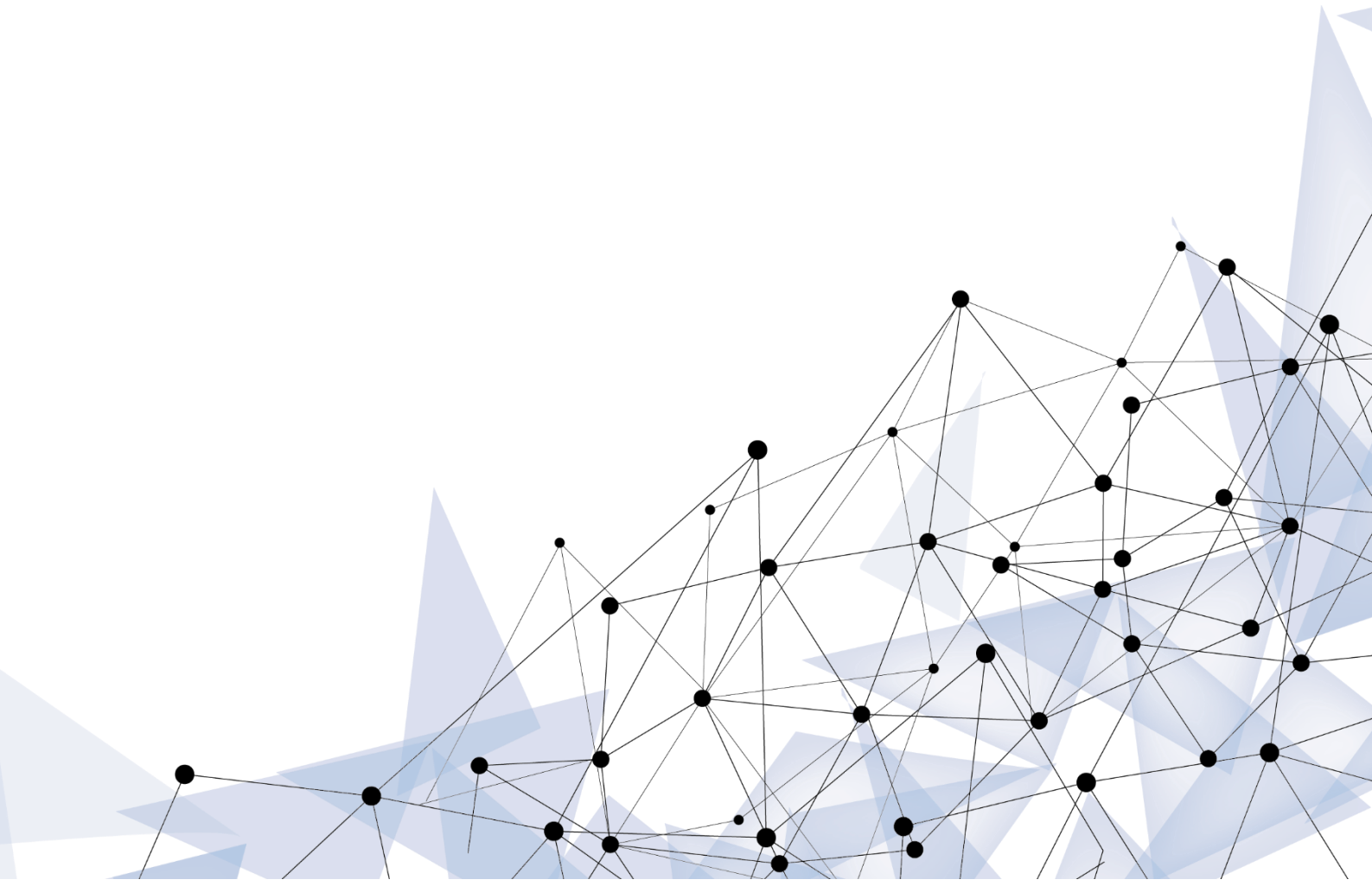




SEST SENAT

Educação presencial

LOGÍSTICA INTERNACIONAL



**Conselho Regional do Rio Grande do Sul
Unidade Operacional B71 Uruguaiana**

Educação Presencial

Logística Internacional

Material do aluno

Setembro/2020

Fale conosco 0800.7282891

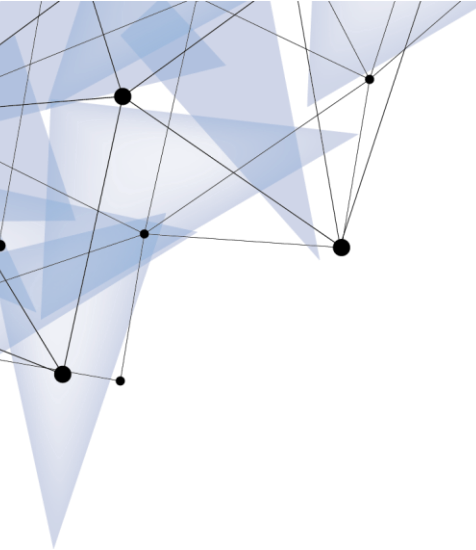
www.sestsenat.org.br

Logística Internacional: material do aluno.
– Brasília: SEST/SENAT,
2020.

1. Logística.
 2. Logística Internacional
 3. Comércio exterior.
- I. Serviço Social do Transporte.
II. Serviço Nacional de
Aprendizagem do Transporte.

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

MÓDULO I – LOGÍSTICA INTERNACIONAL.....	08
Unidade 1 – Introdução à Logística Internacional.....	10
1 Introdução à Logística Internacional.....	11
Atividades.....	14
Unidade 2 –Zonas de Atividades Logísticas para o Comércio Internacional.....	15
1 As Zonas de Atividades.....	16
Atividades.....	21
Unidade 3 – Documentos de Transporte.....	22
1 Documentos e Seguros – Conhecimento de Embarque.....	23
2 Documentação Exigida para o Transporte Internacional de Cargas.....	28
3 Seguro de Mercadorias.....	32
4 Contrato de Seguro.....	32
5 Seguro do Transportador.....	35
Atividades.....	36
MÓDULO II – PROCEDIMENTOS ADUANEIROS.....	37
Unidade 4 – Principais Procedimentos Aduaneiros em Importação e Exportação.....	39
1 Conceito de Controle Aduaneiro.....	40
Atividades.....	43
Unidade 5 – Roteiro e Termos Comerciais Internacionais (Incoterms).....	44
1 Importação.....	45
1.1. Roteiro de Importação.....	46
1.2. Instrução de Embarque.....	47
1.3. Chegada da Mercadoria.....	47
1.4. Despacho Aduaneiro.....	48
2 Exportação.....	50
2.1. Despacho Aduaneiro.....	50
2.2. Documentos de exportação.....	51
3 Termos Internacionais de Comércio.....	55
3.1. Significado Jurídico.....	55
Atividades.....	59
Referências.....	60



Comprometido com o desenvolvimento do transporte no Brasil, o SEST SENAT oferece um programa educacional que contribui para a valorização cidadã, o desenvolvimento profissional, a qualidade de vida e a empregabilidade do trabalhador do transporte, por meio da oferta de diversos cursos que são desenvolvidos nas Unidades Operacionais do SEST SENAT em todo o país.

Sempre atento às inovações e demandas por uma educação profissional de qualidade, o SEST SENAT reestruturou todo o portfólio de materiais didáticos e de apoio aos cursos presenciais da instituição, adequando-os às diferentes metodologias e aos tipos de cursos, alinhando-os aos avanços tecnológicos do setor, às tendências do mercado de trabalho, às perspectivas da sociedade e à legislação vigente.

Esperamos, assim, que este material, que foi desenvolvido com alto padrão de qualidade pedagógica, necessário ao desenvolvimento do seu conhecimento, seja um facilitador do processo de ensino e aprendizagem.

Bons estudos!

APRESENTAÇÃO

Prezado (a) Aluno (a),

Desejamos boas-vindas ao Curso Logística Internacional!

Vamos trabalhar juntos para desenvolver novos conhecimentos e aprofundar as competências que você já possui!

O objetivo geral do curso é capacitar trabalhadores de empresas do transporte e comunidade no setor com conhecimento sobre logística, tornando assim, o setor mais requintado e competitivo. O curso possui 2 (dois) módulos, que serão divididos em 5 (cinco) unidades de aprendizagem para facilitar seu aprendizado, onde serão abordados os conteúdos relativos a Logística Internacional.

Conheça abaixo a estrutura do curso:

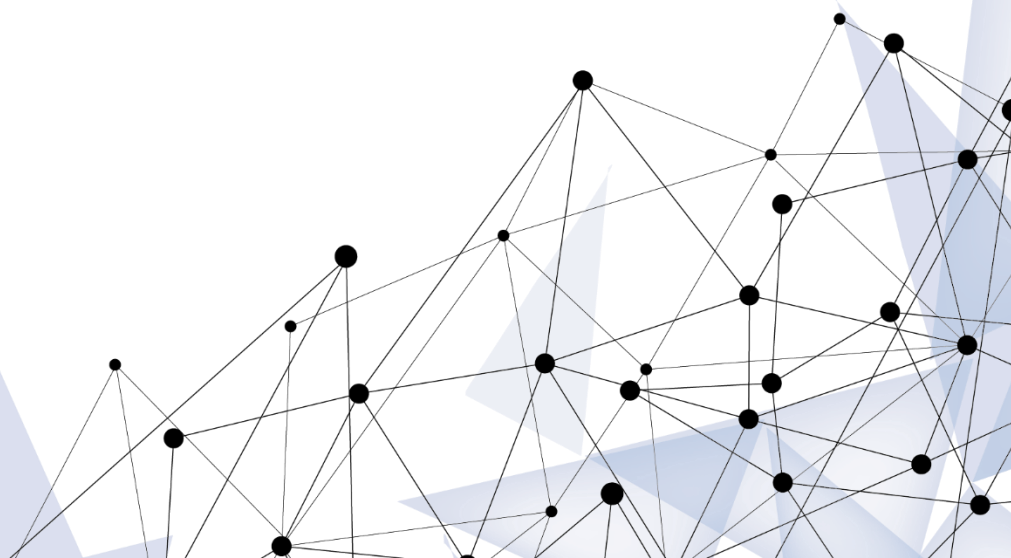
Módulos	Carga horária
Módulo I – Logística Internacional	4h/a
Módulo II – Procedimentos Aduaneiros	4h/a

Esperamos que este curso seja muito proveitoso para você! Nosso intuito maior é o de lhe apresentar dicas, conceitos e soluções práticas para ajudá-lo a resolver os problemas encontrados no seu dia a dia de trabalho.

Bons estudos!

MÓDULO I

LOGÍSTICA INTERNACIONAL



UNIDADE I

INTRODUÇÃO À LOGÍSTICA INTERNACIONAL

1. Introdução à Logística Internacional



UNIDADE I – Introdução à Logística Internacional



Fonte: SEST SENAT



Você sabe o que é Logística Internacional?

Nesta Unidade do curso Logística Internacional –, estudará os conceitos de logística internacional e, progressivamente, ao longo das unidade, aprofundaremos mais os nossos estudos.

1. Introdução à Logística Internacional

Com a abertura das fronteiras entre os países e com a intensificação da comercialização de mercadorias entre as diversas nações do mundo, um novo movimento de ordem mundial tem se consolidado nos últimos tempos. A este movimento de intensificação de trocas além das fronteiras dos países convencionou-se chamar de globalização.

Com a abertura das fronteiras entre os países, alguns fatores passaram a ter um destaque especial nas relações de trocas de mercadorias. São eles:

- a) Domínio de informações estratégicas sobre negócios.
- b) Atratividade do país para absorver capitais privados e autônomos para investimentos em estruturas produtivas.
- c) Custos competitivos.
- d) Domínio de tecnologias avançadas de produção e de gerenciamento.
- e) Cadeias de suprimentos competitivas.
- f) Posturas competitivas em megamercados (mercados mundiais para o comércio de bens).
- g) Macro parcerias internacionais (parcerias entre grandes conglomerados).

Essa nova ordem está centrada na capacidade de competição no campo econômico.

O mundo tem assistido a um processo de deslocalização da produção, isto é, as grandes corporações buscam intensamente e constantemente bases mais baratas de produção.

Assim, os grandes grupos industriais passaram a construir suas fábricas e, em seguida, produzir os bens em países onde a mão-de-obra é mais barata e abundante e onde os governos fornecem incentivos fiscais (isenção de impostos e tributos) para as empresas investirem em plantas industriais.

Ocorre que na maioria dos casos o mercado consumidor não coincide com os países onde as empresas instalam suas fábricas. Por vezes, nem mesmo a matéria necessária para produzir os bens finais é abundante nos países nos quais a localização da empresa é realizada. Desta maneira, há necessidade de se movimentar as matérias-primas desde suas fontes fornecedoras até o local de produção.

Em seguida, o produto acabado precisa ser deslocado desde a fábrica até os pontos de consumo, ou seja, os mercados consumidores.

Enfim, com a globalização é frequente que uma empresa se localize em determinado país, traga as matérias-primas de diversos outros países, fabrique o bem final, e, em seguida, o distribua para os diversos centros consumidores (vários outros países).

Não é, portanto, difícil de enxergar que cresce a importância da logística no processo atual de comercialização de mercadorias entre países, agregando valor e reduzindo custos e tempos ao longo da cadeia produtiva.

Vamos a alguns exemplos de como a logística internacional pode ser organizada em tempos de globalização?

Você sabe aonde foi inventado o cinescópio (tubo de imagem dos televisores e computadores)? O cinescópio foi inventado nos Estados Unidos na década de 1940. A produção mundial era concentrada em

empresas norte-americanas, tais como GE, RCA e Philco, e em algumas empresas europeias, como Philips e Telefunken.

Atualmente, a produção mundial de cinescópio está concentrada em alguns países da Ásia, considerados bases relativamente baratas de produção. Veja a tabela abaixo.

Tabela 1: Capacidade Mundial de Produção de Cinescópio em milhões de unidades

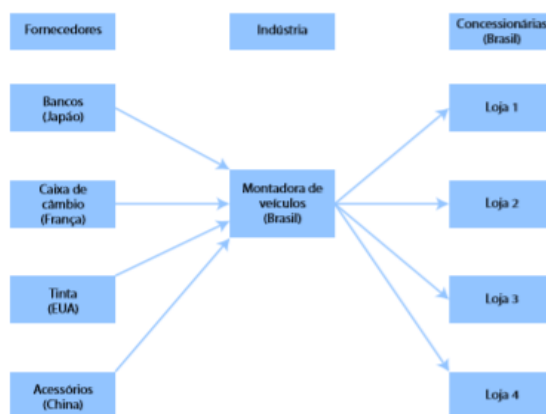
Capacidade de Produção		
País	Televisor	Computador
Japão	48,8	25,9
Coréia do Sul	43,7	15,4
Europa	33,0	4,8
Taiwan	8,0	11,8
Outros	8,2	2,0
Total	141,7	59,9

Fonte: BNDES, 2007

Ou seja, este é um exemplo de deslocalização da produção. Os cinescópios são agora fabricados na Coréia do Sul, por exemplo, e vendidos na Europa, Estados Unidos, América Latina etc. e, diga-se, a preços competitivos.

Mas, note-se que este movimento somente foi possível porque houve nos últimos tempos um significativo melhoramento dos procedimentos logísticos.

Outro exemplo que pode ser mencionado é o da indústria automobilística. Veja que os componentes e as peças de um veículo podem ser fabricados em diferentes países e, em seguida, serem enviados ao país onde a montadora dos veículos está instalada. Não é difícil de imaginarmos como seria a cadeia de suprimentos de uma indústria automobilística. O esquema a seguir ilustra uma situação hipotética simplificada, mas que pode ser bem próxima da realidade das cadeias de suprimento das indústrias automobilísticas existentes atualmente no Brasil.



Fonte: SEST SENAT

Ao observar o esquema, vemos que os fornecedores de componentes (matérias primas) para a fabricação dos veículos estão situados em diferentes países e mesmo em diferentes continentes. Todos fornecem os itens para a montadora situada no Brasil. Depois de fabricados, os veículos são destinados ao mercado consumidor brasileiro representado pelas concessionárias de veículos existentes em diversas cidades do território. Há casos cada vez mais frequentes em que a montadora exporta os veículos para outros países. Essas trocas de mercadorias entre os países acentuaram-se ainda mais com o fenômeno da globalização.

Como estamos tratando de comércio entre países, logo, estamos tratando de logística internacional.

A complexidade dos problemas em cadeias logísticas internacionais é maior do que nas cadeias no interior de um país, pois as funções da logística internacional englobam, além das atividades clássicas da logística, outras tarefas, tais como:

- a) Fretes e seguros.
- b) Desembaraços aduaneiros.
- c) Acordos de comércio entre países.
- d) Normas e regulamentos para a movimentação de mercadorias entre países.
- e) Modais de transporte.
- f) Transporte porta a porta.



CONSOLIDANDO CONTEÚDOS

1. Julgue verdadeiro ou falso. De acordo com o que foi estudado, o movimento de intensificação de trocas além das fronteiras dos países convencionou-se chamar de logística.

Verdadeiro () Falso ()

2. Julgue verdadeiro ou falso. Com a globalização é frequente que uma empresa se localize em determinado país, traga as matérias-primas de diversos outros países, fabrique o bem final, e, em seguida, o distribua para os diversos centros consumidores.

Verdadeiro () Falso ()

UNIDADE II

ZONAS DE ATIVIDADES LOGÍSTICAS PARA O COMÉRCIO INTERNACIONAL

1. As Zonas de Atividades



UNIDADE II – Zonas de Atividades Logísticas para o Comércio Internacional



Fonte: SEST SENAT

**O QUE VOCÊ
SABE SOBRE
O TEMA**

Você sabe o que é Zona de
atividades Logísticas
Internacional?

Nesta Unidade do curso Logística Internacional –, estudará as Zonas de Atividades Logísticas para o Comércio Internacional e, progressivamente, ao longo das unidades, aprofundaremos mais os nossos estudos.

1. As Zonas de Atividades

O transporte entre países pode ser feito por meio aeroviário, aquaviário, dutoviário, ferroviário e rodoviário.

No Brasil, o transporte além das fronteiras é realizado com a maior parte dos países através do transporte marítimo ou do transporte aéreo. O transporte rodoviário também tem participação importante na movimentação de cargas internacionais, principalmente, com os países do Mercosul e com os outros países da América do Sul.

Vale, ainda, ressaltar que o modal dutoviário também é utilizado para o transporte internacional. Exemplo disso é o transporte de gás natural movimentado desde a Bolívia até o Brasil pelo gasoduto Brasil-Bolívia.

A diferença de tratamento logístico entre as trocas de mercadorias ocorridas no interior do país e a comercialização realizada entre o Brasil e outros países é acentuada, principalmente, pelos trâmites aduaneiros necessários aos processos de importação e de exportação de mercadorias.

Há todo um conjunto de procedimentos e de obtenção de documentos (licenças, seguros, acordos, contratos, entre outros) que necessitam ser observados para o caso da comercialização de produtos entre países.

É sobre esses aspectos que nós daremos maior ênfase neste componente curricular, detendo-se mais especificamente no transporte marítimo, no transporte aéreo e no transporte rodoviário internacional de mercadorias.

Normalmente, os procedimentos aduaneiros são desenvolvidos em Zonas de Atividades Logísticas mais conhecidas como portos marítimos, aeroportos, portos secos e entrepostos aduaneiros.

Uma Zona de Atividades Logísticas destinada ao comércio exterior necessita, segundo Rocha (2003), dispor de locais onde os procedimentos e os regimes aduaneiros possam ser aplicados, tais como recintos alfandegados de uso privativo e de uso público e armazéns onde possam ser guardadas mercadorias esperando despacho.

Vamos estudar mais em detalhes a função das Aduanas nessas Zonas de Atividades Logísticas?

A jurisdição dos serviços das aduanas é dividida em duas zonas (RODRIGUES, 2005):

- a) Zona Primária.
- b) Zona Secundária.

A zona primária é formada pela área ocupada pelos portos, aeroportos e pontos de fronteira.

Nas zonas primárias estão localizadas as unidades aduaneiras que têm jurisdição sobre um ponto de entrada ou saída de veículos.

Por outra parte, a zona secundária é formada pelo restante do território nacional, incluindo-se as águas territoriais e o espaço aéreo. Nas zonas secundárias estão localizadas as unidades aduaneiras interiores que permitem a armazenagem das cargas a médio prazo, o

despacho, a nacionalização e a transferência de modal de transporte para as mercadorias que estão sob o regime aduaneiro (importação e exportação de mercadorias). Cabe destacar aqui alguns exemplos de unidades aduaneiras secundárias (RODRIGUES, 2005):

a) Entrepósito aduaneiro – são áreas totalmente administradas e operadas e controladas pelo poder público (Receita Federal). Nelas é realizada a liberação das mercadorias de importação e exportação sob controle fiscal.

b) Terminal retro portuário alfandegado – são áreas administradas e operadas por instituições privadas, permissionárias de serviços aduaneiros e controladas pela Receita Federal. Estão localizadas em áreas particulares, próximas dos portos e requerem a existência de uma zona primária interligada.

c) Estação aduaneira de interior (EADI) – áreas também conhecidas como portos secos, administradas e operadas por instituições privadas, permissionárias de serviços aduaneiros e controladas pela Receita Federal. Localizam-se, normalmente, em áreas concentradoras de cargas, distantes dos portos marítimos e funcionam com verdadeiros portos secos.

d) Estação aduaneira de interior frigorífica – são áreas destinadas exclusivamente a cargas frigorificadas localizadas em zonas concentradoras de cargas distantes das zonas portuárias. São administradas por permissionárias de serviços aduaneiros.

Nos portos, aeroportos, pontos de fronteira e nas unidades aduaneiras secundárias, além dos serviços inerentes às operações aduaneiras, podem ser prestados outros serviços complementares à movimentação e à armazenagem de mercadorias. Entre os serviços estão:

- Estadia de veículos e unidades de carga (contêineres e paletes).
- Pesagem.
- Limpeza e desinfecção dos veículos.
- Retirada de amostras para controle e fiscalização.
- Lonamento e deslonamento.
- Colocação de lacres.
- Unitização e desunitização de cargas.
- Marcação, numeração e etiquetagem de volumes.
- Marcação e colocação de selos fiscais em produtos importados.
- Consolidação dos documentos.
- Etiquetagem e marcação de produtos destinados à exportação.
- Demonstração e testes de funcionamento de veículos.
- Acondicionamento e montagem de máquinas e equipamentos.

Note-se que nas unidades aduaneiras não são realizadas somente as atividades burocráticas e fiscais necessárias para o desembaraço e despacho dos produtos para o seu destino, mas também são desenvolvidas diversas atividades inerentes à logística, aproveitando o tempo em que as mercadorias estão paradas para acelerar a movimentação das cargas nas cadeias logísticas.

Veja a seguir um exemplo de uma EADI ou Porto Seco. Ela está localizada em Anápolis, no Estado de Goiás e têm as seguintes características:

O Porto Seco de Anápolis foi criado com o objetivo de permitir a minimização de alguns dos tradicionais entraves da movimentação de cargas, tais como:

- Processos alfandegários inacessíveis
- Lento manuseio e transferência de cargas
- Deficiências dos sistemas de comunicação
- Falta de articulação entre os meios de transporte

O Governo do Estado de Goiás criou e implantou em Anápolis a Plataforma Logística Multimodal de Anápolis ou Porto Seco de Anápolis. A Plataforma contará, quando completamente implantada, com polo de serviços, zona para indústria de transformação, centro de transporte terrestre, de operadores logísticos e atacadistas, terminal de frete aéreo e terminal ferroviário. O empreendimento foi inspirado na experiência do projeto francês Villes Nouvelles de France e contou com o apoio do Groupement Européen D'Intérêt Economique (GIE), responsável pela implantação das plataformas logísticas da França.

De acordo com a Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás (SEPLAN), a plataforma tem funções de tratamento de mercadorias, de armazenamento de material logístico e de acolhimento de pessoal e trânsito. Além disso, a plataforma reunirá todos os subconjuntos logísticos necessários para atrair uma diversidade de operadores nacionais. A plataforma integrará três modais de transportes: aeroviário, ferroviário e rodoviário.

Assim, na plataforma logística de Anápolis, funcionarão em sinergia:

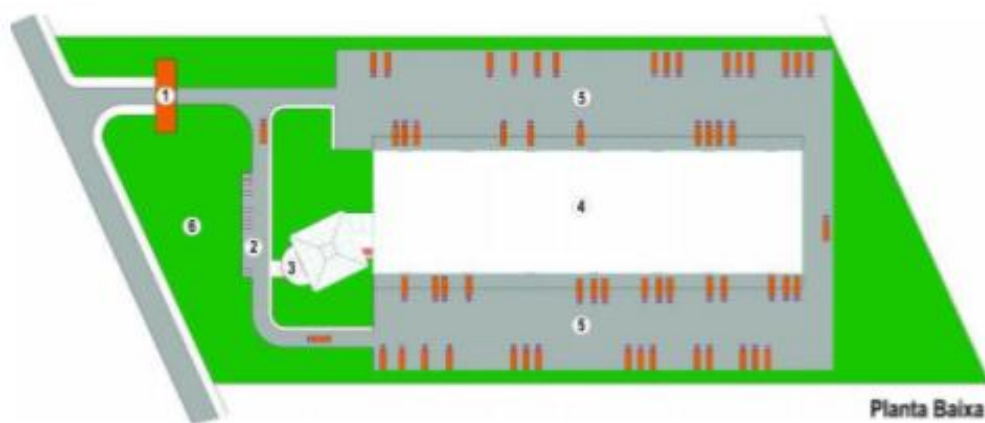
- Centro de transporte rodoviário, onde serão agrupados os atacadistas e operadores logísticos em geral
- Setor para indústria de transformação
- Polo de serviços e administração (aduanas)
- Terminal de frete aéreo
- Terminal ferroviário

A imagem mostra uma vista aérea da Plataforma Logística Multimodal de Anápolis, mostrando sua organização espacial.



Fonte: SEPLAN, 2002.

O módulo de armazenamento da Plataforma Logística Multimodal de Anápolis é apresentado na figura a seguir.



Fonte: SEPLAN, 2002.

LEGENDA:					
1. Controle	2. Estacionamento	3. Administração	4. Célula	5. Carga e Descarga	6. Área Verde



CONSOLIDANDO CONTEÚDOS

1. Julgue verdadeiro ou falso. É correto dizer que o modal dutoviário também é utilizado para o transporte internacional. Exemplo disso é o transporte de gás natural movimentado desde a Bolívia até o Brasil pelo gasoduto Brasil-Bolívia.

Verdadeiro () Falso ()

2. Julgue verdadeiro ou falso. A Estação aduaneira de interior (EADI) são áreas destinadas exclusivamente a cargas frigorificadas localizadas em zonas concentradoras de cargas distantes das zonas portuárias.

Verdadeiro () Falso ()

UNIDADE III

DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

1. Documentos e Seguros – Conhecimento de Embarque
2. Documentação Exigida para o Transporte Internacional de Cargas
3. Seguro de Mercadorias
4. Contrato de Seguro
5. Estrutura do Sistema Nacional de Seguro Privado
6. Seguro do Transportador



UNIDADE III – Documentos de Transporte



Fonte: SEST SENAT



Você sabe são os documentos necessário para o transporte de mercadorias Internacionais?

Nesta Unidade do curso Logística Internacional –, estudará os documentos necessário para o transporte de mercadorias Internacionais e, progressivamente, ao longo das unidades, aprofundaremos mais os nossos estudos.

1. Documentos e Seguros – Conhecimento de Embarque

O conhecimento de embarque, como é chamado o documento fiscal de transporte de cargas, é o 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 pré-estabelecido, conferindo a posse das mercadorias.

Geralmente, o conhecimento é composto por 3 vias: uma pertence ao transportador, outra ao embarcador e a última segue com a carga. E, portanto, é ao mesmo tempo:

- Um recibo de mercadorias

- Um contrato de entrega
- Um documento de propriedade

Os tipos existentes de conhecimento de embarque são:

- **Conhecimento de Embarque Rodoviário ou Conhecimento Rodoviário de Transporte (CRT)**

É de emissão obrigatória, em três vias originais, sendo a primeira via negociável e destinada ao exportador. O CRT funciona como contrato de transporte rodoviário, como recibo de entrega da carga e como título de crédito. O conhecimento deve ser datado e assinado pelo transportador ou por seu representante e a mercadoria deve ser vistoriada por ocasião do embarque. Havendo avaria esta deve ser notificada no documento sendo então denominado de “conhecimento sujo – unclean”. Um conhecimento de embarque limpo (Clean on Board) é aquele que não registra nenhuma avaria ou defeito na mercadoria ou embalagem.

Conhecimento de Embarque - Rodoviário									
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">CRT</div> <div>Conhecimento internacional de Transporte rodoviário</div> </div>									
1 Nome e endereço do remente					2 Número				
					3 Nome e endereço do transportador				
4 Nome e endereço do destinatário					5 Local e país de emissão				
6 Nome e endereço do consignatário					7 Local, país e data em que o transportador se responsabiliza pela mercadoria				
					8 Local, país e data de entrega				
9 Notificar a					10 Transportadores sucessivos				
11 Quantidade e categorias de volumes, marcas e números, tipos de mercadorias					12 Peso bruto em Kg				
					13 Volume em m³				
					14 Valor moeda				
15 Custos a pagar	Na origem	Moeda	No destino	Moeda	16 Declaração do valor das mercadorias				
Frete					17 Documentos anexos				
Outros									
Total					18 Instruções sobre formalidades da alfândega				
19 Valor do frete externo									
20 Valor do reembolso contra entrega									
21 Nome e assinatura do remetente ou seu representante					22 Declaração e observações				
Data									
23 Nome, assinatura e carimbo do transportador ou seu representante									
Data					23 Nome e assinatura do destinatário ou seu representante				

Figura 4: Modelo de CRT
Fonte: SEST SENAT

em 6 vias: 3 não negociáveis e 3 negociáveis. Estas são entregues ao exportador/ embarcador para que ele as apresente ao banco e receba o valor estipulado no crédito documentário. A seguir, os documentos serão remetidos, via banco, ao importador para que este possa retirar as mercadorias. As cópias não negociáveis servem de informação a todos os agentes envolvidos e não são válidas para retirada da mercadoria nem para receber o valor estipulado no crédito documentário.

Cada companhia de navegação pode ter seu modelo de conhecimento de embarque, a ser preenchido com os dados necessários, tais como:

Nome do exportador; nome e endereço da companhia de navegação; nome do importador; porto de embarque; porto de destino; nome de quem vai ser notificado quando da chegada da mercadoria; total de volumes; nome da mercadoria; peso bruto e volume cúbico; forma de pagamento do frete (“prepaid” ou “collect”); nome do agente da companhia transportadora no porto de embarque, com o carimbo e a assinatura do responsável; e carimbo do local de estiva da mercadoria.

O conhecimento de embarque pode ser emitido à ordem (no próprio nome do embarcador, a sua ordem ou à ordem de seu agente no porto de destino) ou nominal (em nome do consignatário). Pode ser direto (onde a mercadoria segue direto até o porto de destino final) ou indireto (onde, por ocorrer transferência (transbordo) para outro navio, deve constar o nome das duas embarcações e o valor de cada frete).

Conhecimento de Embarque Marítimo		
Certificado de Origem		
Exportador		
Endereço		
Comprador		
Endereço		
Consignatário		
Endereço		
Nome e país do porto de destino		
Volume (s)	Via de transporte	
Peso bruto	Peso líquido	
NCM/SH(i)	Denominação das mercadorias	US\$ - FOB
Declaração de origem		
Declaramos que a(s) mercadoria(s) acima indicada(s) e correspondente(s) a nossa fatura comercial nº _____ é (são) de origem brasileira.		
Belo Horizonte, _____ Data, carimbo e assinatura do exportador		
Certificado de origem		
À vista de documentos apresentados, certificamos a veracidade da declaração acima.		
Belo Horizonte, _____ Data, carimbo e assinatura do exportador		
(i) Nomenclatura Comum do Mercosul		

Fonte: SEST SENAT

- **Conhecimento de Embarque Aéreo (Airway Bill – AWB)**

É composto de 3 vias originais, não negociáveis: a primeira, assinada pelo expedidor, fica com o transportador, a segunda assinada por ambos, acompanha a mercadoria; e a terceira assinada pelo transportador, fica com o expedidor.

A figura a seguir apresenta um modelo do AWB.

Conhecimento de Embarque Aéreo									
Nome do emitente					Nº 000.000 - Série - Sub-Série - Via				
Endereço					MAT. de Prestação - Cód.				
COC/Nº					Local e data de emissão				
Inscr. Estadual									
Remetente					Destinatário				
Endereço					Endereço				
COC/Nº					COC/Nº				
Inscr. Estadual					Inscr. Estadual				
Origem					Origem				
Peso Totalado					Kg x R\$				
Quant.					R\$				
Espécie					Valor				
Peso (Kg)					Nota Fiscal				
m³					Valor				
Natureza					Frete Pago				
					Frete a Pagar				
Tarifa aplicada - assinalar com "X"					Tarifa Terrestre				
<input type="checkbox"/> Exp. <input type="checkbox"/> Enc. <input type="checkbox"/> C.J.					R\$				
Recibo (sempre) nesta data o(s) volume(s) constante(s) desde conhecimento em perfeito estado					Tarifa Redespacho				
Data: / /					R\$				
Ass:					Total				
					R\$				
					Base de Cálculo				
					Alíquota				
					ICMS				
Nome, endereço e inscrição estadual e no COC/Nº da impressora; nº de ACP, data e quantidade de impressão; nº de ordem do 1º e do último documento impresso e sua série e sub-série									

Fonte: SEST SENAT

- **Conhecimento de Embarque Multimodal ou Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC)**

Documento fiscal de uso exclusivo do OTM (Operador de Transporte Multimodal) utilizado na execução do serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional. Evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor.

Na prestação de serviço para destinatário localizado na mesma unidade federada de início do serviço, o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC) será emitido, no mínimo, em 4 (quatro) vias, que terão a seguinte destinação: a 1ª via será entregue ao tomador do serviço; a 2ª via ficará fixa ao bloco para exibição ao fisco; a 3ª via terá o destino previsto na legislação da unidade federada de início do serviço; e a 4ª via acompanhará o transporte até o destino, podendo servir de comprovante de entrega.

Na prestação de serviço para destinatário localizado em unidade federada diversa da do início do serviço, o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC) será emitido com uma via adicional (5ª via), que acompanhará o transporte para fins de controle do fisco do destino.

Quando o serviço for prestado para zona franca de Manaus, área de benefício fiscal, havendo necessidade de utilização de via adicional do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC), esta poderá ser substituída por cópia reprográfica da 1ª via do documento.

Nas prestações internacionais poderão ser exigidas tantas vias do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, quantas forem necessárias para o controle dos demais órgãos fiscalizadores.

Ainda poderá ser acrescentada via adicional, a partir da 4ª ou 5ª via, conforme o caso, a ser entregue ao tomador do serviço no momento do embarque da mercadoria, a qual poderá ser substituída por cópia reprográfica da 4ª via do documento.

A figura a seguir apresenta um modelo do CTMC.

Identificação dos modais e dos transportadores						
Nº Ordem	Modal	Local de início - Município - UF	Local de término - Município - UF	Empresa		

Mercadoria transportada						
Natureza da carga	Especie ou acondicionamento	Quant.	Peso (Kg)	Nº ou L	Nota Fiscal Nº	Valor da mercadoria

Composição do frete em R\$							
Frete Peso	Frete Valor	Outs	Redução	Total Prestação	Base de cálculo	Alíquota	ICMS

Identificação do veículo transportador	Informações complementares

Observações	Termo de concordância do expedido

Recebimento pelo OTM	Recebimento pelo destinatário
Assinatura do OTM	Assinatura do OTM

Nome, endereço e inscrições estaduais e no CNPJ do impressor; nº da AOT; a data e quantidade de impressão; o nº de ordem do 1º e do último impresso e a sua série e subserie.

Fonte: SEST SENAT

2. Documentação Exigida para o Transporte Internacional de Cargas

No comércio internacional, os documentos desempenham importante função. Uma negociação internacional formaliza-se por meio de um contrato, que não precisa ter uma forma preestabelecida, podendo ser uma carta ou um fax onde se definam as condições da operação. Para facilitar o intercâmbio comercial, alguns documentos são padronizados, embora haja diferenciações de modelos conforme o país importador, mas o importante é que haja clareza nas condições da negociação.

Para o transporte internacional de cargas são exigidos os seguintes documentos fiscais:

- **Nota Fiscal** – Acompanha a mercadoria desde a saída do estabelecimento até o efetivo desembaraço físico junto à Secretaria da Receita Federal. Entende-se como desembaraço o procedimento aduaneiro que autoriza o embarque da carga para o exterior.

Nota Fiscal
☒ Saída ☐ Entrada N° 000.001

Emitente XYZ Indústria e Comércio		Bairro / Distrito		1ª Via						
XYZ Ind. Com.		CEP		Destinatário / Remetente						
UF: SP		CNPJ		Data limite						
Natureza da operação Venda de prod. do estabelecimento	CNPJ 5481	Inscrição Estadual do Substituto Tributário	Inscrição estadual	Para emissão 00.00.00						
Destinatário / Remetente										
Razão social XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		CNPJ / CPF		Data de emissão 12/02/2009						
Endereço		CEP		Data de saída / entrada 12/02/2009						
Município São Paulo	Fone / Fax	UF SP	Inscrição estadual	Hora de saída 11.00						
Fatura										
Dados do produto										
Cód. Produto	Descrição do Produto	CF	CEST	U.M.	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total	Alíquota ICMS	Alíquota IPI	Valor do IPI
111	Pneus para motocicleta	01	010	Unid.	03	93,00	279,00	18%	15%	41,85
Cálculo do imposto										
B. de cálculo do ICMS 279,00		Valor do ICMS 50,22		B. de cálculo ICMS Substituído 513,36		Valor do ICMS substituído 42,18		Valor total dos produtos 279,00		
Valor do frete		Valor do seguro		Outras despesas		Valor total do IPI 41,85		Valor total da NF 363,03		
Transportador / volumes transportados										
Nome / Razão social		Pessoa por conta		Placa do veículo		UF		CNPJ / CPF		
Emitente		Destinatário		Município		UF		Inscrição estadual		
Quantidade	Especie	Marca	Número	Peso bruto	Peso líquido					
Dados adicionais										
(1) 4011.40.00 Imposto Retido (cada mercadoria): B.C. ICMS Retido R\$ 171,12 ICMS Retido R\$ 14,06						Reservado ao FISCO		N° de controle do formulário		
Dados da ADE e do impressor										
Reservamos de (Razão social do emitente) os produtos constantes da nota fiscal indicada ao lado										
Data do recebimento		Identificação e assinatura do receptor				020.299				

Fonte: SEST SENAT

- **Registro de Exportação** – documento preenchido eletronicamente no SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior), diretamente pelo exportador ou pelo seu representante legal. Destina-se ao registro da operação para fins do gerenciamento governamentais na área comercial, fiscal, cambial e aduaneira.

Registro de Exportação - RE

SISBACEN 85004-7993/097 4363413		SISCOMEX 22/05/2001	10:54
TRANSAÇÃO PCEX 300 REGISTRO DE OPERAÇÃO DE EXPORTAÇÃO		MCEX 501A	
PCEX 501A - INCLUSÃO DE REGISTRO DE EXPORTAÇÃO			
NÚMERO REGISTRO:		DATA REGISTRO 22.05.2001	
01 - EXPORTADOR:			
a - CC/CPP:			
b - Nome do exportador:			
02 - ENQUADRAMENTO DA OPERAÇÃO:			
a - Código:			
b - N° do RV:		f - Data limite: / /	
c - N° do RC:		g - Margem não sacada %:	
d - CE/DE/RE vinculado:		h - N° do processo:	
e - DI/RI vinculado:			
03 - UNIDADE RF DESPACHO:			
04 - UNIDADE RF EMBARQUE:			
05 - IMPORTADOR:			
a - Nome:			
b - Endereço:			
c - País:			

ENTRA = SECUE PF8/20 = LIMPA PF2/14 = CORRIGE PF 3/15 = RETORNA			
PF 9/21 = TRANSAÇÃO PF 1/13 = SOSPF 12/24 = ENCERRA			

SISBACEN 85004-7993/097 4363413		SISCOMEX 22/05/2001	10:54
TRANSAÇÃO PCEX 300 REGISTRO DE OPERAÇÃO DE EXPORTAÇÃO		MCEX 501A	
PCEX 501A - INCLUSÃO DE REGISTRO DE EXPORTAÇÃO			
NÚMERO REGISTRO:		DATA REGISTRO 22.05.2001	
06 - PAÍS DE DESTINO FINAL:			
07 - INSTRUMENTO DE NEGOCIAÇÃO:			
08 - CÓDIGO CONDIÇÃO DA VENDA:			
09 - ESQUEMA DE PAGAMENTO TOTAL: (calculado)			
a - Modalidade transação:			
b - Moeda:			
c - Valor pago antecipado:			
d - Valor pago à vista:			
e - Número de parcelas:		g - Indicador: (D ou M)	
f - Periodicidade:			
h - Valor da parcela:			
i - Valor margem não sacada: (calculado)			
j - Valor em consignação:			
l - Valor s/ cobertura de câmbio:			
m - Valor Financiado RC:			

ENTRA = SECUE PF8/20 = LIMPA PF2/14 = CORRIGE PF 3/15 = RETORNA			
PF 9/21 = TRANSAÇÃO PF 1/13 = SOSPF 12/24 = ENCERRA			

Fonte: SEST SENAT

• **Romaneio de embarque ou Packing List** – Deve ser emitido pelo exportador. É necessário para o desembaraço da mercadoria e para orientação do importador quando da chegada dos produtos no país de destino. Na verdade, é uma simples relação, indicando os volumes a serem embarcados e respectivos conteúdos.

Romaneio de Embarque						
Exportador:				Importador:		
Fatura comercial:				Data: / /		
Observações:						
Item NR	QTD	Unidade	Descrição da mercadoria	Peso líquido	Peso bruto	Peso cúbico
Total						
Notas:						

Fonte: SEST SENAT

- **Conhecimento de Embarque** – Dependendo do modal utilizado pode ser usado o conhecimento de embarque marítimo, conhecimento de embarque aéreo, conhecimento de transporte rodoviário ou o conhecimento de transporte ferroviário, além do conhecimento de transporte multimodal.

Você sabia que além dos documentos citados existem outros que podem ser necessários em operações de logística internacional? Vamos fazer uma breve descrição de cada um deles a partir do que Handabaka (1994) explica em seu livro “Gestão logística da distribuição física internacional”.

a) Fatura Consular

Muitos países ainda exigem além da nota fiscal um documento chamado de fatura consular, por diversas razões: devido à diferença de linguagem entre os países negociantes, devido à necessidade de exercer um controle sobre as divisas ou garantir a importação apenas de produtos autorizados.

b) Certificado de Origem

É um documento emitido como prova de que o produto a ser exportado foi produzido no país exportador. É em geral exigido em regiões onde vigoram acordos de integração econômica, tais como MERCOSUL, NAFTA, CEE etc. Normalmente são as Câmaras de Comércio ou as Associações de Produtores/Exportadores as encarregadas da emissão desse documento.

c) Certificado Sanitário

Tem o objetivo de controlar o estado dos produtos em relação às normas sanitárias, veterinárias, fitossanitárias, zoossanitárias, de desinfecção farmacêutica e química etc., conforme os requisitos do país de destino. As representações diplomáticas e comerciais dos países e as publicações especializadas tais como as guias e normas para exportação trazem as informações sobre esse certificado.

d) Declaração de Alfândega

É um formulário exigido nos vários países pelas autoridades alfandegárias. Essa declaração visa à formação de banco de dados com estatísticas do comércio exterior e de movimentação das exportações e importações. As informações contidas na declaração e seu formato variam de país para país.

Muitas vezes, os direitos alfandegários são cobrados para as exportações com base neste documento.

Outra documentação importante na logística internacional refere-se ao seguro das mercadorias transportadas. É o que veremos a seguir.

3. Seguro de Mercadorias

O propósito do seguro é dar proteção à carga transportada contra danos ou perdas, visando apenas repor um dano advindo da ocorrência de um sinistro e nunca proporcionar lucros com relação ao bem segurado.

Uma operação de seguro no comércio exterior depende essencialmente de dois fatos distintos, porém interligados, (1) a compra e venda de determinada mercadoria; e (2) o transporte internacional envolvido. Além disso, se faz necessário que a condição de venda ou compra determine quem tem a responsabilidade de arcar com a contratação do seguro, o que geralmente se dá conforme a modalidade.

Vamos tratar do documento que possibilita fazer o seguro para uma mercadoria? É o contrato de seguro.

4. Contrato de Seguro

O contrato de seguro contempla uma operação realizada entre duas partes, o segurado e o segurador, coordenada por uma terceira parte denominada corretor. O Código Civil Brasileiro o define como “aquele pelo qual uma das partes se obriga para com a outra mediante a paga de um prêmio, a indenizá-la do prejuízo resultante de riscos futuros, previstos no contrato” (BRASIL, 1916).

Vê-se, portanto, que através do contrato de seguro, o segurador assume o risco de indenizar o segurado por um prejuízo decorrente de um sinistro, mediante o recebimento de um prêmio. Também se pode incluir entre os riscos assumidos pelo segurador as despesas incorridas pelo segurado, relativas a providências tomadas no sentido de evitar ou reduzir os danos que a mercadoria possa sofrer em decorrência de um sinistro.

A apólice de seguro é o instrumento que formaliza o contrato de seguro e contém as declarações e informações do segurador e do segurado.

O sistema nacional de seguros privados tem por finalidade controlar e fomentar o mercado de seguros, inserindo-o cada vez mais na economia nacional, e é composto dos seguintes órgãos:

- **CNSP (Conselho Nacional de Seguros Privados):** é o órgão normatizador das operações de seguros no país, com atribuições de regulamentar e fiscalizar o funcionamento das entidades que compõe o sistema; determinar as características dos contratos e ramos de seguro; estabelecer normas e políticas para o setor; estabelecer diretrizes para resseguros e seguros conjuntos entre duas ou mais seguradoras (co-seguro); estabelecer capitais mínimos para funcionamento das entidades envolvidas no mercado de seguros; autorizar corretoras e seguradoras a operar no mercado, entre outras.

- **SUSEP (Superintendência de Seguros Privados):** é subordinada ao Ministério da Fazenda, e tem atribuições de fiscalizar o cumprimento das normas estabelecidas pelo CNSP, acompanhando a constituição e funcionamento das entidades seguradoras.

- **IRB (Instituto de Resseguros do Brasil):** é constituído na forma de sociedade de economia mista (em vias de ser privatizado) com a finalidade de regular, controlar e fiscalizar as operações de resseguro, co-seguro e retrocessão, segundo as diretrizes expedidas pelo CNSP.

- **Companhias Seguradoras:** empresas que tem por objeto social segurar bens, de acordo com a vontade de seus clientes e indenizá-los contra danos ou perdas sofridas pela carga segurada. São obrigadas a ressegurar, junto ao IRB, todas as responsabilidades assumidas que excedam seus limites de suporte, podendo também aceitar resseguros quando assim autorizadas pelo IRB.

- **Corretor de Seguros:** pessoa física ou jurídica autorizada pela FUNSENSEG (Fundação Escola Nacional de Seguros) a operar na atividade de seguro, pela qual recebe da seguradora uma comissão denominada corretagem. O corretor intermedia a relação entre o cliente e a companhia seguradora, assumindo responsabilidade civil sobre a operação e respondendo por qualquer problema que tenha dado causa (quer por culpa ou dolo) perante os segurados e seguradoras.

Quais são os documentos que fazem parte do seguro?

- **Apólice de Seguro:** é o documento que instrumentaliza o contrato de seguro para todos os fins de direito (tem valor jurídico). Dela devem constar as qualificações das partes contraentes, a identificação do bem segurado, a descrição dos riscos segurados, o valor do prêmio e as condições para seu pagamento, o valor segurado e a franquias, o prazo de vigência, o local de início e de término do seguro, a identificação do veículo transportador, a data de embarque e qualquer outra informação relevante para a operação.

- **Certificado de Seguro:** é o documento que costuma substituir a apólice de seguro, e é enviado ao importador juntamente com os demais documentos da operação referentes ao embarque correspondente.

- **Averbação:** é o documento a ser utilizado para informar a companhia seguradora sobre os bens segurados de tempos em tempos. Deve conter todos os detalhes sobre o equipamento que visa incluir no âmbito de cobertura da apólice correspondente.

- **Endosso:** é uma alteração ou uma adição à apólice de seguro.

E quais são os ramos mais comuns de seguro?

- **Seguro de Transporte de Mercadorias (coberturas básicas):** cobertura de prejuízos decorrentes do transporte de mercadoria por água, terra ou ar, bem como despesas referentes ao salvamento ou recuperação da carga de modo a evitar que sofram danos maiores. Expira na entrega da mercadoria ao importador.

As cláusulas básicas neste tipo de seguro incluem: (1) para transporte aquaviário - naufrágio, encalhe, abalroamento, explosão, incêndio, raio, tempestade etc.; (2) para transporte terrestre - descarrilamento, capotagem, colisão, explosão, incêndio etc.; e (3) para transporte aéreo - queda do avião, aterrissagem forçada, abalroamento, colisão, explosão, incêndio etc.

Podem também ser contratadas cláusulas especiais para a cobertura de todos os riscos de transporte e eventuais riscos que possam decorrer de causas alheias ou externas durante o transporte.

Existem algumas exceções que podem isentar o segurador da responsabilidade de indenizar, dentre as quais se incluem: (1) culpa do segurado no sinistro; (2) vício próprio da mercadoria ou defeito da mesma ou em sua embalagem; (3) inadequação do veículo transportador para o transporte da carga; (4) troca do veículo transportador da mercadoria sem a concordância da seguradora; (5) desvio de rota do veículo, ainda que, eventualmente o sinistro possa acontecer quando o veículo já esteja de volta à sua rota normal; (6) estiva malfeita ou perdas em face de demora sobre estadia do navio no porto; e (7) duração excessiva da viagem, que ultrapassa um tempo considerado normal para a conclusão da viagem.

- **Seguro de Crédito à Exportação:** tem por objetivo resguardar o exportador de prejuízos comerciais e políticos que impossibilitem o pagamento das cambiais por parte do importador. Riscos comerciais incluem a inadimplência do importador por período superior a 180 dias e riscos políticos implicam impossibilidade de remessa de divisas ao exterior (moratória etc.) também por período superior a 180 dias.

- **Coberturas Especiais:** existem coberturas especiais contra os riscos de (a) roubo dos bens segurados e (b) rejeição das mercadorias seguradas pelas autoridades governamentais do país importador. Neste último caso, a cobertura não é aplicável nos casos de (1) mercadorias que não tenham sido produzidas, embaladas, embarcadas de acordo com as regulamentações do país importador e inspecionadas antes do início do seguro; (2) perda de mercado; (3) não cumprir as regulamentações do país importador sobre embalagens; (4) qualquer erro ou omissão no contrato de venda ou qualquer outro documento; e (5) qualquer descumprimento com relação à garantia da apólice de seguro.

Também se incluem entre as coberturas especiais: (a) a cláusula guerra, (b) a cláusula greve, (c) a cláusula de lucros esperados, (d) a cláusula especial para seguro de impostos; e (e) a cláusula de trânsito incluindo depósito a depósito.

5. Seguro do Transportador

O contrato de seguro contempla uma operação realizada entre duas partes, o segurado e o segurador, coordenada por uma terceira parte denominada corretor. O Código Civil Brasileiro o define como “aquele pelo qual uma das partes se obriga para com a outra mediante a paga de um prêmio, a indenizá-la do prejuízo resultante de riscos futuros, previstos no contrato” (BRASIL, 1916).

- **Aéreo:** inclui o seguro para sinistros aeronáuticos que cobre os danos causados às aeronaves em virtude de acidentes, mas está sujeito à vistoria prévia da entidade seguradora.

- **Marítimo:** inclui seguro de cascos para indenizar o segurado por danos causados à embarcação e seus equipamentos. Porém, não cobre as cargas que porventura estejam no navio por ocasião do sinistro.



CONSOLIDANDO CONTEÚDOS

Marque com um “X” a única alternativa correta

1. Julgue verdadeiro ou falso. É correto dizer que o modal dutoviário também é utilizado para o transporte internacional. Exemplo disso é o transporte de gás natural movimentado desde a Bolívia até o Brasil pelo gasoduto Brasil-Bolívia.

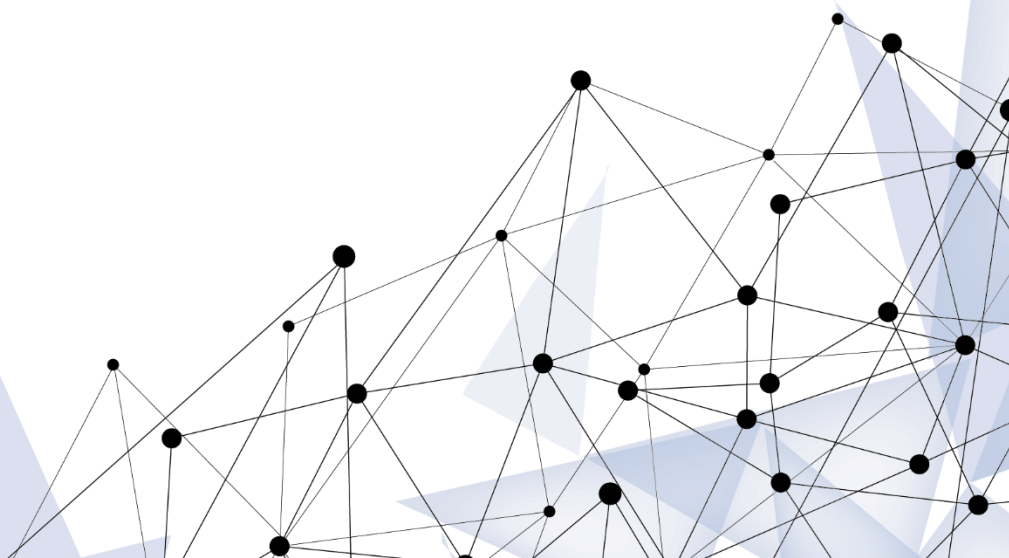
Verdadeiro () Falso ()

2. Julgue verdadeiro ou falso. A Estação aduaneira de interior (EADI) são áreas destinadas exclusivamente a cargas frigorificadas localizadas em zonas concentradoras de cargas distantes das zonas portuárias.

Verdadeiro () Falso ()

MÓDULO II

PROCEDIMENTOS ADUANEIROS



UNIDADE IV

PRINCIPAIS PROCEDIMENTOS ADUANEIROS EM IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

1. Conceito de Controle Aduaneiro



UNIDADE IV – PRINCIPAIS PROCEDIMENTOS ADUANEIROS EM IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO



Fonte: SEST SENAT

**O QUE VOCÊ
SABE SOBRE
O TEMA**

Você conhece os Procedimentos Aduaneiros?

Nesta Unidade do curso Logística Internacional, A partir deste ponto discutiremos os procedimentos Aduaneiros, para isso será importante compreender como ocorreu a evolução do conceito de logística.

1. Conceito de Controle Aduaneiro

Nesta Unidade do curso Logística Internacional, A partir deste ponto discutiremos os procedimentos Aduaneiros, para isso será importante compreender como ocorreu a evolução do conceito de logística.

Assim, pode-se dizer que os processos aduaneiros regulam a entrada e a saída dos veículos que transportam cargas, o trânsito das cargas até os pontos de desembarço (as unidades aduaneiras da zona secundária) e a atividade de desembarço.

Para Rocha (2003), o controle aduaneiro pode ser dividido em duas fases:

1) Na primeira fase, quando o veículo entra ou sai, pela comunicação que todo veículo deve prestar ao cruzar as fronteiras de determinado país.

2) Na segunda fase, quando o veículo estaciona em ponto determinado pelas autoridades aduaneiras, pelas informações sobre as características da carga que transporta.

Assim, todos os veículos e mercadorias de importação ou de exportação permanecem sobre o controle da aduana até que cruzem novamente as fronteiras com destino ao país de onde veio ou a um terceiro país ou até que as mercadorias sejam despachadas para o mercado consumidor. Antes, porém, elas devem ser desembarçadas, o que prevê o pagamento dos impostos e direitos devidos pela importação. Isso tendo sido realizado, a mercadoria torna-se nacional.

Um processo aduaneiro pode ser dividido nas seguintes etapas:

a) Entrada do veículo

Para que um veículo possa entrar em um país é necessário que ele esteja regularmente autorizado, transportando ou não cargas. As regras existentes para todos os países determinam que um veículo ao entrar num país deve comunicar o fato às autoridades competentes e se submeter imediatamente às regras de inspeção: fiscais, sanitárias, de imigração, de proteção ao meio ambiente, de segurança etc.

b) Declaração de carga

A declaração de carga está contida no Manifesto de Carga, que é um documento em que estão discriminados todos os Conhecimentos de Carga que se destinam a cada ponto de desembarque. Na declaração de carga o responsável pelo veículo declara qual a carga que está transportando, qual a carga que é destinada a outros países e qual é a carga destinada ao país em que está entrando.

c) Desembarque da mercadoria

O desembarque da mercadoria é feito pelos operadores portuários, se aquaviário, contratados pelo transportador ou pelo

responsável pelo veículo, com a devida autorização das autoridades do país, usualmente autoridades aduaneiras e da vigilância sanitária.

d) Armazenamento no ponto de desembarque

Vale assinalar que a carga tanto pode ser removida imediatamente do ponto de desembarque ou ser armazenada nesse ponto. Lembre-se que a armazenagem é um custo logístico importante.

Geralmente nos pontos de desembarque existem áreas demarcadas e distintas para a operação de mercadorias destinadas a trânsito imediato e para aquelas que serão destinadas a armazenamento no local.

É importante dizer que a remoção imediata da mercadoria dependerá de autorização prévia das autoridades aduaneiras e da vigilância sanitária.

e) Trânsito

Se a carga se desloca do local de desembarque para qualquer outro local autorizado diz-se que houve uma operação de trânsito.

Uma operação de trânsito somente poderá ser realizada com autorização da aduana.

Deve ser dito que os veículos que estiverem atravessando o território nacional ou até o primeiro ponto de desembarque são considerados em trânsito aduaneiro.

f) Armazenamento

Diz-se que a guarda da mercadoria por algum operador devidamente autorizado pela aduana e em área especialmente demarcada para este fim é denominada de armazenamento.

g) Desembaraço

Grosso modo, denomina-se desembaraço da mercadoria a autorização da aduana para que ela seja entregue ao seu proprietário ou ao consignatário.



CONSOLIDANDO CONTEÚDOS

Marque com um “X” a única alternativa correta

1. Julgue verdadeiro ou falso. Nem sempre os processos aduaneiros regulam a entrada e a saída dos veículos que transportam cargas, o trânsito das cargas até os pontos de desembarço (as unidades aduaneiras da zona secundária) e a atividade de desembarço.

Verdadeiro () Falso ()

2. Julgue verdadeiro ou falso. Referente ao processo aduaneiro, uma operação de trânsito somente poderá ser realizada com autorização da aduana.

Verdadeiro () Falso ()

UNIDADE V

ROTEIRO E TERMOS COMERCIAIS INTERNACIONAIS (INCOTERMS)

1. Importação

2. Exportação

3. Termos Internacionais de Comércio



UNIDADE V – ROTEIRO E TERMOS COMERCIAIS INTERNACIONAIS (INCOTERMS)



Fonte: SEST SENAT

**O QUE VOCÊ
SABE SOBRE
O TEMA**

Você Conhece o roteiro e os termos Comerciais?

Nesta Unidade do curso Logística Internacional –, estudará os roteiro e os termos Comerciais e, progressivamente, ao longo das unidade, aprofundaremos mais os nossos estudos.

1. Importação

Sem surpresa, as importações desempenham um papel importante na vida econômica dos países, por mais rico que seja. Nenhum país é totalmente autossuficiente.

Há uma forte correlação entre desenvolvimento e industrialização e ampliação do relacionamento com os demais países.

Durante muitos anos, o Brasil manteve uma economia fechada para o comércio internacional, estimulando bastante as exportações.

Atualmente, o país mudou esta postura. O Brasil pratica uma política de abertura econômica e de integração ao contexto internacional, participando do processo de globalização.

Uma prova desta mudança foi a implantação, em janeiro de 1997, do SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior).

O SISCOMEX é o instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único, computadorizado, de informações.

Esta sistemática administrativa do comércio exterior brasileiro integra as atividades afins da Secretaria de Comércio Exterior, da Secretaria da Receita Federal e do Banco Central do Brasil, no registro, acompanhamento e controle das diferentes etapas das operações de importação.

A partir disso, os benefícios da importação de produtos e serviços são hoje amplamente conhecidos e aceitos. Já não é mais possível imaginar o Brasil como uma economia fechada para o resto do mundo.

O comércio internacional passou a funcionar como uma via de mão dupla, isto é, a importação de máquinas e equipamentos, a aquisição de novas tecnologias, a adoção de novos métodos e técnicas de produção, a modernização dos parques industriais e a ampliação do leque de alternativas de compras de insumos vieram reduzir o tempo e o custo de produção. Logo, beneficiando diretamente as empresas, capacitando-as a produzir bens de melhor qualidade e, conseqüentemente, de maior competitividade no mercado internacional, criando, em contrapartida, condições mais favoráveis à exportação de produtos e serviços.

Com a importação, inegavelmente, houve a criação de novos negócios, a abertura de novas empresas, o estabelecimento de representantes ou distribuidores de empresas estrangeiras, gerando novos empregos.

A seguir apresenta-se uma discussão sobre um roteiro direto e prático para que o processo de importação possa ser efetuado com segurança nas diversas etapas a serem cumpridas.

1.1. Roteiro de Importação

É mais conveniente para o importador que ele contrate o seguro e o frete internacional, uma vez que terá um maior poder de barganha contratando estes serviços no Brasil.

1.2. Instrução de Embarque

Após a emissão da LI, caso obrigatório, e após averbação provisória da apólice de seguro, o importador deverá enviar ao fornecedor as instruções para embarcar a mercadoria.

Esta instrução deverá conter as seguintes informações:

- Documentos necessários ao desembaraço aduaneiro na importação (fatura comercial, certificado de origem caso a mercadoria goze de incentivos fiscais), conhecimento de embarque, romaneio de embarque/packing list etc.

- Informações a respeito da modalidade de pagamento da mercadoria e nome e endereço bancário para remessa de documentos internacionais.

- Informações a respeito da contratação do seguro e do frete internacional etc

Após a emissão da LI, caso obrigatório, e após averbação provisória da apólice de seguro, o importador deverá enviar ao fornecedor as instruções para embarcar a mercadoria.

Esta instrução deverá conter as seguintes informações:

- Documentos necessários ao desembaraço aduaneiro na importação (fatura comercial, certificado de origem caso a mercadoria goze de incentivos fiscais), conhecimento de embarque, romaneio de embarque/packing list etc.

- Informações a respeito da modalidade de pagamento da mercadoria e nome e endereço bancário para remessa de documentos internacionais.

- Informações a respeito da contratação do seguro e do frete internacional etc.

1.3. Chegada da Mercadoria

Para se realizar um despacho aduaneiro é imprescindível a apresentação de documentos originais no momento do desembaraço e para estar de posse destes documentos é necessário saber qual a modalidade de pagamento acordada.

Quando se trata de pagamento antecipado, os documentos são enviados pelo fornecedor junto com a mercadoria (via aérea ou rodoviária) ou via correio expresso, mais comumente chamado de courier.

Quando a modalidade é cobrança, os documentos são geralmente enviados, via banco. Assim, o importador deve dirigir-se ao banco combinado para retirar os documentos originais contra pagamento, se à vista, ou contra aceite na cambial, se a prazo.

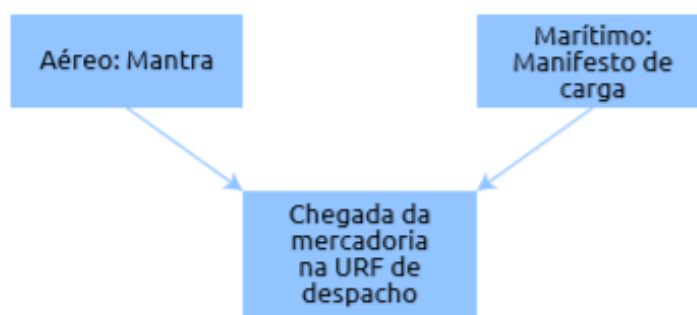
Em caso de carta de crédito, deve-se verificar o que está estipulado nesta, uma vez que os documentos podem vir via banco ou diretamente para o importador via courier.

1.4. Despacho Aduaneiro

Despacho aduaneiro de importação é o procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço aduaneiro da mercadoria procedente do exterior, seja a título definitivo ou não.

A Instrução Normativa no. 102 de 20.12.1995 disciplina o Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento MANTRA.

O Mantra constitui parte do SISCOMEX e corresponde ao primeiro passo para o despacho aduaneiro:



Fonte: SEST SENAT

No caso de transporte marítimo, ainda não existe um sistema informatizado como Mantra, e portanto, a manifestação de carga se dá com a apresentação do documento Manifesto de Carga, pelo Capitão do Navio à autoridade na SRF – alfândega de destino.

O Mantra tem como objetivos principais:

- Uniformizar os procedimentos.
- Harmonizar o fluxo de documentos e de cargas.
- Integrar os agentes intervenientes no processo.
- Reduzir a burocracia de documentos racionalizando as informações e reduzindo os erros e fraudes.
- Reduzir custos operacionais com manuseio e armazenagem de carga.
- Facilitar a localização das cargas nos armazéns da Infraero.

Agilizar a liberação das cargas.

O despacho aduaneiro que se inicia com o registro da Declaração de Importação (DI) junto ao Siscomex deve começar:

a) Até 90 dias da descarga, se a mercadoria estiver em recinto alfandegado de zona primária; ou

b) até 45 dias após esgotar-se o prazo estabelecido para permanência da mercadoria em entreposto aduaneiro ou recinto alfandegado de zona secundária.

Deve-se atentar que a inobservância dos prazos fixados para início do despacho de importação será considerada como abandonada, implicando na aplicação da pena de perdimento das mercadorias.

Outro sistema criado para agilizar o despacho aduaneiro é o “Sistema Parametrizado”, ou seja, após o registro da DI o próprio sistema automaticamente determina o grau de conferência dos documentos e da mercadoria através da definição dos seguintes canais:

CANAL VERDE: pelo qual o sistema procede ao desembaraço automático da mercadoria sendo dispensados o exame documental da declaração, a verificação da mercadoria e análise preliminar do valor aduaneiro.

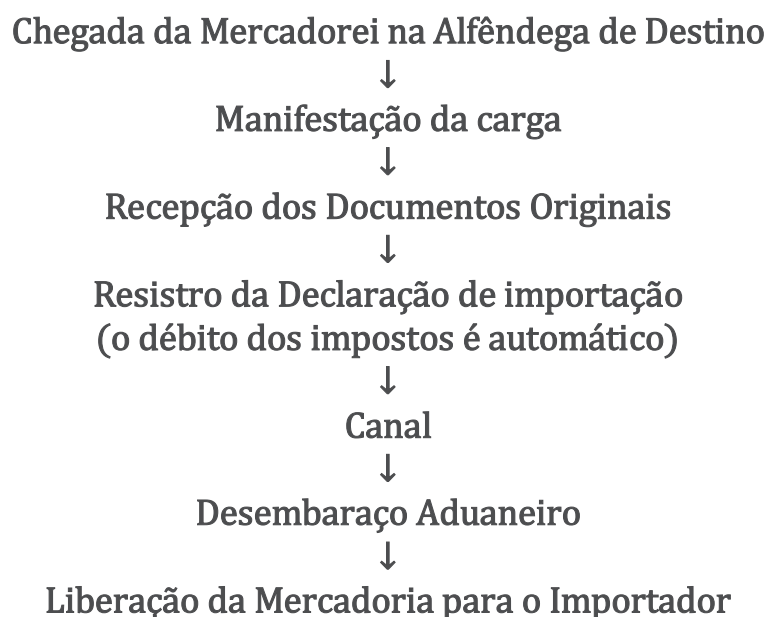
CANAL AMARELO: pelo qual a declaração é submetida a exame documental e, não sendo constatada irregularidade, é autorizado o desembaraço da mercadoria e dispensadas a verificação da mercadoria e a análise preliminar do valor aduaneiro.

CANAL VERMELHO: pelo qual a mercadoria somente é desembaraçada e entregue ao importador após a realização do exame documental, da verificação física da mercadoria, dispensada a análise preliminar do valor aduaneiro.

CANAL CINZA: pelo qual a mercadoria somente é desembaraçada e entregue ao importador após a realização da análise preliminar do valor aduaneiro e, se for o caso, o depósito de garantias.

Portanto, com a chegada da mercadoria e de posse da documentação original necessária, inicia-se o processo de despacho aduaneiro, que compreende as seguintes fases:

Após o desembaraço aduaneiro é necessária a emissão da nota fiscal de entrada da mercadoria no estabelecimento do importador. Ela deve acompanhar a saída da mercadoria da alfândega até o estabelecimento do importador



2. Exportação

Os avanços da tecnologia permitem comunicações imediatas com as mais distintas regiões do planeta, possibilitando que os mais diversos negócios sejam efetuados, diariamente, com empresas de variados e distantes países.

No passado, a indústria nacional era protegida por barreiras que hoje já não existem. Isso faz com que empresas estrangeiras possam vir concorrer com as empresas brasileiras dentro do Brasil.

A internacionalização leva ao desenvolvimento da empresa, pois a obriga a modernizar-se, seja para conquistar novos mercados, seja para preservar as suas posições no mercado interno.

Nesse sentido, o comércio exterior adquire cada vez mais importância para o empreendedor que queira realmente crescer, assim como para a economia brasileira, mediante o ingresso de divisas e geração de emprego e renda.

2.1. Despacho Aduaneiro

Despacho de Exportação é o procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço aduaneiro da mercadoria destinada ao exterior, seja ela exportada a título definitivo ou não (IN SRF nº 28/94).

Depois de efetivado o Registro de Exportação (RE), e uma vez estando a mercadoria pronta para o embarque, a empresa, de posse de todos os documentos exigidos para a exportação, deverá providenciar a Declaração do Despacho de Exportação (DDE), por meio do SISCOMEX.

Com o objetivo de simplificar os despachos aduaneiros de mercadorias de baixo valor e estimular as exportações, em especial das empresas de pequeno porte, o governo criou a Declaração Simplificada de Exportação (DSE).

2.2. Documentos de Exportação

No comércio internacional, os documentos desempenham importante função. Uma negociação internacional formaliza-se por meio de um contrato, que não precisa ter uma forma preestabelecida, podendo ser uma carta ou um fax onde se definam as condições da operação.

Para facilitar o intercâmbio comercial, alguns documentos são padronizados, embora haja diferenciações de modelos conforme o país importador, mas o importante é que haja clareza nas condições da negociação.

2.2.1 Para Negociação com o Potencial Importador

Fatura Pro Forma ou Pro Forma Invoice

Documento que dá início ao negócio. Logo após os primeiros contatos e depois de manifestada a intenção de realização de uma operação comercial, o exportador emite para o importador uma fatura pro forma, para que este providencie a Licença de Importação. Este documento é o modelo de contrato mais frequente, formaliza e confirma a negociação, desde que devolvido ao exportador, contendo o aceite do importador para as especificações contidas.

É similar à fatura definitiva, porém com características de um orçamento, ou seja, não gera obrigação de pagamento por parte do comprador. Deve ser emitida no idioma do país importador ou em inglês.

Controle Governamental e Registro de Exportação (RE)

Documento eletrônico emitido e preenchido no SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior) diretamente pelo próprio exportador ou pelo seu representante legal. Tem a finalidade de registrar a operação para fins dos controles governamentais nas áreas comercial, fiscal, cambial e aduaneira.

2.2.2. Para Fins Fiscais e Contábeis

Contrato de Câmbio

Documento informatizado para coleta de informações, emitido pelo banco negociador de câmbio e que formaliza a troca de divisa estrangeira por moeda nacional. No âmbito externo, equivale à Nota Fiscal, e tem validade a partir da data de saída da mercadoria do território nacional. Este documento é imprescindível para o importador liberar a mercadoria no país de destino.

Comprovante de Exportação (CE)

É o documento oficial emitido pela SRF que comprova o efetivo embarque da mercadoria. O CE consubstancia a operação de exportação e tem força legal para fins administrativos, cambiais e fiscais. No caso especial de envio para o exterior de bagagens, encomendas, donativos e amostra sem valor comercial, até o limite de US\$ 5 mil, o RE é dispensado e substituído pelo Despacho Sumário, registrado pelo servidor da SRF.

Nota Fiscal

Depois de aprovado o Registro de Exportação (RE), o próximo passo é a emissão da Nota Fiscal, que deve acompanhar a mercadoria desde a saída do estabelecimento até a efetiva liberação junto à Secretaria da Receita Federal. Ela precisa acompanhar o produto somente no trânsito interno.

Certificado ou Apólice de Seguro

Documento necessário quando a condição de venda envolve a contratação de seguro da mercadoria. Deve ser providenciado antes do embarque, junto a uma empresa seguradora, de livre escolha do exportador.

Conhecimento de Embarque (Bill of Lading = B/L)

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 pré-estabelecido, conferindo a posse das mercadorias. É, ao mesmo tempo, um recibo de mercadorias, um contrato de entrega e um documento de propriedade, constituindo assim um título de crédito.

Este documento recebe denominações de acordo com o meio de transporte utilizado:

- a) Conhecimento de Embarque Marítimo (Bill of Lading - B/L).
- b) Conhecimento de Embarque Aéreo (Airway Bill - AWB).
- c) Conhecimento de Transporte Rodoviário (CRT).
- d) Conhecimento de Transporte Ferroviário (TIF/DTA).

Romaneio de Embarque (Packing List)

Documento emitido pelo exportador para o embarque de mercadorias que se encontram acondicionadas em mais de um volume ou em um único volume que contenha variados tipos de produtos. É necessário para o desembarço da mercadoria e para a orientação do importador quando da chegada dos produtos no país de destino.

O Romaneio nada mais é do que uma simples lista relacionando uma descrição detalhada dos produtos a serem embarcados (volumes e conteúdos).

2.2.3. Para Negociação com o Banco

O exportador deverá apresentar os seguintes documentos, além da fatura pro forma, conhecimento de embarque e romaneio de embarque.

Carta de Crédito

Nas operações realizadas sob esta condição, o original deste documento é imprescindível para que o exportador possa concretizar a negociação da operação junto ao banco. Ela deve ser providenciada pelo importador e emitida por um Banco, de livre escolha do importador.

O exportador deve, então, procurar obter maiores informações sobre o Banco escolhido pelo importador para a emissão da carta de crédito. Se o Banco escolhido pelo importador não tiver credibilidade no mercado, o exportador pode exigir o Borderô ou Certificado ou Apólice de Seguro:

Borderô

Um Borderô ou carta de entrega (nos casos de cobrança): protocolo fornecido pelo Banco negociador de câmbio, no qual são relacionados todos os outros documentos a ele entregues.

Certificado ou Apólice de Seguro

Documento necessário quando a condição de venda envolve a contratação de seguro da mercadoria. Deve ser providenciado antes do embarque, junto a uma empresa seguradora, de livre escolha do exportador.

Contrato de Câmbio

Documento informatizado para coleta de informações, emitido pelo banco negociador de câmbio e que formaliza a troca de divisa estrangeira por moeda nacional. No âmbito externo, equivale à Nota Fiscal, e tem validade a partir da data de saída da mercadoria do território nacional. Este documento é imprescindível para o importador liberar a mercadoria no país de destino.

Certificado de Origem

É o documento providenciado pelo exportador e utilizado pelo importador para comprovação da origem da mercadoria e habilitação à isenção ou redução do imposto de importação, em decorrência de disposição previstas em Acordos Comerciais, ou do cumprimento de exigências impostas pela legislação do país de destino.

No caso das exportações destinadas aos países da ALADI e do MERCOSUL, e ainda daquelas processadas no âmbito do SGPC, os Certificados de Origem são emitidos pelas federações estaduais de indústria e pelas federações estaduais de comércio.

No caso das exportações realizadas no âmbito do SGP, os certificados são fornecidos pelas agências credenciadas do Banco do Brasil S.A, que operam com comércio exterior

Os exportadores devem fornecer previamente às entidades emissoras credenciadas informações que permitam a correta emissão do documento.

Peculiaridades:

- os Certificados de Origem do MERCOSUL e da ALADI têm validade de 180 dias, a contar da data de emissão pela entidade emissora;
- os certificados para as operações no âmbito do MERCOSUL só podem ser emitidos até o prazo máximo de 10 dias úteis, contados da data de embarque da mercadoria.
- a exigência de certificados pelos importadores pode ocorrer em situações nas quais não há previsão de isenção ou redução do Imposto de Importação. A exigência de certificados pode estar vinculada a exigências administrativas, sanitárias etc.

Exemplo:

Os itens listados a seguir fazem parte do fluxograma de atividades necessárias para a exportação de mercadorias por um porto.

Processo de Exportação via Porto

(Modalidade Incoterms Contratada CIF – Custo, seguro e frete)

1. Planejamento
2. Pesquisa de mercado
3. Elaboração da fatura pro forma
4. Envio da fatura pro forma ao importador
5. Importador vai ao banco e solicita a abertura da carta de crédito
6. Exportador analisa a carta de crédito
7. Exportador preparar mercadoria para embarque
8. Exportador elabora o packing list
9. Exportador emite nota fiscal

10. Exportador providencia o pré-transporte até o porto
11. Exportador solicita o despacho aduaneiro
12. Pagamento do frete e seguro pelo exportador
13. Recebimento do conhecimento de embarque (Bill of Landing – B/L)
14. Desembaraço e averbação junto a SRF
15. Emissão do comprovante de exportação
16. Exportador consolida toda a documentação
17. Exportador entrega documentação ao banco
18. Exportador liquida o câmbio e recebe os reais
19. Exportador envia carta de agradecimento
20. Fim

3. Termos Internacionais de Comércio (Incoterms)

Vamos agora ao estudo dos principais termos internacionais de comércio utilizados na logística internacional!

Os Incoterms, Termos Internacionais de Comércio, constituem se num conjunto de normas internacionais que definem os direitos e obrigações recíprocos do importador e do exportador. São utilizados nos contratos de compra e venda internacional para determinar regras e práticas de comércio neutras.

Nos Incoterms são definidos, entre outros elementos, as condições de entrega da mercadoria, a responsabilidade pelo transporte e pelo seguro, a responsabilidade pelos danos e extravios da carga.

Eles são representados por siglas de três letras e são regulamentados desde 1936 pela Câmara de Comércio Internacional, para evitar interpretações divergentes entre compradores e vendedores (ROCHA, 2003; HANDABAKA, 1994).

3.1. Significado Jurídico

Após agregados aos contratos de compra e venda, os Incoterms passam a ter força legal, com seu significado jurídico preciso e efetivamente determinado. Assim, simplificam e agilizam a elaboração das cláusulas dos contratos de compra e venda.

Todo técnico que trabalha com logística internacional ou que ocupe posições tais como a de um despachante aduaneiro deve conhecer, no mínimo, os Incoterms – ou seja, os termos mais utilizados no comércio internacional – listados a seguir (HANDABAKA, 1994; ROCHA, 2003).

Ex Works

Este termo quer dizer que o vendedor cumpre sua obrigação no momento em que coloca as mercadorias disponíveis ao comprador, em sua propriedade, ou seja, na sua indústria, fábrica, armazém, usina, plantação etc. O vendedor não é, neste caso, responsável pelo carregamento das mercadorias no veículo fornecido pelo comprador, nem pelo desembaraço das mercadorias para a exportação. É o comprador que assume os riscos e custos de danos e extravios no produto.

FCA – transportador livre

Significa que o vendedor deve realizar a entrega da mercadoria, já desembaraçada para a exportação, para o transportador escolhido pelo comprador, no local estabelecido. No do local estabelecido coincidir com as instalações do vendedor, este fica responsável pelo carregamento da mercadoria. Se a entrega for realizada em outro local qualquer, o vendedor não é o responsável pelo carregamento.

FAS – livre em navio atracado

Corresponde à situação em que o vendedor realiza a entrega quando a mercadoria estiver no navio no porto designado para o embarque. Neste caso, o comprador arca com todos os custos e riscos de perda ou avaria da mercadoria, a partir do ponto e momento do embarque.

Assim, o vendedor precisa neste contexto realizar o desembaraço da carga na alfândega para a exportação.

É um termo utilizado para o transporte marítimo, fluvial ou lacustre.

FOB (free on board) – livre a bordo

Este termo indica que o vendedor da mercadoria tem a obrigação de entregá-la depois dela ter cruzado a amurada do navio (ter entrado no casco do navio), no porto de embarque designado. O comprador assume os riscos e custos dos danos e extravios no produto a partir daquele ponto.

Na condição FOB é o vendedor que deve desembaraçar as mercadorias para a exportação.

CFR – custo e frete

Este termo indica que o vendedor deve pagar os custos e o frete para movimentar as mercadorias até o porto de destino designado. Depois das mercadorias terem sido entregues a bordo do navio, os custos adicionais e os eventuais danos ocorridos com a carga são transferidos para o comprador.

O vendedor é o responsável pelo desembaraço das mercadorias para a exportação.

CIF – custo, seguro e frete

O vendedor realiza a entrega no interior do navio (amurada) no porto designado para o embarque. Ele tem a obrigação de pagar todos os custos e fretes necessários para movimentar a mercadoria até o porto de destino, mas o risco de perda ou avaria da mercadoria, assim como qualquer outro custo adicional ocorrido após a entrega, são de responsabilidade do comprador. Na prática, o CIF supõe que o vendedor assume os custos, seguros e fretes até a entrega do produto ao cliente. Além disso, o vendedor é responsável pelo desembaraço aduaneiro da mercadoria para a exportação

CPT – Transporte pago até...

Este incoterm determina que o vendedor realize a entrega da carga para um transportador escolhido por ele. Porém, ele é responsável pelo pagamento do frete necessário para levar a mercadoria até o porto de destino (local da entrega). Depois da entrega é o comprador que arca com todos os custos e riscos associados à movimentação da mercadoria até suas instalações.

CIP – Transporte e seguro pagos até...

Neste caso, o vendedor entrega a mercadoria a um transportador escolhido por ele e tem a obrigação de pagar o frete até o local designado (porto ou aeroporto de entrega). Além disso, o vendedor é responsável pela contratação do seguro durante a movimentação, inclusive na etapa de transporte do local designado para a entrega até as instalações do comprador.

DAF – Entregue na fronteira

O vendedor coloca a mercadoria à disposição do comprador, no meio de transporte, sem ter sido descarregada, no local designado da fronteira de seu país. A mercadoria deve estar desembaraçada na alfândega para a exportação.

DES – Entregue no navio

A entrega é materializada quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador a bordo do navio, no porto de destino designado. O vendedor arca com todos os custos e riscos de levar a mercadoria até o porto de destino designado, antes do seu descarregamento.

DEQ – Entregue no cais

Nesta situação, o vendedor realiza a entrega no ato em que a mercadoria é disponibilizada ao comprador, sem desembaraço aduaneiro de importação, no cais do porto de destino designado. O

vendedor assume os custos e riscos envolvidos para levar a mercadoria até o porto de destino e também para descarregá-la no cais.

DDU – Entregue com direitos aduaneiros não pagos

A mercadoria é entregue sem desembaraço para a importação e sem ter sido descarregada no porto de destino. Aqui o vendedor arca com os custos e riscos envolvidos com a movimentação da mercadoria até o destino, porém os direitos aduaneiros de importação correm por conta do comprador. Este termo pode ser usado para qualquer modalidade de transporte. No entanto, os termos DES ou DEQ devem ser utilizados, quando se tratar de transporte marítimo.

DDP – Entregue com direitos aduaneiros pagos

O termo DDP supõe que o vendedor realiza a entrega da mercadoria ao comprador, desembaraçada para a importação, e sem ter sido descarregada, no porto de destino designado. É o vendedor que deve arcar com todos os custos e riscos envolvidos com a movimentação da mercadoria até o destino, incluindo, os direitos aduaneiros para a importação no país de destino. À semelhança do DDU, este termo serve para qualquer modalidade de transporte. Os termos DES ou DEQ devem ser utilizados, quando se tratar de transporte marítimo.

A tabela a seguir traz um resumo das responsabilidades em termos de custos para o vendedor e o comprador em cada um dos Incoterms estudados.

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	O	O	O	O	O		O		O	O	O	O	O
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 de 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: Santos Pride, 2017.

RESUMINDO

- Com a abertura das fronteiras entre os países, alguns fatores passaram a ter um destaque especial nas relações de trocas de mercadorias.
- O transporte entre países pode ser feito por meio aeroviário, aquaviário, dutoviário, ferroviário e rodoviário.
- Nos Incoterms são definidos, entre outros elementos, as condições de entrega da mercadoria, a responsabilidade pelo transporte e pelo seguro, a responsabilidade pelos danos e extravios da carga.



CONSOLIDANDO CONTEÚDOS

1. Julgue verdadeiro ou falso. A emissão do Certificado de Origem é necessária em cada operação de exportação efetuada. Cada certificado está estritamente vinculado a uma Fatura Comercial.

Verdadeiro () Falso ()

2. Julgue verdadeiro ou falso. Referente aos termos internacionais de comércio, na condição FOB é o vendedor que deve desembaraçar as mercadorias para a exportação.

Verdadeiro () Falso ()

REFERÊNCIAS

- BNDES. Considerações sobre a indústria do vidro no Brasil. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 26, p. 101-138, set. 2007.
- SANTOSPRIDE. Incoterms. Portal da internet, 2017. Disponível em: <<http://www.santospride.com.br/incoterms/>>. Acesso em: 5 maio 2017.
- BRASIL. Lei Nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916. Código Civil. Rio de Janeiro, 1916. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3071.htm>. Acesso em: 5 maio 2017.
- HANDABAKA, A. R. Gestão logística da distribuição física internacional. São Paulo: Maltese, 1994.
- ROCHA, P. C. A. Logística & aduana. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- RODRIGUES, P. R. A. Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional. São Paulo: Aduaneiras, 2005.
- SEPLAN – Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento. Plataforma Logística Multimodal de Anápolis. Anápolis, Goiás: Estudos da Seplan, 2002.

SEST SENAT

SAUS Quadra 1 | Bloco "J" | Ed. CNT
CEP: 70070-944 | Brasília/DF
Fale com o SEST SENAT: 0800 728 2891
www.sestsenat.org.br