

EXPORTAÇÃO MARÍTIMA: PROCESSO DE LIBERAÇÃO DE CARGAS PELA ALFÂNDEGA BRASILEIRA

MARITIME EXPORT: CARGO RELEASE PROCESS BY BRAZILIAN CUSTOMS

Giulia Souza Calabrisi*

RESUMO

O principal objetivo deste trabalho é descrever o processo de liberação de cargas na alfândega brasileira destinadas à exportação marítima, assim como levantar os procedimentos necessários para entrada da carga no porto e apresentar os pontos mais críticos de liberação na alfândega enfrentados pelas multinacionais estudadas. Apresenta uma revisão bibliográfica sobre o comércio internacional, transporte internacional marítimo de mercadorias e processo de liberação de cargas para exportação marítima. A pesquisa caracteriza-se como exploratória. Foram feitas entrevistas semiestruturadas sobre este tema com profissionais da área em empresas multinacionais de Campinas/SP, Jundiaí/SP e Itatiba/SP. Constataram-se os pontos que as empresas devem seguir ao buscar liberação alfandegária para exportação marítima no Brasil.

Palavras-chave: Comércio Internacional. Transporte Marítimo. Liberação de Cargas. Exportação.

ABSTRACT

The main objective of this work is to describe the cargo clearance process in Brazilian customs for maritime export, as well as to raise the necessary procedures for cargo entry in the port and to present the most critical customs clearance points faced by the studied multinationals. It presents a bibliographic review on international trade, international shipping of goods and cargo release process for maritime export. The research is characterized as exploratory. Semi-structured interviews on this topic were carried out with professionals in the field at multinational companies in Campinas/SP, Jundiaí/SP and Itatiba/SP. The points that companies should follow when seeking customs clearance for maritime export in Brazil were found.

Keywords: International Trade. Maritime Transport. Cargo Release. Export.

Introdução

A exportação atualmente é essencial para as empresas, pois gera maior lucratividade. Se tratando da exportação com modal marítimo, oferece ainda mais benefícios como maior competitividade no mercado. A exportação marítima e seus procedimentos iniciais de liberação estão inseridos na área do comércio exterior, pois esta representa a compra e venda de mercadorias e oferecimento de serviços entre diferentes

* Graduação em Administração com ênfase em Comércio Exterior (PUC Campinas).
giisouza5@hotmail.com

países (WERNECK, 2011). Mais especificamente sobre a exportação dentro do comércio exterior, significa, segundo Poyer (2017), a saída de mercadoria de um país para outro.

O processo de liberação de cargas pela alfândega brasileira destinadas à exportação marítima é composto de operações que significam, basicamente, a junção de todas as atividades de uma empresa, especialmente o processo da logística internacional que é o gerenciamento de mercadorias e serviços de um país para o outro. Diferente da logística nacional, a internacional inclui liberações alfandegárias, controle de documentação, embalagens específicas para cada tipo de transporte, já que há certa variedade. A carga transita por vários processos antes de chegar ao porto de destino final e, por este motivo, a embalagem deve ser mais robusta, por exemplo, para que a carga não seja danificada. Os cuidados são muito maiores quando se trata de transporte internacional (DAVID; STEWART, 2010).

Neste estudo será tratada a liberação de cargas para exportação na logística internacional do transporte marítimo. Segundo Bowersox e Closs (2001), há alguns tipos de modais para transporte, são eles: ferroviário, rodoviário, aquaviário, dutoviário e aéreo. E cada um é escolhido de acordo com o volume e natureza do tráfego. Segundo os autores, no caso do transporte marítimo, geralmente utiliza-se cargas de grandes volumes e muito pesadas, pois seu frete é competitivo e de baixo valor, apesar da demora em torno de no mínimo quinze dias e no máximo um mês de viagem. O transporte marítimo de longo curso será o foco e, segundo Lacerda (2004, p. 2), “é aquele realizado entre portos de diferentes países, em oposição ao transporte marítimo de cabotagem, realizado entre os portos localizados dentro do território nacional de um país.”.

Em relação à liberação de cargas para exportação, há especificidades para cargas perigosas, portanto neste estudo será descrito o processo de liberação de “carga geral” que, segundo o Ministério da Economia (2020), é aquela que não causa acidentes, não danifica outras cargas ou meios de transporte e não oferece riscos às pessoas que a transportam e manipulam-na. Portanto, não são cargas consideradas explosivas, gasosas, líquidas, inflamáveis, etc.

Carlson (1975 *apud* ALMEIDA *et al.*, 2020) observou que as empresas que pretendem investir no exterior não possuem conhecimento suficiente sobre como gerir seus negócios no mercado estrangeiro. Desta forma, é de grande importância entender o funcionamento da liberação alfandegária de cargas para exportação marítima para que as empresas possam realizá-la de maneira mais ágil e se tornem cada vez mais competitivas.

1 Definição do Problema da Pesquisa

Há muitas exportações marítimas que ocorrem atualmente no Brasil, conforme a Figura 1, oferecendo grande competitividade para as empresas nacionais que as realizam.

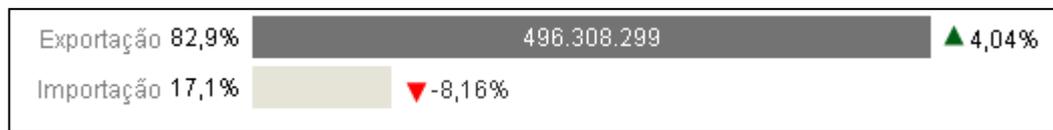


Figura 1 – Total de Cargas em Toneladas Transportadas no ano de 2020 no Brasil (Via Transporte Marítimo)

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (2020)

Por este motivo, é importante o entendimento do processo de liberação de cargas na alfândega brasileira destinada à exportação marítima para garantir maior agilidade na realização do mesmo. Neste sentido como problema deste estudo tem-se a seguinte questão: Como funciona o processo de liberação de cargas na alfândega brasileira destinadas à exportação marítima?

1.1 Objetivos da Pesquisa

1.1.1 Objetivo Geral

Analisar o processo de liberação de cargas para exportação marítima na alfândega brasileira, a fim de identificar os pontos cruciais para que haja maior agilidade no mesmo.

1.1.2 Objetivos Específicos

- 1) Descrever o processo de entrada de cargas no porto;
- 2) Identificar como é o processo de liberação de cargas na alfândega brasileira;
- 3) Ressaltar os pontos cruciais ao iniciar uma exportação marítima para agilizar o processo de liberação da carga.

1.2 Justificativa

O tema desta pesquisa é importante visto que, atualmente, há muitas empresas estrangeiras no Brasil, causando maior concorrência no mercado interno. Por este motivo, é inevitável que os empreendimentos brasileiros expandam suas atividades ao mercado internacional para obterem maiores demandas, troquem conhecimento de novas

tecnologias e, assim, se manterem competitivos e ativos no mercado. Com o entendimento do processo de liberação de cargas para exportação, as empresas podem ter maior facilidade, agilidade e despertarem maior interesse para realização de exportações.

2 Revisão bibliográfica

2.1 Comércio Internacional

Comércio internacional é a denominação dada para as transações chamadas de transfronteiriças, ou seja, transações de bens e/ou serviços que ocorrem entre pessoas físicas ou jurídicas de diferentes países. Em todas essas transações ocorre a chamada exportação (país de origem do bem e/ou serviço) e importação (país de destino do bem e/ou serviço). Este tipo de comércio mantém a globalização econômica ativa, promovendo a integração econômica global e geralmente ocorre quando há uma alta necessidade de consumo perante a uma baixa produção nacional, assim como no país exportador pode haver produção em excesso e utilizam tal processo para escoar (AFRICANO *et al.*, 2018).

A globalização foi iniciada no século XIX pela revolução industrial e pelo desenvolvimento de novas tecnologias de transporte e meios de comunicação, o que permitiu a transição de mercadorias entre países distintos (AFRICANO *et al.*, 2018). O próximo grande passo para a globalização foi após a segunda guerra mundial, quando acreditavam que a paz e a cooperação política internacional poderiam ocorrer mediante cooperação econômica internacional. Com isso, as Nações Unidas (ONU), o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial foram colocados como órgãos internacionais de cooperação multilateral e, em 1947, o primeiro Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) foi assinado por 23 países e existe até hoje com muitas atualizações e mais integrantes (AFRICANO *et al.*, 2018).

De acordo com Negri e Araujo (2006), se entre 1979 e 1994 ainda não havia correlação entre o crescimento das exportações e do PIB, em 1994 esta se tornou positiva. Já em 1995 o GATT originou a Organização Mundial do Comércio (OMC), responsável pela supervisão da prática das regras do comércio internacional e gerenciamento de possíveis disputas (AFRICANO *et al.*, 2018). Porém, na visão de Ricupero (2006), a OMC não consegue desempenhar seu papel de negociadora, pois muitos resistem e bloqueiam as negociações que, neste caso, são mitigadas. Inclusive a OMC não conseguiu incluir algumas normas necessárias para que a real integração econômica global ocorresse.

Segundo Negri e Araujo (2006), o comércio internacional entre 1985 e 2000 apresentou alta participação dos produtos mais tecnológicos, diferente dos produtos primários. E foi no período de 2000 a 2006 que as exportações brasileiras cresceram 149.5%, acredita-se que o desempenho das empresas brasileiras para que isso ocorresse foi iniciado após 1980, quando houve a abertura econômica e estabilização do papel do Estado.

Empresas participantes do comércio internacional podem estar mais aptas a colaborar com a modernização industrial, pois importam novas tecnologias, modificam-na de acordo com a necessidade e exportam produtos que carregam, com isso, grande competitividade. Através da exportação, toma-se conhecimento de novas demandas, técnicas, preferências e utilidades para determinados produtos (GUIMARÃES, 1997).

A internacionalização das empresas atualmente é indispensável para se manterem competitivas, visto que empresas estrangeiras estão inseridas no mercado interno brasileiro causando enorme concorrência. Além disso, há inúmeras vantagens em exportar, como aumento da escala de produção, diminuição da tributação (governo oferece isenções tributárias, pois a exportação favorece o país com a entrada de moeda estrangeira), redução da dependência do mercado interno, aumento das inovações, entre outras. Entretanto, é de extrema importância o estudo sobre o que exportar, para onde, preços, custos e outros pontos que poderão favorecer a empresa se forem bem planejados, visto que hoje já existem muitas empresas exportadoras (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, 2011).

2.2 Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias

Para que o comércio internacional ocorra tem-se as modalidades de transporte, em que o marítimo é o principal (NOBRE; SANTOS, 2005). Segundo Razzolini Filho (2012, p. 250 *apud* HORTA; MASCARENHAS, 2018, p. 13), “Modal de transporte, trata-se do modo, da maneira ou meio pelo qual se transportam materiais de um ponto a outro no sistema logístico, ou ao longo da cadeia de suprimentos”. O modal de transporte marítimo se divide em longo curso, aquele realizado entre países distintos, e cabotagem, entre portos nacionais de um país. A Convenção das Nações Unidas sobre a Lei dos Mares é responsável pela regulação internacional de navegação (LACERDA, 2004).

Até a primeira metade do século XX, o transporte aquaviário no Brasil foi um dos principais modais utilizados e tem como características baixo custo e grande capacidade

de carga, apesar de ser lento ao deslocar-se (FONSECA, 2015). De 1929 a 2000 houve um crescimento significativo do uso deste tipo de transporte e, com isso, vieram as inovações que passaram a possibilitar a estruturação deste por tipo de mercado (frota própria, navio a frete sem linha regular ou navio com rota predeterminada), de carga (geral solta ou unitizada, graneis líquidos ou sólidos) e de navio (há muitos tipos de navios padronizados) (NOBRE; SANTOS, 2005). Inclusive foi sendo construído um sistema interligado entre os portos e o interior do país, melhorando a comunicação e facilitando o transporte (JUNIOR, 2019).

No século XXI, o Brasil passou por mudanças macroeconômicas colocando o cenário internacional com grande importância na política e economia. O Estado passou a incentivar maiores investimentos no setor de transporte. Assim, houve a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) como órgão responsável por fiscalizar e regular o transporte aquaviário, o que foi um grande marco para a navegação de cabotagem (FONSECA, 2015).

Há em torno de trinta autoridades intervenientes no setor de transporte aquaviário e portos brasileiros, sendo algumas delas: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Secretaria Especial de Portos (SEP), Receita Federal, Marinha do Brasil, IBAMA, Tribunal de Contas da União, Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e Secretarias Estaduais da Fazenda. Ainda com todas essas autoridades, há regulação de entidades supranacionais como a International Maritime Organization (IMO), Organização Mundial do Comércio (OMC), Organização Mundial das Aduanas (OMA) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT) (COLLYER, 2013).

As embarcações precisavam ter um registro no país para possuir a permissão de arvoar a bandeira do mesmo, porém houve a criação do “registro aberto” que o Brasil adotou por ser mais favorável para os operadores de transporte e pelo custo ser menor (LACERDA, 2004).

Neste tipo de transporte há grande insegurança em relação aos profissionais que realizam o desembarço aduaneiro da Receita Federal do Brasil (RFB), pois se percebe algumas práticas irregulares e falta de eficiência nos auditores da RFB. Acredita-se que um dos motivos desta insegurança seja a falta de capacitação e pesquisa em busca do desenvolvimento do transporte marítimo. O Direito Marítimo e Direito Regulatório dos Transportes e Portos (normas jurídicas e regulatórias) devem colaborar para tal desenvolvimento (COLLYER, 2013).

Tanto as importações, como as exportações são noventa por cento realizadas nos oceanos, portanto é a base da economia mundial (HIJMANS, 2018). A evolução do transporte marítimo trouxe consequências ao Porto de Santos, responsável pela movimentação de quase um terço dos contêineres no Brasil; este vem se adequando para ter capacidade de movimentar e armazenar todas as cargas (NOBRE; SANTOS, 2005). E o aprimoramento do transporte marítimo junto a sua logística permitiu a redução do tempo e custo deste, além do descarregamento rápido e baixo risco de perda e danos na mercadoria. Este também afeta positivamente a competitividade, de forma que o estoque das organizações pode ser reabastecido mais rapidamente, sem precisar da armazenagem de muitos produtos (JUNIOR, 2019).

Apesar do desenvolvimento do transporte marítimo de longo curso no Brasil, o de cabotagem possui pouca estrutura, entretanto possui enorme potencial. Para que este tipo de transporte seja aprimorado, há necessidade de aumentar a oferta deste serviço, integrar com as rodovias, desburocratizar as leis, utilizar motores com baixa poluição, entre outros. Porém, pode ser mais sustentável, confiável, seguro e com menor risco de avarias em produtos de maior valor (MOURA; BOTTER, 2016).

O transporte marítimo deve ter sua importância compreendida uma vez que é responsável por garantir a circulação do capital e satisfazer as demandas econômicas e sociais. Assim como o porto marítimo deve ser valorizado e entendido como um elo da distribuição internacional de mercadorias (JUNIOR, 2019).

2.3 Processo de Liberação de Cargas no Porto e na Alfândega Brasileira destinadas à Exportação Marítima

Para a realização da exportação marítima, há diversos procedimentos a serem feitos, como a habilitação no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e no sistema de Registro de Exportadores e Importadores (REI), negociação com o importador, verificação de disponibilidade de navio com o armador, escolha do porto, do terminal e do despachante, entre outros (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, 2011). Após estes procedimentos iniciais, em busca da liberação da carga, o exportador deve registrar a Declaração Única de Exportação (DU-E), um documento eletrônico com informações aduaneiras, administrativas, comerciais, financeiras, tributárias, fiscais e logísticas da exportação, no Siscomex. Esta serve de base para o despacho aduaneiro, controle administrativo da operação completa de exportação, além de servir para os dados

estatísticos de exportação no Brasil. Para a elaboração da DU-E, utiliza-se a Nota Fiscal Eletrônica como base (RECEITA FEDERAL, 2017).

Com a Declaração Única de Exportação devidamente registrada, o transportador deve levar as cargas ao recinto aduaneiro para futuro despacho de exportação com os documentos das mercadorias presentes no veículo que, segundo o Sebrae (2020), são: Fatura Comercial, *Packing List*, Conhecimento de Embarque, Certificado de Origem (em alguns casos há também o Certificado de Seguro de Transporte e Carta de Crédito) e os DANFE (documento auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica). Já o receptor da carga, conhecido como depositário, após recebê-la, acessa o Siscomex no módulo de controle de carga e trânsito e insere todas as informações referentes à carga e ao transportador, assim como coloca informações como avarias e/ou divergência nas quantidades das mercadorias (RECEITA FEDERAL, 2017).

Segundo o Ministério da Economia (2020), após a recepção da carga, esta é automaticamente apresentada para despacho aduaneiro para determinação do canal de conferência. A apresentação da carga para despacho (ACD) coloca a Declaração Única de Exportação submetida à análise de risco e definição do canal do controle aduaneiro. Há três canais de conferência aduaneira nos quais a carga pode ser selecionada, são eles: verde, em que mercadoria desembarçada automaticamente, dispensada de análise documental e física; laranja, no qual será feita a análise documental antes da liberação; vermelho, em que a mercadoria só será liberada posteriormente à análise documental e física da mesma. Esta seleção para conferência aduaneira é feita no portal Siscomex utilizando parâmetros e critérios da Coordenação-Geral de Administração Aduaneira com base nos seguintes dados: cumprimento da legislação tributária e aduaneira; natureza, volume e valor da exportação; país de origem e destino dos bens exportados; características da mercadoria (RECEITA FEDERAL, 2017).

No caso de atribuição de cargas para conferência aduaneira, estas são distribuídas aos Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil no portal Siscomex. Em caso de canal laranja, o procedimento fiscal é destinado à verificação do cumprimento dos requisitos legais dos regimes aduaneiros e tributação pelo exportador, da descrição da mercadoria e se está suficiente para confirmação da classificação fiscal e do cumprimento dos demais requisitos para exportação (licenças, registros, autorizações, etc.). No caso de canal vermelho, além de todo o procedimento de análise documental, a verificação física da mercadoria também é realizada para identificá-la e quantificá-la, verificando se condiz com a Declaração Única de Exportação (RECEITA FEDERAL, 2017). A Declaração

Única de Exportação pode ser bloqueada por algum Auditor-Fiscal da RFB no Portal Siscomex em caso de identificação de alguma irregularidade, independente do despacho aduaneiro e o canal de conferência, levando a carga para verificação física ou análise documental antes de liberá-la (RECEITA FEDERAL, 2017).

O desembaraço aduaneiro e a autorização para embarque da mercadoria serão cedidos após a conferência aduaneira e aprovação, indicando que todo o processo está correto, ou caso a Declaração Única de Exportação seja selecionada diretamente ao canal verde (RECEITA FEDERAL, 2017). Caso haja, após conferência, constatação de divergência, infração ou pendência, impedindo o embarque da mercadoria naquele momento, são colocadas exigências (exemplo: apresentar o certificado de origem do produto) no Siscomex para que o exportador cumpra e posteriormente tenha sua carga liberada para exportação (RECEITA FEDERAL, 2019). Já no caso de tentar exportar itens que não podem sair do território nacional e/ou tenham ocultação do real vendedor e/ou comprados mediante fraude, a interrupção do despacho aduaneiro é realizada e registrada no Siscomex com sua devida explicação, impedindo a exportação dos mesmos (RECEITA FEDERAL, 2017).

2.4 Fluxograma de Exportação

Na Figura 2 são apresentados os principais passos, segundo o Ministério das Relações Exteriores (2011), para a realização de uma exportação no Brasil, porém com algumas atualizações de acordo o Ministério da Economia (2020).

3 Metodologia

3.1. Caracterização da Pesquisa

O presente trabalho se caracteriza, quanto a sua natureza, como pesquisa aplicada e, quanto à abordagem do problema, como pesquisa qualitativa (SILVA; MENEZES, 2000). Em relação aos seus objetivos, se caracteriza como uma pesquisa exploratória (GIL, 1991), pois irá descrever como funcionam os processos para liberação de cargas na alfândega brasileira, visando maior familiaridade e entendimento sobre este assunto.

Quanto aos procedimentos técnicos, este se define como pesquisa bibliográfica, levantamento e documental (GIL, 1991), pois toda a descrição realizada sobre o tema

deste trabalho será a partir de artigos científicos, interrogação direta de profissionais que trabalham na área e sites de organizações confiáveis.

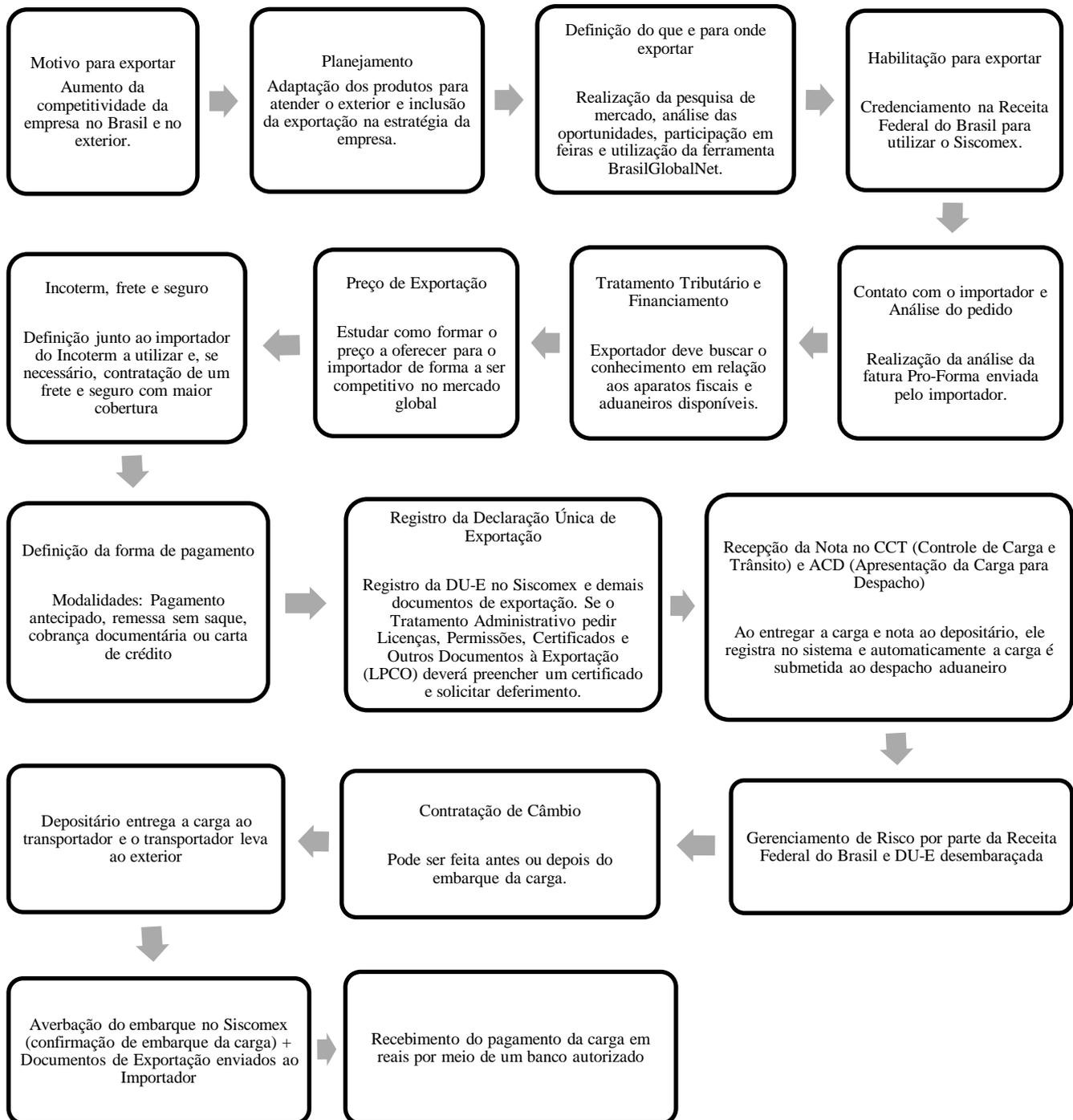


Figura 2 – Fluxograma de Exportação (2020)

Fonte: Elaborado pela autora com base no Ministério das Relações Exteriores (2011) e Ministério da Economia (2020)

3.2 Coleta de Dados

O instrumento de coleta de dados adotado é a entrevista semiestruturada para entender diretamente com profissionais da área quais os principais critérios de liberação de carga na alfândega brasileira, e serão realizadas quatro entrevistas em quatro empresas multinacionais distintas. As questões pré-definidas para a realização destas, além da apresentação inicial do entrevistado (nome, idade, formação, empresa que trabalha e cargo), são:

- O(A) senhor(a) tem quantos anos de experiência na área de exportação nesta empresa? Conte-me brevemente sua trajetória nesta área.
- Em média, quantas exportações marítimas a empresa realiza em um ano? O(A) senhor(a) acredita que, de acordo com a média anual, a realização de exportações marítimas nesta empresa já se tornou comum e/ou rotineira? Justifique sua opinião.
- O(A) senhor(a) já se deparou com a carga NÃO liberada pela alfândega brasileira para exportar no modal marítimo? Se no mínimo uma vez, conte qual(is) foi(foram) a(s) exigência(s) da RFB para liberação da carga e como foi atendê-la(s).
- Como profissional da área, o que o(a) senhor(a) considera mais crucial para que a RFB libere uma carga para exportação marítima e por quê? Exemplo: quantidade correta da mercadoria na fatura, especificação correta da embalagem no *packing list*, etc.
- Já se deparou com carga não liberada pela alfândega brasileira e IMPEDIDA de ser exportada no modal marítimo? Se sim, conte sua(s) experiência(s).
- Com base em sua experiência, possui alguma sugestão de melhoria no processo de liberação de cargas para exportação marítima na alfândega brasileira, seja profissionalmente ou para a RFB?

4 Resultados da pesquisa

A pesquisa foi realizada com profissionais de empresas multinacionais de Campinas/SP, Jundiaí/SP e Itatiba/SP. A Tabela 1 demonstra os dados coletados em cada empresa.

De acordo com a Tabela 1 acima, os entrevistados EE2 e EE4 possuem uma grande experiência na área de exportação pela quantidade de tempo trabalhado e, com

isso, transpassam maior confiança. Já o EE1 possui alguma experiência e o EE3 está iniciando na área, porém, ainda assim, podem nos informar sobre vivências já adquiridas.

Apesar dos produtos exportados pelas empresas serem distintos, a exportação marítima nessas é considerada comum, o que mostra que as empresas unem custo barato e volumes altos de carga para utilizarem o transporte marítimo e se tornarem mais competitivas, em caso de não possuírem pressa na entrega, visto que este tipo de modal é mais lento e, em geral, demora de quinze a trinta dias para chegar de um porto a outro.

Tabela 1 – Resultado das Entrevistas

	EE1	EE2	EE3	EE4
Apresentação	25 anos, Bacharel em Gestão de Comércio Internacional e Administração, Assistente de Exportação.	23 anos, formada em Comércio Exterior, Analista de Comércio Exterior.	21 anos, cursando tecnólogo de Logística, Estagiária de Exportação.	35 anos, tecnólogo em Comércio Exterior, Analista de Comércio Exterior.
Produto/País	Bateria de carro para diversos países da América Latina.	Embreagens e limpadores para o México.	Produtos ligados a energia para toda a América e Alemanha.	Peças automotivas para América, Europa e Ásia.
Questão 1	1 ano exportação, 2 anos em logística.	2 anos e 8 meses.	8 meses.	3 anos e 7 meses.
Questão 2	240 a 360, comum.	650, comum.	100, comum.	600 a 700, comum.
Questão 3	Sim, falta de documentação (ocasionou multa, perda do navio, taxa de armazenagem).	Não.	Não.	Sim, canal laranja por falta de descrição e peso duvidoso. Outra sem canal, porém por falta de certificado de fumigação da madeira.
Questão 4	Tudo é importante (ex: peso correto no Packing List e valor da Invoice).	Toda documentação, em especial a Fatura Comercial.	Emissão de todos os documentos.	Detalhamento da carga no Packing List.
Questão 5	Não.	Não.	Não.	Não.
Questão 6	Criação de um sistema integrado e automático de toda documentação.	Não. O governo já está melhorando, inclusive com a criação da DU-E.	Não.	Resposta/ação mais rápida da RFB em situações críticas.

Fonte: Elaborado pela autora Giulia Souza Calabrisi

Metade dos entrevistados informaram que nunca obtiveram carga não liberada pela alfândega para exportar no modal marítimo. Sobre a outra metade, EE1 informou que já se deparou com a carga não liberada pela alfândega brasileira, pois faltava

documentações de segurança, já que ele exportava baterias, consideradas perigosas, e recebeu, por conta disso, multa, perda do navio e maior taxa de armazenagem. O EE4 informou que também teve carga não liberada, uma por falta de documentação (nesse caso faltou o certificado de fumigação da madeira do *pallet*) e outra por receber canal laranja, em que a Receita Federal do Brasil (RFB) examina toda a documentação. Segundo EE4, após a análise da documentação, a RFB solicitou descrição mais detalhada e peso correto da mercadoria, o que foi simples de resolver.

Apesar de já possuírem a carga não liberada alguma vez, EE1 e EE4 nunca tiveram a carga impedida de ser exportada, pois sempre exportaram mercadorias autorizadas pela lei, assim como EE2 e EE3.

Para todos os profissionais entrevistados, toda a documentação de exportação é muito importante para obter rapidamente a liberação da carga, porém enfatizaram que consideram a Fatura Comercial (com valor correto) e o Packing List (detalhado e com peso correto) os mais cruciais e que todos devem ter uma atenção especial ao preenchê-los.

É muito importante que todos os profissionais de comércio exterior pensem sobre mudanças necessárias na RFB ou até mesmo em seu próprio ambiente de trabalho para facilitar o processo de exportação. Desta forma, o EE1 sugeriu um sistema totalmente integrado e automatizado com toda a documentação inserida no mesmo. Outra mudança sugerida, neste caso por EE4, foi a resposta e/ou ação mais rápida da RFB em situações críticas, pois ainda há certa demora. Já EE2 e EE3 não possuem sugestões de mudanças, entretanto EE2 acredita que o governo já vem melhorando os sistemas e os processos para exportar, principalmente por conta da atual inovação que foi a criação da Declaração Única de Exportação.

Considerações finais

O comércio internacional começou a se desenvolver no século XX e, apesar de parecer fácil de ser acessado, até hoje há empresas que encontram dificuldades para realizá-lo. Pensar na exportação é algo muito vantajoso para as empresas brasileiras por oferecer diversidade de clientes, ampliação do lucro e maior vantagem competitiva para as mesmas. Além disso, o uso do modal marítimo de forma adequada para a realização de exportações torna as organizações ainda mais competitivas pelo baixo custo e alta quantidade de carga no transporte. Entretanto, seu sucesso tem como um dos pontos mais

relevantes o processo de liberação de cargas para exportação marítima. Este entendimento é essencial para as empresas realizarem-no com maior agilidade.

O processo de liberação de cargas se torna mais fácil quando entendido e praticado. Este inicia-se, previamente a entrada da carga a ser exportada no porto, com o registro pela empresa exportadora da Declaração Única de Exportação (DU-E) no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e preenchimento de toda a documentação: Fatura Comercial, *Packing List*, Conhecimento de Embarque, Certificado de Origem (em alguns casos há também o Certificado de Seguro de Transporte e Carta de Crédito) e o DANFE (documento auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica). Após este passo, a empresa pode autorizar o transporte da carga até o porto para ser recepcionada. Em seguida, a carga é sujeita a um processo automático de liberação que pode ou não liberá-la. Por este motivo, manter a documentação correta com dados verdadeiros é crucial para a liberação da carga, principalmente a Fatura Comercial e *Packing List*. Se não liberada, basta seguir as solicitações da Receita Federal do Brasil (RFB) que estarão presentes no Siscomex (todo o processo pode ser acompanhado por esse sistema), porém há chances de receber multas e outras consequências negativas, como perda do navio que a carga seria embarcada.

Reconhecendo que o transporte marítimo é mais lento, quando comparado ao aéreo, ele vem sendo submetido a um processo contínuo de melhoria que visa redução no tempo e no custo, assim como na diminuição do risco de avarias nas cargas durante o transporte. Ao mesmo tempo ocorreram melhoras no processo de liberação da carga para exportação por parte do governo, com a criação da DU-E em 2017. Portanto, é possível entender que melhorias estão sendo pensadas e aplicadas para facilitar todo o processo de exportação marítima, tornando ainda mais viável o ingresso das empresas no mercado internacional.

Por fim, é de extrema importância que uma empresa pense em exportar, principalmente no modal marítimo, caso optem por sua inserção no mercado internacional, pois, atualmente, é uma questão de sobrevivência em meio a tanta competitividade no mercado interno. Entretanto, devem ter conhecimento de todo o processo para a liberação de cargas, os procedimentos para a entrada da carga no porto e conhecimento dos pontos críticos do processo.

Referências

AFRICANO, A. P. *et al.* **Comércio internacional: Teorias, Políticas e Casos Práticos.** Coimbra: Almedina, 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Transporte Via Longo Curso**, 2020. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em: 16 nov. 2020.

ALMEIDA, R. F. *et al.* Internacionalização de processos de negócios: um estudo de caso de um banco global com operações no Brasil. **Revista Empreendedorismo, Gestão e Negócios**, v. 9, n. 9, p. 237-259, mar. 2020. Disponível em: <http://fatece.edu.br/arquivos/arquivos%20revistas/empreendedorismo/volume9/Rodrigo%20Figueiredo%20de%20Almeida;%20Napoleao%20Verardi%20Galeale;%20Carlos%20Hideo%20Arima;%20Adilson%20Carlos%20Yoshikuni.pdf>. Acesso em: 14 out. 2020.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimentos.** São Paulo: Atlas S.A., 2001.

COLLYER, W. O. A importância do direito marítimo e da regulação dos transportes e portos para o desenvolvimento da logística. **Journal of Transport Literature**, Manaus, v. 7, n. 1, p.194-201, jan. 2013. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312013000100012. Acesso em: 2 mar. 2020.

DAVID, A. P.; STEWART, R. **Logística Internacional.** 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

FONSECA, R. O. A navegação de cabotagem de carga no Brasil. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 1, p. 21-46, jan./abr. 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/mercator/v14n1/1984-2201-mercator-14-01-0021.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2020.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1991.

GUIMARÃES, E. P. Evolução das Teorias de Comércio Internacional. **Estudos em Comércio Exterior**, v. 1, n. 2, p. 1-19, jan./jun. 1997. Disponível em: <http://xoomer.virgilio.it/leonildoc/pdf/comercio-int.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2020.

HIJMANS, M. B. Segurança marítima: Da sensibilização à segurança. Ligando os pontos!. **Relações Internacionais**, Lisboa, n. 57, p. 25-37, mar. 2018. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1645-91992018000100003&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 2 mar. 2020.

HORTA, D. S.; MASCARENHAS, M. P. Tecnologia da informação e sua influência no modal logístico. **Revista Empreendedorismo, Gestão e Negócios**, v. 7, n. 7, p. 9-22, mar. 2018. Disponível em: <http://fatece.edu.br/arquivos/arquivos%20revistas/empreendedorismo/volume7/7.pdf>. Acesso em: 14 out. 2020.

JUNIOR, N. F. F. A dinâmica recente do transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, p. 33-65, jan./jun. 2019. Disponível em: <http://revistascientificas2.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/6383/5635>. Acesso em: 2 mar. 2020.

LACERDA, S. M. Transporte Marítimo de Longo Curso no Brasil e no Mundo. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, p. 209-232, jun. 2004. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/16980/1/PRArt153542_Transporte%20Mar%c3%adtimo%20de%20Longo%20Curso%20no%20Brasil%20e%20no%20Mundo_P.pdf. Acesso em: 2 mar. 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Carga perigosa**. Disponível em: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/index.php/57-conhecendo-temas-importantes/61-carga-perigosa>. Acesso em: 20 abr. 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Novo Processo de Exportação - Orientações Gerais**. Disponível em: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/index.php/operacionalizando-a-exportacao>. Acesso em: 2 mar. 2020.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Exportação: Passo a Passo**. Brasília: MRE, 2011. Disponível em: <http://www.investexportbrasil.gov.br/sites/default/files/publicacoes/manuais/PUBExportPassoPasso2012.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2020.

MOURA, D. A. de; BOTTER, R. C. Transporte marítimo - o corredor verde para o Brasil. **Revista Gestão Industrial**, Paraná, v. 12, n. 2, p.126-138, 2016. Disponível em: <https://pdfs.semanticscholar.org/f8d7/44c962fd405768bf44f064d43703a8c2e5cd.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2020.

NEGRI, J. A. de; ARAUJO, B. C. P. O. de. (Org.). **As Empresas Brasileiras e o Comércio Internacional**. Brasília-DF: Ipea, 2006. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3257/1/As%20empresas%20brasileiras%20e%20o%20com%c3%a9rcio%20internacional.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2020.

NOBRE, M.; SANTOS, F. R. dos. O mercado de transporte marítimo: especialização, evolução e os reflexos na logística internacional. *In: SIMPÓSIO DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, XII., Anais[...]*, Bauru, 2005. nov. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/301543400_O_mercado_de_transporte_maritimo_especializacao_evolucao_e_os_reflexos_na_logistica_internacional. Acesso em: 2 mar. 2020.

POYER, M. G. **Introdução ao comércio exterior**: livro didático. Palhoça: UnisulVirtual, 2017.

RECEITA FEDERAL. **A Declaração Única de Exportação (DU-E)**, 2017. Disponível em: http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/exportacao-portal-unico/introducao/copy_of_conceitos-e-definicoes-gerais. Acesso em: 24 mar. 2020.

RECEITA FEDERAL. **Apresentação da carga para despacho (ACD)**, 2017.

Disponível em:

http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/exportacao-portal-unico/copy4_of_introducao. Acesso em: 24 mar. 2020.

RECEITA FEDERAL. **Exigências Fiscais**, 2019. Disponível em:

<http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/exportacao-portal-unico/distribuir-du-e/exigencias-fiscais>. Acesso em: 24 mar. 2020.

RECEITA FEDERAL. **Gerenciamento de Risco**, 2019. Disponível em:

http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/exportacao-portal-unico/copy6_of_introducao. Acesso em: 24 mar. 2020.

RICUPERO, R. Os Paradoxos e as Contradições do Comércio Internacional. **Bridges between trade and sustainable development**, v.10, n.5, p.8-10, ago. 2006. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/pontes/article/view/78135/74853>.

Acesso em: 02 mar. 2020.

SEBRAE. **Documentos necessários para a empresa que deseja exportar**. Disponível em: <https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/documentos-necessarios-para-a-empresa-que-deseja-exportar,56699e665b182410VgnVCM100000b272010aRCRD>.

Acesso em: 24 mar. 2020.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. Florianópolis: Laboratório de Ensino à Distância da UFSC, 2000.

SLACK, N. *et al.* **Gerenciamento de Operações e de Processos: princípios e práticas de impacto estratégico**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2013.

WERNECK, P. **Comércio Exterior & Despacho Aduaneiro**. 4. ed. Curitiba: Jorua, 2011.