comum do Mercosul / Mercosul's Commodities Nomenclature</i>		

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/home.htm

Anexo O – Modelo de certificado fitossanitário

<p>Modelo de certificado fitossanitário</p> <p>(Preencher à máquina ou em letras do forma)</p> <p>Organização de Proteção Fitossanitária Nº _____</p> <p>de _____ Declaração Adicional</p> <p>Para: Organização de Proteção Fitossanitária</p> <p>de: _____</p> <p>DESCRIÇÃO DA PARTIDA</p> <p>Nome e endereço do exportador _____</p> <p>Nome e endereço do consignatário: _____</p> <p>Nome e descrição dos volumes: _____</p> <p>Marcas: _____</p> <p>Local de origem _____</p> <p>Meios de transporte: _____</p> <p>Ponto de entrada: _____</p> <p>Quantidade e nome do produto: _____</p> <p>Nome botânico dos vegetais: _____</p> <p>Certifico que os vegetais ou produtos vegetais acima inspecionados de acordo com os procedimentos apropriados e foram considerados livres de pragas de quarentena, e inteiramente livres de outras pragas nocivas; e que a partida está de acordo com a legislação fitossanitária do país importador.</p>
