

## GESTÃO DAS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO: DO PEDIDO DE COMPRAS À ENTREGA DA CARGA DESEMBARAÇADA

### MANAGEMENT OF IMPORT OPERATIONS: FROM PURCHASE REQUESTS TO DELIVERY OF THE UNEMPLOYED LOAD

128

Vagner Ribeiro dos Santos<sup>1</sup>

1- *Docente da ETEC de Itapira “João Maria Stevanatto” e coordenador do curso de Gestão Empresarial da FATEC de Itapira “Ogari de Castro Pacheco”*

**Contato:** [vagner.santos16@fatec.sp.gov.br](mailto:vagner.santos16@fatec.sp.gov.br)

#### RESUMO

Devido à necessidade de obtenção de mercadorias no mercado externo e em face de várias peculiaridades a ser observado na gestão de uma operação de importação, o presente artigo visa compreensão de temas essenciais que possibilitam a coordenação de embarque de mercadorias no exterior com destino ao território aduaneiro brasileiro em atendimento as principais regulamentações vigentes no Comércio Exterior do Brasil.

**Palavras-chave:** Importação. Legislação Aduaneira. Comércio Exterior.

#### ABSTRACT

Due to the need to obtain goods in the foreign market and due to various peculiarities to be observed in the management of an import operation, this article aims at understanding essential issues that enable the coordination of shipments of goods abroad to the customs territory in compliance with the main regulations in force in Brazil's Foreign Trade.

**Keywords:** Import. Customs Legislation. Foreign Trade.

#### INTRODUÇÃO

Apesar de muitos autores tratarem os termos, comércio internacional e o comércio exterior como sinônimo, ressalta-se abaixo a diferença conceitual entre ambos:

Comércio internacional é o comércio desenvolvido entre países, limitado pelos interesses e possibilidades econômicas destes, bem como condicionado em sua

validade e efetividade, de uma forma geral, por normas de direito internacional. [Já] o comércio exterior refere-se às leis internas de um país que regularizarão e conseqüentemente, incidirão sobre as negociações comerciais envolvendo esse país e outro(s), validando e efetivando a correta aplicação dessas leis. Sendo o Estado responsável por normatizar e administrar as atividades, pois esse tem interesses políticos, econômicos e sociais que refletem a sua política de desenvolvimento e resguardam as deficiências econômicas do país. (SILVA apud TIMO, 2010, p. 20).

A partir de 1990 o Governo Collor iniciou sua gestão com um programa radical de estabilização que visava o combate do processo hiperinflacionário através da execução de uma política com novo padrão de desenvolvimento visando suavizar as desigualdades sociais, econômicas e buscando a valorização do trabalho e preservação do meio ambiente. Nesta época, a política de Importação adotada eliminou os controles quantitativos, as isenções e reduções de Imposto de Importação e Imposto sobre o Produto Industrializado, possibilitando o governo vigorar uma política de tarifa aduaneira como instrumento único com reduções gradativas. A abertura de mercado favoreceu a inserção do mercado nacional no mercado global e competitivo na conquista de produtos com baixos custos, qualidade e tecnologia fomentando as relações comerciais internacionais, pois a indústria nacional não possui os padrões exigidos pelo mercado mundial e se utiliza mecanismo de importação.

Sendo assim, o comércio exterior brasileiro trata-se da normatização das operações de exportação e/ou importação entre o Brasil e demais nações. De acordo com o relatório de evolução do comércio brasileiro elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior, em 2013, foi contabilizado o montante recorde CIF de 250,6 bilhões de dólares americanos referente às importações brasileiras que representa 1,33 % do volume de importações mundiais no mesmo período e o CIF de 239,1 bilhões de dólares americanos em 2014.

Devido ao cenário econômico e político que estamos vivenciando, faz-se necessário o conhecimento as principais etapas na aquisição de produtos provenientes do mercado externo para eficiência e eficácia do processo de tomada de decisão pelos profissionais que necessitam de mercadorias importadas.

Considerando o volume expressivo das importações brasileiras, o presente trabalho apresenta de forma sucinta e objetiva os diversos conceitos para melhor compreensão da gestão de operações de importação, desde análise do pedido de compra ao mercado externo até a entrada da mercadoria desembaraça pelas autoridades aduaneiras.

O principal objetivo deste artigo é esclarecer as principais fases da gestão de uma operação de importação a fim de minimizarmos possíveis ônus em termos de tempo, custo e qualidade na coordenação dos processos de importação.

## METODOLOGIA

Pesquisas bibliográficas em livros especializados e sítios oficiais do governo federal quando a regulamentação das operações de comércio exterior brasileiro.

130

## COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO: OPERAÇÃO DE IMPORTAÇÃO

Denomina-se importação a entrada de mercadorias em um país, provenientes do exterior. Da mesma forma como ocorre na exportação, essa importação poderá compreender, também, os serviços ligados à aquisição desses produtos no exterior (fretes, seguros, serviços bancários). (RATTI, 2001, p. 349).

Segundo Keedi (2002, p. 15) “Importar é o ato de adquirir em outro país mercadoria de seu interesse, que sejam úteis à sua população e seu desenvolvimento, isto é, a entrada de bens produzidos no exterior”.

De acordo com os autores citados, a importação é a busca de produtos e/ou serviços alternativos no mercado externo, ou melhor, em outros países para satisfazer uma necessidade do mercado interno e contribuir ao progresso de uma nação.

Na visão de Keedi (2002), os principais motivos de um país importar mercadorias são: aquisição de insumos, a obtenção e utilização de fatores tecnológicos, condições climáticas, falta de fatores de produção como capital e inadequação da mão-de-obra.

O mesmo autor afirma que a importância da importação está relacionada à diversificação de mercados que favorece ao aumento de fornecedores, maior elasticidade nos preços, redução de custos e melhoria da qualidade advinda de novas tecnológicas, abertura de novos mercados que beneficiará a exportação.

O processo de importação está dividido em três parâmetros: administrativo, cambial e fiscal. O aspecto administrativo corresponde a todos os procedimentos mandatários para efetivação de uma importação e emprega-se conforme a operação e/ou tipo de mercadoria a ser importada. Abrange todos os atos que estão sob a responsabilidade da SECEX (Secretaria do comércio exterior), envolvendo a autorização para importar, que se finaliza com a emissão de Licença de Importação caso seja necessário;

Já o cambial se refere à cessão da moeda estrangeira para o exterior, cujo controle é realizado pelo Banco Central e que se processa por intermédio de um banco autorizado a operar em câmbio. No âmbito fiscal inclui-se o despacho aduaneiro, através do recolhimento de tributos, e que se finaliza com a remoção física da mercadoria da alfândega.

Rodrigues (2004) ressalta que a regulamentação das atividades de importação é regida pela Legislação Aduaneira, Tributária de Comércio Exterior, Administrativa de Comércio Exterior e Cambial. Para a resolução e aplicação das normas de comércio exterior são discriminados os principais órgãos que intervêm na importação:

- Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC): encontra-se a Secretaria-Executiva da Câmara do Comércio exterior, que coordena o encaminhamento e o cumprimento às decisões tomadas pela câmara;
- Secretaria de Comércio Exterior (SECEX): responsável pela formulação de propostas, medidas de programas políticos; participa de negociações, implementa mecanismos de defesa comercial;
- Departamento de Comércio Exterior (DECEX): elabora e avalia a evolução de mercados estratégicos, executa programas governamentais, administra o Sistema Integrado de comércio exterior (Siscomex);
- Câmara de Comércio Exterior (CAMEX): define as diretrizes de políticas aduaneiras; fixa alíquotas de imposto de importação, fixa direitos *antidumping*.
- Banco Central do Brasil (BACEN): efetua o controle dos capitais estrangeiros, regulamentação do mercado cambial, promoção de empréstimos externos.
- Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB): cabe ao órgão primordialmente, no que se refere ao comércio exterior, a fiscalização física e arrecadação de tributos decorrentes da atividade de comércio exterior, sendo sua competência inclusive a aplicação de normas nestes assuntos. A Receita Federal realiza o controle e a fiscalização na entrada ou na saída de mercadorias, pessoas e veículos nos portos, aeroportos e fronteiras alfandegadas.

## Política Brasileira de Importação

Bizelli (2002) observa que o processo de liberação das importações iniciou-se na década de 70, porém devido à crise mundial de petróleo foi necessária a implementação de alguns mecanismos protecionistas na prevenção da evasão de divisas e o favorecimento do controle da dívida externa.

Sendo assim, citam-se os principais mecanismos: sobretaxas tarifárias, elevação da alíquota do imposto de importação, suspensão temporária da emissão de guia de importação aos produtos considerados supérfluos, eliminação de benefícios fiscais, programas de importação, limitação quantitativa de importação para as empresas.

A partir de 1990 o Governo Collor iniciou sua gestão com um programa radical de estabilização que visava o combate do processo hiperinflacionário através da execução de uma política com novo padrão de desenvolvimento visando suavizar as desigualdades sociais, econômicas e buscando a valorização do trabalho e preservação do meio ambiente.

A Política Industrial e de Comércio Exterior que foi implantada com o objetivo de aumentar a eficiência da produção e comercialização de bens e serviços tinham duas direções: modernização industrial e comercial e implementação de modernas estruturas de produção.

A política de Importação adotada eliminou os controles quantitativos, as isenções e reduções de Imposto de Importação e Imposto sobre o Produto Industrializado, possibilitando o governo vigorar uma política de tarifa aduaneira como instrumento único com reduções gradativas.

A abertura de mercado favoreceu a inserção do mercado nacional no mercado global e competitivo na conquista de produtos com baixos custos, qualidade e tecnologia fomentando as relações comerciais internacionais, pois a indústria nacional não possui os padrões exigidos pelo mercado mundial e se utiliza mecanismo de importação.

## Aspectos Administrativos das Importações

As importações podem ser consideradas como definitiva, ou seja, quando ocorre a nacionalização da mercadoria que é a transferida da mesma para a economia nacional e sua integração ao ativo nacional; ou importação não definitiva, quando não há nacionalização com caráter temporário e sem cobertura cambial, efetuada sob Regime Aduaneiro Especial (Admissão Temporária) e que após a sua permanência no país, no período previamente estabelecido, serão reexportadas.

Quanto à classificação, as importações podem ser permitidas e não permitidas:

- Importações não permitidas - podem ocorrer devido ao país de origem da mercadoria (por razões de ordem econômica, política ou social, ou em função de recomendações de organismos internacionais) ou devido à própria natureza da mercadoria que se pretenda importar (com o objetivo de preservar o meio ambiente, a saúde pública, etc.);
- Importações permitidas – são em geral, processadas no SISCOMEX podendo ser efetuadas pelo importador, por conta própria, mediante habilitação prévia, ou por intermédio de representantes credenciados, nos termos e condições estabelecidos pela Receita Federal do Brasil (RFB). (NOGUEIRA, 2014, p. 10).

De acordo com a Portaria Secex nº 23/2011, as importações brasileiras sob o aspecto administrativo podem ser: dispensadas de licenciamento; sujeitas a licenciamento automático; e sujeitas a licenciamento não-automático. Como regra geral, as importações estão dispensadas do licenciamento, e, portanto, os importadores devem apenas realizar o registro da declaração de importação (DI) no Siscomex para iniciar os procedimentos necessário ao despacho aduaneiro junto à alfândega brasileira na unidade da Secretaria da Receita Federal do Brasil, presente na zona primária ou secundária.

Entretanto, em alguns casos, a importação de mercadoria pode estar sujeita ao licenciamento ou licença de importação (LI), “que é o registro exigido no caso de importação sujeitas a controles especiais pelo órgão licenciador” (CAPARROZ, 2014, p. 889) e dever ser realizado sempre antes do início do despacho aduaneiro. O licenciamento pode ocorrer de forma automática, e há possibilidade de ser efetuado após o embarque da mercadoria no exterior e, neste caso o órgão licenciador ou tem dez dias úteis para se manifestar; ou não automático, que há restrição de data de embarque, ou seja, o órgão

licenciador deve se manifestar em até 60 dias corridos e o deferimento de sua anuência dever ocorrer prévio ao embarque da mercadoria no exterior, caso contrário, o contribuinte pode sofrer sanções administrativas e/ou pecuniárias previstas em lei.

## Aspectos Tributários das Importações

Conforme o artigo 5º do Código Tributário Nacional mediante lei nº 5.172/66, os tributos são divididos em três espécies:

- Impostos “cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte” (Art. 16);
- Taxas “têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.” (Art. 77); e
- Contribuições de melhoria.

Nas operações de importação, os tributos incidentes são: Imposto de Importação – II, Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, Contribuição para o PIS/PASEP e COFINS, Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, CIDE-Combustíveis, Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS e a Taxa de Utilização do Siscomex.

### Imposto de importação – II

Tributo de competência federal “incidente sobre a entrada de produtos estrangeiros em território aduaneiro, ou seja, em território nacional” (ASHIKAGA, 2014, p 13), cujo fato gerador é a data do registro da declaração de importação de mercadoria submetida a despacho para consumo conforme o Inciso I do Art. 73 do Regulamento Aduaneiro, decreto-lei nº 6759/2009.

A base de cálculo do Imposto de Importação é o valor aduaneiro, ou seja, o valor da mercadoria importada, conforme definido no Acordo sobre a Implementação do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT 1994, promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994 que se aplica a alíquota *ad valorem* do Imposto de Importação presente na TEC/NCM (Tarifa Externa Comum - TEC, com base na Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM).

### Imposto sobre produtos industrializados - IPI

Nas operações de importação, o desembaraço aduaneiro de mercadorias proveniente do exterior é o fato gerador do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, tributo de competência federal, contudo este tributo é recolhido por ocasião do registro da Declaração de Importação – DI.

Conforme no decreto nº 6.006, de 28/12/2006, as alíquotas presentes na Tabela de Incidência do IPI (TIPI) importação são as mesmas aplicáveis nas operações no mercado interno sobre a soma do valor aduaneiro da mercadoria com o montante do Imposto de Importação que compõe a base de cálculo do IPI.

### Contribuição para o PIS/PASEP e COFINS

A Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/PASEP-Importação) e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (COFINS-Importação) foi intuída pela Lei federal nº 10.865, de 30 de abril de 2004.

O fato gerador e a base de cálculo destas contribuições são as mesmas que as observadas para o Imposto de Importação aplicado sobre as alíquotas que constam no Art. 8º da lei nº 10.865 alterada pela lei nº 13.137, de 19/06/2015.

### Adicional de frete para a renovação da Marinha Mercante - AFRMM

O AFRMM é um instrumento de ação político-governamental que se destina a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, cujo fato gerador do é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro.

O AFRMM é calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas: 25% na navegação de longo curso; ou 10% na navegação de cabotagem; ou 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

### Contribuição de intervenção no domínio econômico - CIDE - combustíveis

Na ocorrência de importação de petróleo e seus derivados, ou gás natural e seus derivados, e/ou álcool etílico combustível, haverá a incidência da CIDE-Combustíveis, cujo recolhimento deverá ser realizado na data do registro da Declaração de Importação.

De acordo com os Decretos nº 5.060/04 e nº 7.764/12, a base de cálculo deste tributo é a quantidade dos produtos sujeitos a sua incidência, importados ou comercializados no mercado interno, expressa na unidade de medida estabelecida para cada produto e as alíquotas específicas da Cide-Combustíveis são de: R\$ 230,00 por metro cúbico (m<sup>3</sup>), no caso de gasolinas e suas correntes; R\$ 70,00 por m<sup>3</sup>, no caso de diesel e suas correntes; e Zero, quando aplicáveis a: querosene de aviação, demais querosenes, óleos combustíveis com alto teor de enxofre, óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta e álcool etílico combustível.

## Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços – ICMS

Trata-se de um tributo de competência estadual não-cumulativo que além de incidir sobre a movimentação de produtos no mercado interno e sobre serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, também sobre os bens importados em geral, cujas alíquotas são variáveis devido ao princípio da seletividade, em razão da essencialidade do produto.

Vale ressaltar que há uma regulamentação própria do ICMS para cada um dos 26 Estados e o Distrito Federal, o que dá origem a, com diversas alíquotas e tratamentos tributários diferenciados que deverá ser consultado na Secretaria da Fazenda de cada uma das unidades de federal e do distrito federal.

## Taxa de utilização do Siscomex

De acordo com a Lei No. 9.716, de 26 de novembro de 1998, no ato de registro da Declaração de Importação (DI) no SISCOEX é devida a Taxa de Utilização do Siscomex, independentemente da ocorrência de tributo a recolher, sendo debitada em conta corrente, juntamente com os tributos incidentes na importação.

A Portaria MF No. 257 de 20 de maio de 2011 reajustou os valores definidos em Lei para os seguintes: R\$ 185,00 (cento e oitenta e cinco reais) por DI; e R\$ 29,50 (vinte e nove reais e cinquenta centavos) para cada adição de mercadorias à DI, observados os limites fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB).

## **Contratação e Liquidação de Câmbio na Importação**

Nas relações comerciais entre diferentes países é necessário, não apenas a transação de bens e/ou serviços, mas também a troca de moedas, ou seja, “compra e venda de moedas estrangeiras ou papéis que as representem” (RODRIGUES, 2004, p. 248), fenômeno conhecido como câmbio.

Ratti (2001) explica que o contrato de câmbio é um instrumento que formaliza, por intermédio do Sistema do Banco Central (Sisbacen), as operações de câmbio para liquidação dos compromissos externos contraídos pelo importador. Os prazos para liquidação das operações de câmbio podem ser: prontos ou futuros.

As liquidações prontas ocorrem em até dois dias úteis e são aplicadas nas operações internacionais sob a modalidade de pagamento antecipado. Necessita-se solicitar ao banco operador a liquidação imediata de câmbio.

As liquidações futuras realizadas com prazo superior aos dois dias úteis são executadas nas demais modalidades, cujo pagamento efetuado pelo importador ocorre após o embarque da mercadoria.



Sendo assim, deve-se analisar a obrigatoriedade ou não do fechamento de câmbio prévio ao embarque ou ao início do despacho aduaneiro na importação. Nos casos de pagamento antecipado, deve solicitar junto ao fornecedor estrangeiro a fatura proforma para o que o setor responsável possa proceder com a contratação e liquidação do câmbio e, então solicitar o comprovante de envio da remessa da moeda estrangeira e os dados do contrato de câmbio já liquidado.

## ANALISE DO PEDIDO DE COMPRA AO MERCADO EXTERNO

Antes da realização da primeira operação de importação e/ou exportação por conta própria, é necessário observar os seguintes artigos da portaria nº. 23, de 14 de julho de 2011 da SECEX em vigor:

Art. 2º As operações no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) poderão ser efetuadas pelo importador ou exportador, por conta própria, mediante habilitação prévia, ou por intermédio de representantes credenciados, nos termos e condições estabelecidos pela Receita Federal do Brasil (RFB).

...

Art. 8º A inscrição no Registro de Exportadores e Importadores (REI) da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) é automática, sendo realizada no ato da primeira operação de exportação ou importação em qualquer ponto conectado ao SISCOMEX.

§1º Os exportadores e importadores já inscritos no REI terão a inscrição mantida, não sendo necessária qualquer providência adicional.

§2º A inscrição no REI não gera qualquer número.

§3º O Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX) não expedirá declaração de que a empresa está registrada no REI, por força da qualidade automática descrita no caput.

...

Art. 11. A pessoa física somente poderá importar mercadorias em quantidades que não revelem prática de comércio, desde que não se configure habitualidade.

Para que uma pessoa jurídica possa ser realizar as operações de importações de forma direta, é necessário que haja uma adequação no seu contrato social para atuar nas atividades de importação, que seja habilitada a atuar no SISCOMEX e tenha a inscrição no REI (Registro dos Exportadores e Importadores).

Após a decisão pela aquisição de um determinado bem proveniente do exterior, é importante o estudo do pedido de compras sob o aspecto comercial e do tratamento administrativo e fiscal na importação, mediante análise da classificação fiscal das mercadorias, da condição de venda negociada, modalidade de transporte, determinação de contratação de seguro e modalidade de pagamento.

## Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM

A NCM é a classificação fiscal de mercadorias adotada pelo Brasil e os demais países-membros do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul) a partir de janeiro de 1995 com intuito de facilitar a relação completa de mercadoria e respectivos códigos baseado no SH (Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias), cuja definição consiste na ordenação sistemática e uniforme de produtos.

Desta forma, a NCM é composta por oito dígitos, dos quais “os seis primeiros são idênticos a padrão internacional estabelecido pelo SH, enquanto o sétimo e o oitavo dígitos (conhecidos como item e subitem) correspondem a desdobramento específico atribuído no âmbito do MERCOSUL” (CAPARROZ, 2014, p 476).

A utilização da NCM dá-se principalmente na cobrança do Imposto de importação, através da Tarifa Externa Comum (TEC) e no estabelecimento de direitos de defesa comercial (*antidumping*, compensatório e salvaguarda). Assim a sua identificação correta na DI é fundamental para o pagamento de tributo ou das sobretaxas aplicáveis como defesa comercial (BIZELLI, 2002, p. 97).

Este código tarifário deve ser aplicado em consulta ao tratamento administrativo e tributário na importação no SISCOMEX, a fim de estabelecer as ações necessárias a serem executadas. Mediante esta consulta é possível identificar se a importação da mercadoria é permitida, se há necessidade de anuência de algum órgão governamental, qual é a carga tributária incidente, existência de limitação de quotas, e restrição quanto a adoção de algum regime aduaneiro especial.

## Condições de Venda ou Termos do Comercio Internacional - INCOTERMS

Os termos do comercio internacional ou *INCOTERMS* (*INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS*) são “cláusulas contratuais inseridas nos contratos de compra e venda de mercadorias, que determinam a condição de entrega do bem e o momento que se da transferência da responsabilidade jurídica entre o comprador e vendedor” (CAPARROZ, 2014, p. 574). Vale ressaltar que é obrigatória a adoção de uma das cláusulas do *INCOTERM* na fatura comercial conforme artigo 557 do regulamento aduaneiro em vigor.

Mediante a publicação n. 715, a CCI (Câmara de Comércio Internacional) estabeleceu em 2010, a oitava edição do *Incoterms* compostos de 11 siglas sendo aplicada a partir de 1º de janeiro de 2011 e regulamentada pela legislação brasileira conforme a resolução CAMEX (Câmara do comercio exterior) nº 21, de 07/04/2011.

Estas cláusulas são representadas três letras conforme abaixo.

EXW (Ex Works), este termo estabelece que a obrigação do exportador seja apenas de entregar a mercadoria ao comprador no seu estabelecimento, portanto “não lhe cabe

responsabilidade alguma por despesas ou por riscos pelo carregamento da mercadoria em veículo a ser fornecido pelo comprador, a não ser que haja acordo específico nesse sentido” (RATTI, 2001, p 386).

FCA (*Free Carrier*), esta cláusula pode ser empregada em qualquer modalidade de transporte. O importador nomeará um local no mercado interno para o exportador entregar a mercadoria “livre e desembaraçada para exportação, porém não descarregada do veículo transportador, a custódia do transportador indicado pelo importador, o qual assumirá, a partir desse momento, o controle da mercadoria” (CASTRO, 2005, p 111) e será responsável por todos os riscos.

FAS (*Free Alongside Ship*), segundo Keedi (2002, p. 81) “a obrigação do vendedor encerra-se com a colocação da mercadoria ao lado do navio, pronta para ser içada pelos guindastes para embarque. A contratação do transporte principal, no caso o navio, é de responsabilidade do comprador”. Este termo é exclusivo da modalidade de transporte marítima.

FOB (*Free on Board*). “Na condição FOB, exclusivamente do transporte marítimo, o exportador arca com todos os custos e se compromete a entregar a mercadoria, livre e desembaraçada, [a bordo] do navio indicado pelo importador e ao porto de embarque designado no contrato de venda” (CASTRO, 2005, p 113).

CFR (*Cost and Freight*), nesse *Incoterms*, compete ao exportador o pagamento e a contratação do frete e a responsabilidade por todos os custos até a mercadoria [estar a bordo] do navio. Em contrapartida “o comprador deverá contratar e pagar o seguro da mercadoria e os gastos com o seu desembarque incluindo alvarengagem e despesas de atracação, diretos ou quaisquer outros impostos no lugar de destino”. (RATTI, 2001, p 391).

CIF (*Cost, Insurance and Freight*) é uma condição de venda aplicada apenas na modalidade de transporte marítima. Castro (2005, p 115) comenta que “na modalidade CIF o exportador tem como obrigação arcar com todos os custos para colocação da mercadoria dentro do navio, além de contratar o transporte, pagar o frete e o seguro internacionais até o porto de destino designado”. É importante ressaltar que a condição CIF a responsabilidade do exportador se encerra após a mercadoria transpor a armadura do navio no porto de origem.

CPT (*Carriage Paid To*) é um termo que pode ser aplicado a qualquer modalidade de transporte. Keedi (2002, p. 81) “O vendedor tem a obrigação de contratar o transporte local de destino nomeado, pagando o frete. A obrigação de entrega da mercadoria é para o transportador nomeado por ele, no país de exportação”. Nessa condição a responsabilidade do exportador termina no momento em que a mercadoria é entregue ao transportador, porém os custos no local de destino.

CIP (*Carriage and Insurance Paid to*) “pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte, inclusive multimodal, e determina a responsabilidade do exportador pela contratação e pagamento do transporte internacional e o do seguro da carga, às suas próprias expensas, até o local de destino” (CASTRO, 2005, p. 116). Keedi (2002)

complementa que o CIP "da mesma forma que o CPT, o risco cessa na entrega ao transportador".

DAT (*Delivered At Terminal*) "o comprador será responsável pelos riscos e custos após a descarga e entrega das mercadorias no terminal (como os relativos ao manuseio e transporte para outros locais)" (CAPARROZ, 2014, p. 606). O terminal pode ser cais, terminal de contêineres ou armazém, dentre outros, contudo a mercadoria não está desembaraçada para importação. Este termo pode ser empregado em qualquer modalidade de transporte.

DAP (*DELIVERED AT PLACE*): Esta condição que pode ser empregada em qualquer modalidade de transporte, o vendedor assume, até um ponto determinado no destino, desde que não seja um terminal, o risco e custos pela mercadoria pronta e sem estar desembaraçada para importação a ser desembarcada do veículo transportador.

DDP (*Delivered Duty Paid*) poder ser utilizada em qualquer modalidade de transporte. Castro (2005) diz que "o exportador assume todos os custos e riscos para a entrega da mercadoria ao importador, livre e desembaraçada, no local de destino final designado pelo importador no exterior, que pode ser uma fábrica, armazém ou depósito de terceiros". A respeito da proibição da adoção do DDP nas importações, considera que:

Nota: em virtude de o vendedor estrangeiro não dispor de condições legais para providenciar o desembaraço para entrada de bens do País, este termo não pode ser utilizado na importação brasileira, devendo ser escolhido o DAT ou DAP no caso de preferência por condição disciplinada pela ICC (Resolução CAMEX nº 21, de 07/04/2011)

## Modalidades de Transporte

O desenvolvimento humano favoreceu a criação de novos módulos de transporte de pessoas e mercadoria. A modernização desses meios de transporte como avanço da comunicação contribuiu para trocas comerciais entre diferentes países e culturas.

Desta forma, Rodrigues (2004) comenta as principais modalidades de transporte praticadas no comércio exterior: marítimo, rodoviário, ferroviário e aéreo.

O transporte marítimo é o mais utilizado no comércio exterior, visto que é possível uma movimentação de um grande volume de carga a um custo relativamente acessível; o outro fator que favorece o comércio internacional é a localização geográfica do Brasil, que possui uma grande costa marítima.

Segundo Rodrigues (2004, p. 257–258) os principais tipos de navio para o transporte de cargas são: *general cargo ship*, destinados à carga seca; *reefer*, para o transporte de cargas frigoríficas; *bulk carrier*, carga a granel, como açúcar; *full container ship*, apropriado ao transporte de container.

O transporte rodoviário é recomendado aos países fronteiriços sendo mais utilizado do que o ferroviário, devido à grande malha rodoviária existente. Suas principais características são: a simplicidade de funcionamento, o tipo de embalagem mais simples para este tipo de transporte. É possível ainda a realização do transporte "porta a porta"

(do estabelecimento do exportador até o estabelecimento do importador), e com menor tempo.

O transporte rodoviário também é muito empregado nas modalidades multimodais, por exemplo, quando é utilizada mais de uma modalidade de transporte como aéreo e rodoviário.

O Ferroviário é uma modalidade de transporte pouco utilizada no Brasil por causa da diferença de bitola, ou seja, a distância entre as faces internas dos boletos de trilhos de uma via férrea, implantada durante os períodos de guerras entre países, para se dificultar a invasão do território brasileiro. Entretanto é o mais adequado ao transporte de produtos com baixo valor agregado, tal como minério de ferro.

O transporte aéreo é mais apropriado a produtos perecíveis e cargas urgentes. Um dos fatores positivos é a velocidade de transição das mercadorias, porém com um custo elevado. As principais cargas transportadas são com alto valor agregado e /ou menor relação peso e volume.

## Seguro de Transporte Internacional

O seguro é a forma de contratação futura da preservação de bens ou serviço. Assemelha-se a uma aposta, já que é realizado contra um possível risco, que é a possibilidade de ocorrência de uma avaria, sem se saber se haverá ou não um sinistro, que é a efetivação do risco contratado. (KEEDI, 2002, p. 105).

A responsabilidade sobre a contratação do seguro internacional dependerá das condições ou termos comerciais acordados entre os importadores e exportadores, denominados *Incoterms*. A classificação de seguro internacional e a cobertura máxima discriminadas nas apólices ou certificados de seguro está relacionada com a modalidade de transporte.

O seguro de transporte aéreo tem as cláusulas de cobertura máxima denominada como “*All Risks*”, no Seguro de transporte marítimo, as cláusulas são conhecidas como “Cláusula A” e por fim, o seguro de transporte terrestre possui cláusulas expressas como “*Todos os riscos terrestres*”.

Além das cláusulas de cobertura máximas é plausível a contratação de cláusulas adicionais, tais como: cláusula de guerra e greve, cobertura dos impostos na importação e cláusula de extensão de cobertura.

## Modalidades de Pagamento

“As modalidades de pagamento são estabelecidas nos contratos de compra e venda internacionais ou em documentos equivalentes que determinam a maneira pela qual o exportador receberá o pagamento de sua venda ao exterior” (VASQUES, 2004, p. 251).

De acordo com Keedi (2002) as principais modalidades de pagamento são: pagamento antecipado, remessa sem saque, cobrança bancaria, mas há também o credito documentário ou carta de credito.

O Pagamento antecipado (*advanced payment*) é pouco praticado. Nessa modalidade de pagamento, o importador remeterá uma parte ou o pagamento integral da mercadoria ao exportador e posteriormente receberá os documentos e a mercadoria. Assim, o importador deve conhecer e confiar no exportador.

A remessa sem saque é mais praticada em operações comerciais *intercompany*, ou seja, empresas pertencentes a um mesmo grupo, onde os documentos são enviados diretamente ao importador para realização do desembaraço no destino e posteriormente o recebimento do pagamento pelo exportador, sendo que, nessa modalidade de pagamento, o exportador deve confiar na honestidade do importador.

Na modalidade de pagamento denominada de cobrança bancaria, a transação documental é realizada entre bancos, mediante a utilização do saque, título de crédito emitido pelo exportador contra o importador. Primeiramente o exportador, nomeado cedente, após o embarque da mercadoria remete os documentos ao banco no país de origem conhecido como banco remetente que mediante as instruções recebidas do cedente, envia os documentos ao banco no exterior, denominado banco cobrador.

Neste momento o banco cobrador avalia a forma de pagamento que será efetuada pelo importador, ou sacado, se for à vista o sacado liquidará o pagamento e retirará os documentos. Caso seja a prazo, o sacado fará o aceite do saque e realizará o pagamento no prazo discriminado no saque.

A carta de credito é a modalidade de pagamento bastante usual (o mais importante instrumento de pagamento bancário utilizado em operações de credito convencional ao comercio exterior). (CORTINAS LOPEZ, 2010, p.228).

A carta de credito consiste na emissão de um documento mediante o qual um banco (o banco emitente), por instruções de um cliente (o tomador de credito), ou em seu próprio nome, compromete-se a efetuar um pagamento a terceiro (o beneficiário) ou a sua ordem, ou deve pagar ou aceitar nos saques emitidos pelo beneficiário, contra entrega dos documentos estipulados, desde que os termos e condições do credito sejam cumpridos. O banco emitente pode, também, autorizar outro banco (geralmente situado no país exportador) a efetuar tal pagamento, ou a pagar, aceitar ou negociar tais saques.

## Instrução de Embarque

A instrução de embarque trata-se de um comunicado ao fornecedor estrangeiro ou seu representante com o detalhamento dos procedimentos de embarque e a documentação a ser apresentada, de acordo com as exigências dos procedimentos aduaneiros vigentes no Brasil.

De acordo com o artigo 553 do regulamento aduaneiro e o artigo 18 da instrução normativa IN SRF nº 680/2006, para instruir o registro da declaração de importação, são obrigatório os seguintes documentos: via original do Conhecimento de Carga ou documento equivalente; via original da Fatura Comercial, assinada pelo exportador; *packing list* (Romaneio de Carga), quando aplicável; o comprovante de pagamento dos tributos, exigível; e outros, a serem exigidos exclusivamente em decorrência de Acordos Internacionais ou de legislação específica, como por exemplo, MIC/DTA, no âmbito do ATIT, quando a via de transporte for rodoviária e/ou Certificado de Origem.

Segundo Cortinas Lopez (2004, p. 198) o conhecimento de carga é um “documento emitido pela companhia transportadora que atesta o recebimento da carga, as condições de transporte e a obrigação de entrega das mercadorias ao destinatário legal, no ponto de destino preestabelecido”. De acordo com o modal de transporte é uma espécie de conhecimento de transporte. Para os transportes marítimos é emitido o BL – *Bill of Lading*, nos casos aéreos é o AWB – *Airway Bill*, no modal de transporte rodoviário é o CRT – Conhecimento Rodoviário de Transporte e no ferroviário, TIF/DTA - Conhecimento de Transporte Ferroviário.

O romaneio de embarque ou *Packing List* é utilizado “para o embarque de mercadorias que se encontram acondicionadas em mais de um volume ou em um único volume que contenha vários tipos de produtos” (GARCIA, 2001, p 119). Segundo Cortinas Lopez (2004), a finalidade do *packing list* é facilitar a discriminação da carga, já que é um documento contendo uma relação de informações referente à quantidade, qualidade, peso e discriminação das mercadorias. O autor ainda recomenda que o romaneio de embarque seja elaborado previamente aos demais documentos de exportação para sirva de base de preenchimento.

Mattos (2010) relata que “a fatura comercial é o documento que espelha a operação de compra e venda entre o importador brasileiro e o exportador estrangeiro, podendo ser emitida por qualquer processo”. No momento que este documento for emitido pelo exportador, deve-se atender o disposto legal a seguir:

Art. 557. A fatura comercial deverá conter as seguintes indicações:

- I - nome e endereço, completos, do exportador;
- II - nome e endereço, completos, do importador e, se for caso, do adquirente ou do encomendante predeterminado;
- III - especificação das mercadorias em português ou em idioma oficial do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, ou, se em outro idioma, acompanhada de tradução em língua portuguesa, a critério da autoridade aduaneira, contendo as denominações próprias e comerciais, com a indicação dos elementos indispensáveis a sua perfeita identificação;
- IV - marca, numeração e, se houver, número de referência dos volumes;
- V - quantidade e espécie dos volumes;
- VI - peso bruto dos volumes, entendendo-se, como tal, o da mercadoria com todos os seus recipientes, embalagens e demais envoltórios;
- VII - peso líquido, assim considerado o da mercadoria livre de todo e qualquer envoltório;

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

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

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

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

XII - custo de transporte a que se refere o inciso I do art. 77 e demais despesas relativas às mercadorias especificadas na fatura;

XIII - condições e moeda de pagamento; e

XIV - termo da condição de venda (INCOTERM).

Parágrafo único. As emendas, ressalvas ou entrelinhas feitas na fatura deverão ser autenticadas pelo exportador. (Regulamento Aduaneiro, decreto nº 6.759, de 05/02/2009).

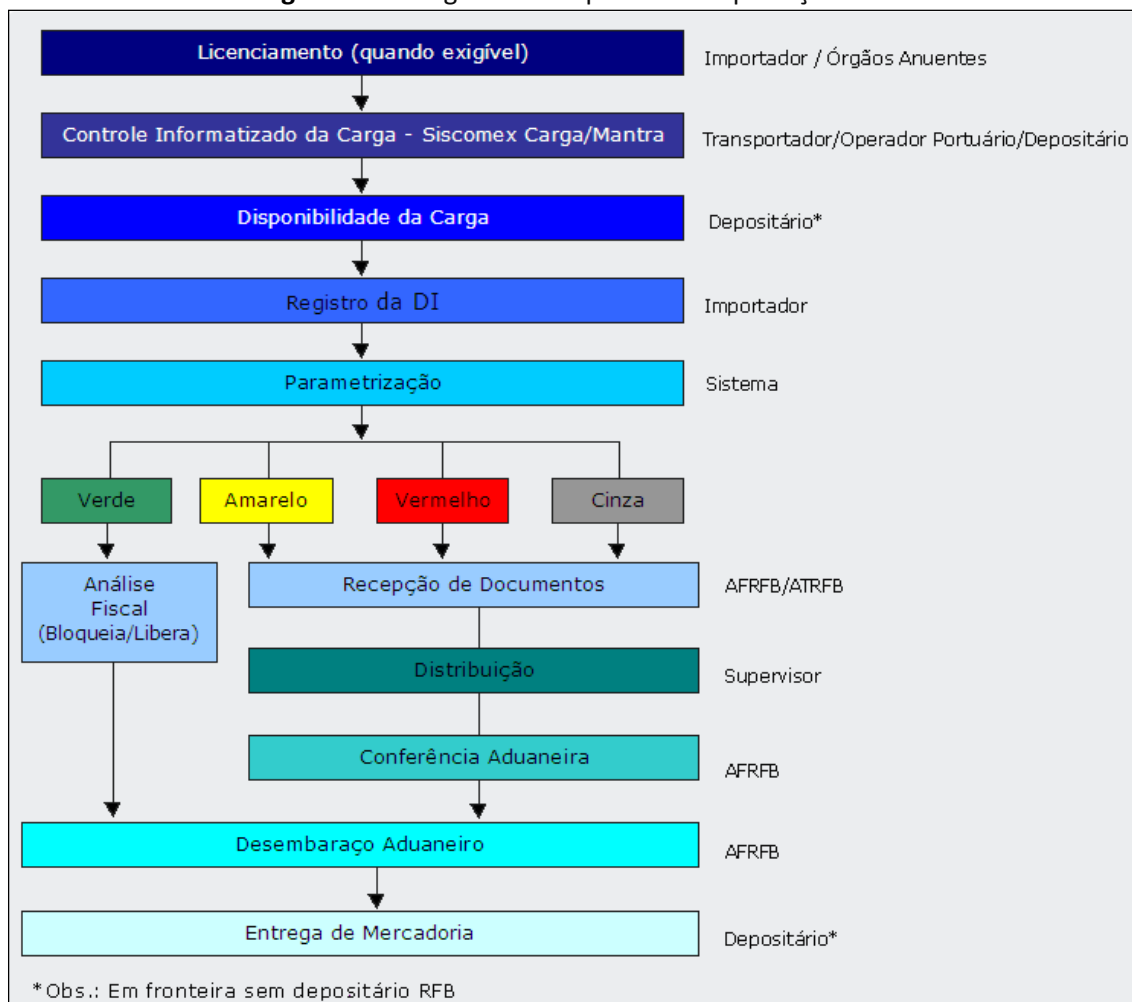
Portanto, essa notificação serve para coordenar junto ao exportador as informações necessárias à efetivação do embarque, e controlar o recebimento dos documentos de embarque. Sendo assim, após o envio pelo exportador dos rascunhos dos documentos, deve-se conferi-los e providenciar os demais quando exigível (por exemplo, LI quando há mercadoria sujeita ao licenciamento não automático) antes do embarque. Caso esteja tudo em conformidade, pode-se autorizar o respectivo embarque.

## DESPACHO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO

Conforme as condições acordadas entre as partes, após o embarque da mercadoria e de posse dos documentos, deve-se acompanhar desde a chegada da mercadoria até o aval das autoridades competentes na alfândega brasileira para que se possa realizar o despacho aduaneiro na importação.

Caso o embarque no exterior ocorra no modal marítimo, cabe ao transportador prestar informações sobre o veículo e as cargas, nacionais, estrangeiras e de passagem, nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado no módulo Siscomex Carga à Receita Federal do Brasil. Se o embarque for aéreo, o manifesto eletrônico deverá ser informado no sistema mantra.



**Figura 1 - Fluxograma - Despacho de Importação - DI.**

Fonte: RFB.

## Declaração de Importação - DI

Segundo Rodrigues (2004, p.285) “o despacho aduaneiro de importação determina o procedimento que procura assegurar a regularidade da operação de importação em todos os seus aspectos, principalmente o tributário”. Em atendimento ao Art. 546 do Regulamento Aduaneiro, decreto nº 6.759, de 05/02/2009, deverá ser iniciado o despacho na importação em até 90 dias do desembarque da mercadoria no recinto alfandegado de zona primária ou do recebimento do aviso de chegada da remessa postal e até 45 dias após esgotar-se o prazo de permanência da mercadoria em recinto alfandegado de zona secundária.

O despacho aduaneiro inicia-se com o acompanhamento da atracação do navio no porto de destino e descarregamento da mercadoria, neste momento solicita-se a presença do despachante aduaneiro que verificará se a carga sofreu alguma avaria, ou

seja, se houve algum dano com a mercadoria. Após a verificação da mercadoria é efetuada a presença de carga e feita a Declaração de Importação (DI).

A DI (Declaração de importação) é o documento-base do despacho de importação. Esse documento compreende a uma série de informações específicas de cada mercadoria objeto da importação, tomadas do siscomex, contendo inclusive os dados necessários para o fechamento do contrato de câmbio e o valor de impostos e taxas a serem pagos. (RODRIGUES, 2004, p. 282).

145

Após o registro concluído o sistema informa um número sequencial à DI – Declaração de Importação, e este servirá como referencial e controle de todo o processo de importação.

Com todos estes documentos prontos, é efetuada a entrada na repartição da Receita Federal para a DI – Declaração de Importação seja recepcionada. Após a recepção da DI – Declaração de Importação pela repartição da Receita Federal, cada uma delas será parametrizada através do Siscomex.

### Parametrização de Canal de Conferência

A parametrização é feita através de um *software* idealizado pela Receita Federal no qual a DI – Declaração de Importação é selecionada de acordo com critérios dos mais diversos, sempre levando em consideração, primeiramente, a empresa importadora e seu desempenho dentro do contexto nacional, além do tipo de importação que está sendo feita, inclusive levando-se em conta os incentivos que o governo proporciona. Essas parametrizações são feitas algumas vezes por dia, de acordo com a necessidade de cada repartição aduaneira. Normalmente quatro vezes ao dia com horários pré-determinados.

Art. 21 - Após o registro, a DI será submetida a análise fiscal e selecionada para um dos seguintes canais de conferência aduaneira:

I - verde, pelo qual o sistema registrará o desembaraço automático da mercadoria, dispensados o exame documental e a verificação da mercadoria;

II - amarelo, pelo qual será realizado o exame documental, e, não sendo constatada irregularidade, efetuado o desembaraço aduaneiro, dispensada a verificação da mercadoria;

III - vermelho, pelo qual a mercadoria somente será desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação da mercadoria; e

IV - cinza, pelo qual será realizado o exame documental, a verificação da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificar elementos indiciários de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria, conforme estabelecido em norma específica. (Instrução Normativa SRF nº 680, de 02 de outubro de 2006).

Ressaltamos que há possibilidade da conferência aduaneira em qualquer tempo pelo chefe do setor responsável pelo despacho, independente do canal de

parametrização selecionado, para que se proceda à ação fiscal pertinente, caso haja ciência de fato ou da existência de indícios que requeiram a necessidade de verificação da mercadoria, ou de aplicação de procedimento aduaneiro especial segundo o Art. 49 da IN/SRF Nº680 de 02/10/2016 Redação dada pela IN/RFB nº 957, de 15/07/2009.

## Entrega de Documentos e Conferencia Aduaneira

Caso seja necessário, o importador ou seu representante legal deverá vincular no prazo de 60 (sessenta) dias contado do registro da DI no módulo “Anexação de Documentos” disponível no Portal Único de Comércio Exterior, o dossiê eletrônico com os documentos instrutivos digitalizados tais como: via original do conhecimento de carga ou documento equivalente; via original da fatura comercial, assinada pelo exportador; romaneio de carga (*packing list*), quando aplicável; e outros, exigidos exclusivamente em decorrência de Acordos Internacionais ou de legislação específica, sendo permitida a anexação eletrônica de arquivos com até 15 MB, do tipo TXT, RTF, DOC, DOCx, ODT, ODP, CSV, XLS, XLSx, ODS, PDF, PPT, PPTx, XML, BMP, PNG ou JPG.

Após a recepção documental é realizada a distribuição dos processos para que haja a conferencia aduaneira pela fiscalização aduaneira com o intuito de “identificar o importador, verificar a mercadoria e a correção das informações relativas à sua natureza, classificação fiscal, quantificação e valor, e confirmar o cumprimento de todas as obrigações, fiscais e outras, exigíveis em razão da importação” de acordo como o Art. 564 do Regulamento Aduaneiro.

## Desembaraço Aduaneiro

Após a conclusão da conferencia aduaneira é registrado o desembaraço da mercadoria no Siscomex, e o Importador/Representante Legal poderá emitir o Comprovante de Importação e providenciará os documentos a serem apresentados pelo importador ao depositário conforme o Art. 54 da IN SRF nº 680/2006, a seguir:

II - comprovante do recolhimento do ICMS ou, se for o caso, comprovante de exoneração do pagamento do imposto, exceto no caso de Unidade da Federação com a qual tenha sido celebrado o convênio referido no art. 53 para o pagamento mediante débito automático em conta bancária, por meio do Siscomex;

III - nota fiscal de Entrada emitida em seu nome, ou documento equivalente, ressalvados os casos de dispensa previstos na legislação estadual; e

IV - documentos de identificação da pessoa responsável pela retirada das mercadorias.

## Entrega da Mercadoria

Como regra geral, a entrega da mercadoria ao importador somente pode ocorrer após o desembaraço aduaneiro, contudo, em decorrência de mandado judicial ou de decisão administrativa, nos termos do art. 47, §3º da IN SRF nº 680/2006, poderá ser autorizada a entrega da mercadoria antes do seu desembaraço.

Desta forma, o Auditor Fiscal da RFB, mediante Autorização de Entrega Antecipada, deverá efetivar por meio de função própria no Siscomex e não poderá haver pendência no pagamento do AFRMM; e se houver declaração de ICMS, deverá ser efetivada após o registro da DI, por meio de transação própria no Siscomex, módulo ICMS, do perfil importador. Além disso, no caso de mercadoria importada por via marítima, fluvial ou lacustre não poderá possuir bloqueio total ou de entrega do conhecimento eletrônico (CE).

Quando for efetuado o registro de uma única DI e caso não seja possível o transporte terrestre de toda a mercadoria em um único veículo devido ao seu peso o volume, é permitida a entrega fracionada. Neste caso, cada veículo transportador deve apresentar seu próprio manifesto e cópia do conhecimento de carga do total da partida, com averbação da quantidade de volumes ou mercadorias de cada um dos lotes em conformidade com o art. 61 da IN SRF nº 680/2006.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No início dos anos de 2010, volume monetário das operações de importação no comércio exterior brasileiro demonstra a evolução gradativa da necessidade do mercado interno pela obtenção de mercadorias estrangeiras.

Desta forma, o presente artigo retratou os principais aspectos para operacionalização dos embarques de importação visando o atendimento da legislação aduaneira vigente desde análise dos elementos primordiais a partir da efetivação de compras internacionais até a disponibilidade da mercadoria pelas autoridades aduaneira para entrega ao importador.

Portanto, é essencial a compreensão de todas as informações que foram relatadas antes da tomada de decisão de aquisição de produtos importados e, desta forma minimizar possíveis ônus em termos de custo, qualidade e tempo na gestão do processo de importação.

## REFERÊNCIAS

ASHIKAGA, Carlos Eduardo Garcia. **Análise de tributação na importação e na exportação**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, p. 170 – 184, 2009.

BIZELLI, João dos Santos. **Noções básicas de importação** 9. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

BRASIL. Casa Civil. Código Tributário Nacional. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Brasília, 1966. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L5172.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172.htm). Acessado em: 20 jun. 2016.

\_\_\_\_\_. Casa Civil. Regulamento Aduaneiro. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Brasília, 2009. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm). Acessado em: 20 jun. 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, do Ministério Da Fazenda. Despacho aduaneiro de importação. **Instrução Normativa SRF nº 680, de 02 de outubro de 2006**. Brasília. 2006. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=15618>. Acessado em: 20 jun. 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, do Ministério Da Fazenda. **Fluxograma - Despacho de Importação - DI**; disponível em: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/etapas-do-despacho-aduaneiro-de-importacao/despacho-de-importacao-di>. Acessado em: 10 set 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, do Ministério Da Fazenda. **Tributos federais administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil**. Brasília. Disponível em: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/aceso-rapido/tributos>. Acessado em: 20 jun. 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Comércio Exterior - SECEX, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC. **Portaria nº 23, de 14 de junho de 2011**. Brasília, 2011. Disponível em: [http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl\\_1311100642.pdf](http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1311100642.pdf). Acessado em: 20 jun. 2016.

CAPARROZ, Roberto. **Comércio internacional e legislação aduaneira esquematizado**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

CASTRO, José Augusto de. **Exportação: aspectos práticos e operacionais** 6. ed. São Paulo: Lex Editora, 2005.

CORTIÑAS LOPEZ, Jose Manoel. **Comércio exterior competitivo** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

MATTOS, Marco Aurélio Mucci. **Parte Importação**. Campinas: Aduaneiras. Curso de Despacho Aduaneiro de Importação e Exportação, 26 fev. 2011. Notas de aula.

NOGUEIRA, Nasaré Vieira. **Rotinas de importação – parte I**. Araraquara: Centro Universitário de Araraquara UNIARA. 2014. Notas de aula.

RATTI, Bruno. **Comércio internacional e câmbio** 10. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

RODRIGUES, Waldemar; DIAS, Reginaldo. **Comércio exterior: teoria e gestão**. São Paulo: Atlas, 2004.

ROSA, Daniel Polydoro (Org.). Regulamento aduaneiro. São Paulo: LEX, 111, 2009.

TIMO, Leonardo Rodrigues. **Drawback suspensão integrado: implantação e redução de custos nas importações de matéria-prima de empresa exportadora**. Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial) – Fundação Getulio Vargas, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/7919>. Acessado em: 06 ago. 2016.

*O autor declara não haver qualquer potencial conflito de interesses referente a este artigo.*