

Seja Bem Vindo!

Curso

Comércio Exterior

Carga horária: 55hs



Conteúdo Programático:

Introdução ao Comércio Exterior

Operações e Condições de Compra e Venda

Tipos de Pagamentos no Comércio Exterior

Classificação Fiscal de Mercadorias

SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior

Tratamento Administrativo na Importação

Tratamento Administrativo na Exportação

Bibliografia/Links Recomendados

Introdução ao Comércio Exterior

Definição de comércio exterior

Definimos comércio exterior como toda atividade comercial internacional de compra e venda de produtos e serviços. Há também estruturas regulatórias e de normatização que são típicas de cada país ou nação, e têm por função regular e normatizar todos os processos administrativos e operacionais de entrada de mercadorias (importação) e de saída de mercadorias (exportação).

No Brasil todos os processos ditos Aduaneiros¹ são regulados e fiscalizados pela Receita Federal.

Existem também órgãos internacionais de regulação do comércio internacional, sendo os mais conhecidos os seguintes:

a) OMC – Organização Mundial do Comércio que é uma organização que visa supervisionar e regular o comércio internacional, tendo sido firmada oficialmente em 1 de janeiro de 1995, com o Acordo de Marrakesh, em substituição ao Acordo Geral de Tarifas e Comércio, que vigorou desde de 1948.

b) CCI – Câmara de Comércio Internacional, fundada em 1919 com sede em Paris, seu objetivo é promover o comércio internacional, o investimento, o mercado livre de bens e serviços e o livre trânsito de capitais, através da defesa dos interesses dos seus associados junto das organizações internacionais e das entidades reguladoras dos diferentes estados, como estabelecer regras comuns a todos os associados.

Principais acordos internacionais do comércio exterior

GATT – *General Agreement on Tariffs and Trade*

Em 1947 na Primeira Rodada de Genebra foi apresentado o Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT – *General Agreement on Tariffs and Trade*), redigido basicamente por EUA e Inglaterra, tendo recebido algumas alterações, o Acordo foi assinado por vinte e três Estados em 1947.

O Acordo Geral de Tarifas e Comércio tinha por objetivo fomentar e manter um sistema multilateral de comércio sólido e próspero, para isto era dotado de uma série de critérios e regras que deveriam reger o sistema proposto. Tinha como objetivo a

liberalização do comércio por meio da redução das tarifas alfandegárias e demais medidas protecionistas.

O GATT também buscava implementar um Sistema Multilateral de Comércio em que fosse possível se criar uma regulamentação das Uniões Aduaneiras e das Zonas de Livre Comércio.

Finalmente, em 1968 o Acordo recebe uma nova redação, sobre modificações com o objetivo de inserir regulamentação especial que criasse regras objetivando o comércio com os países em desenvolvimento, objetivando com isto, crescimento econômico, de acordo com as recomendações da Comissão das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD – *United Nations Commission on Trade and Development*), regulamentação chamada de regra do Tratamento Especial e Diferenciado.

OMC – Organização Mundial do Comércio

A OMC (Organização Mundial do Comércio) é uma instituição internacional de personalidade jurídica que tem a atribuição de fiscalizar e regulamentar o comércio mundial.

Teve seu surgimento visando gerenciar os diversos acordos multilaterais e plurilaterais de comércio e serviços, bens e direitos de propriedade intelectual no âmbito comercial, também serve de fórum para resolução das diferenças comerciais e negociações sobre novos temas.

Também é de competência da OMC supervisionar as políticas comerciais dos países, trabalhando em conjunto com o Banco Mundial e ao FMI (Fundo Monetário Internacional) na adoção de políticas econômicas em nível mundial.

A OMC tem no seu regimento cinco princípios que devem ser seguidos e respeitados pelos países membros:

1. princípio da não discriminação, responsável por garantir tratamento igual a todos os membros no que se refere a privilégios comerciais e aos produtos importados e nacionais, os quais não podem gozar de nenhum privilégio em detrimento dos importados;
2. princípio da previsibilidade de normas e do acesso aos mercados através da consolidação dos compromissos tarifários já estabelecidos para bens e das listas de ofertas de serviços;

3. princípio da concorrência leal, tem por função coibir práticas desleais de comércio como por exemplo o dumping e o antidumping;

4. princípio das proibições de restrições quantitativas, sendo permitido apenas as quotas tarifárias desde que previstas nas respectivas listas de compromissos entre os países integrantes;

5. princípio de tratamento especial e diferenciado para países em desenvolvimento;

Segundo consulta realizada no site da OMC, atualmente é de 159 o número de países membros e observadores.

SGP – Sistema Geral de Preferências

O Sistema Geral de Preferências teve seu âmbito de consagração pela Unctad (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento), e visava o desenvolvimento sustentável.

Todos os países desenvolvidos que outorgam os benefícios do SGP, concedem redução parcial ou total do imposto de importação incidente sobre determinados produtos originários ou procedentes de países em desenvolvimento. Desta forma, com aprovação do SGP pelos membros da Unctad, objetivou-se beneficiar os países em desenvolvimento, oferecendo com isto uma condição de acesso aos mercados dos países desenvolvidos e acelerando seu crescimento econômico.

O Brasil aderiu e passou a integrar o acordo SGP, em 1988, em Belgrado, na atual Sérvia, tendo o Congresso Nacional Brasileiro promulgado o referido acordo em 1991, promulgando então os termos de adesão de Comprovação da Origem.

SGPC – Sistema Global de Preferências Comerciais

Em 13 de abril de 1988, diversos países em desenvolvimento, todos membros do Grupo dos 77, incluindo o Brasil, assinaram, em Belgrado, Iugoslávia, um acordo constituindo o Sistema Global de Preferências Comerciais entre países em desenvolvimento (SGPC), no âmbito da UNCTAD. Este acordo passou a vigorar em 1989, tendo sido assinado em definitivo por 40 países. Atualmente fazem parte do acordo 43 países participantes outorgados.

O SGPC por meio do intercâmbio de concessões comerciais entre os membros, objetiva promover e ampliar os laços comerciais entre os países em desenvolvimento da África, Ásia e América Latina, não somente em benefício próprio, mas também em benefício global.

ALADI – Associação Latino-Americana de Integração

A ALADI é o maior grupo latino americano de integração, atualmente é formada por 13 países, são eles: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

Em 12 de agosto de 1980, o Tratado de Montevideo estabelece o marco jurídico global e regulador da ALADI (Associação Latino Americana de Integração), criando os seguintes princípios gerais: pluralismo em matéria política e economia, convergência progressiva de ações parciais para a criação de um mercado comum latino-americano, flexibilidade, tratamentos diferenciais com base no nível de desenvolvimento dos países-membros e multiplicidade nas formas de concentração de instrumentos comerciais.

A ALADI propiciou a criação de uma área de preferência econômica na região, com o claro objetivo de alcançar um mercado comum Latino-Americano, mediante três mecanismos:

1. uma preferência tarifária regional;
2. acordos de alcance regional, comum a todos os países membros;
3. acordos de alcance parcial, com a participação de dois ou mais países da área;

O Tratado de Montevideu de 1980 está aberto à adesão de qualquer país latino-americano. Em 1999 foi aperfeiçoada a primeira adesão ao Tratado de Montevideu 1980, com a incorporação da República de Cuba como país membro da Associação.

Na Décima Sexta Reunião do Conselho de Ministros, que foi realizada em 2011, foi aceita a adesão da República da Nicarágua. Atualmente a Nicarágua avança no cumprimento das condições estabelecidas para construir-se em país-membro da Associação.

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

O MERCOSUL teve sua criação pelo Tratado de Assunção em 1991, neste tratado assinaram o interesse na criação do bloco a Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.

O tratado constitutivo do bloco tinha os seguintes objetivos:

1. A livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, através, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições;
2. O estabelecimento de uma tarifa externa comum e a adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros Estados ou agrupamentos de estados e a coordenação de posições em foros econômico-comerciais regionais e internacionais;
3. A coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados Partes – de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegária, de transportes e comunicações e outras que se acordem, a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados Partes;
4. O compromisso dos Estados Partes de harmonizar suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração.

Atualmente integram o MERCOSUL, além dos quatro países da sua criação original, também, a República Boliviana da Venezuela e o Estado Plurinacional da Bolívia.

O MERCOSUL tem ainda como Estados Associados os seguintes países: os Estados Associados do Chile, Colômbia, Peru, Equador Guiana e o Suriname.

O último protocolo de adesão deu-se em 2012, quando naquela ocasião a Bolívia passou a integrar de forma definitiva o bloco.

Noções de moeda

Apesar de termos o conceito e o uso incorporado em nossas atividades cotidianas, no pagamento de nossas despesas diárias de aluguel, luz ou telefone, nem todos sabem definir corretamente.

Para um melhor entendimento do conceito, se faz necessário voltarmos um pouco no tempo, onde por exemplo as atividades primárias de produção predominavam. Tínhamos de um lado o produtor de galinhas e do outro um produtor de verduras, onde as relações de troca davam-se basicamente em um dando galinhas para obter verduras e vice-versa. Entretanto caso um deles não tivesse interesse no produto do outro estava formado o impasse de como se estabelecer esta troca; surgiu neste caso a chamada troca por triangulação, onde um terceiro sujeito que estivesse interessado em um destes produtos os receberia e em troca forneceria o seu produto, pães por exemplo.

Com o passar dos tempos, estas trocas se tornaram mais frequentes e viu-se a necessidade de se facilitar o processo de trocas, depois de muito pensar, surgiu então uma forma de moeda metálica, pois, era mais fácil de transportar, podia ser dividida em fatias para pequenos pagamentos.

Passados alguns anos neste processo, os meios de pagamentos foram se aprimorando e surgiram outras formas de moeda, como em papel, os atuais cartões magnéticos ou dinheiro plástico como costumeiramente são chamados nos dias de hoje.

Segundo (Ratti, B. pag. 22), moeda é um bem instrumental que facilita as trocas e permite a medida e a comparação de valores.

Globalização

O termo Capitalismo ou Globalização é uma das palavras mais utilizadas no comércio internacional, mas, também é uma das mais mal utilizadas e confusas. O termo surgiu há aproximadamente 25 anos, consagrando-se no inconsciente popular, onde a mídia e o meio acadêmico adotam esta expressão, que teve origem na idéias de Karl Marx, economista considerado o pai do Marxismo que viveu no século XIX.

Segundo Marx, o interesse por globalização reflete um sentimento importante onde um grande número de questões está conectado sob o guarda-chuva abrangente da globalização.

Temos o exemplo hoje de produtos onde suas partes ou componentes são fabricados na China, um exemplo bastante clássico do que é globalização acontece com o calçado que é produzido no Brasil. O couro muitas vezes é produzido nos campos do país e exportado para Ásia e Europa, o mesmo é

cortado e processado na China, parte deste calçado chega ao Brasil em partes (solado e parte superior), onde aqui é colado, costurado, embalado e chega ao mercado brasileiro ou global com uma etiqueta *made in brazil* (feito no Brasil). Nota-se neste processo um efeito bastante clássico do que Marx, já no século passado sugeria do que seria globalização.

Operações e Condições de Compra e Venda

Operações e Condições de [Compra e Venda](#)

Histórico dos INCOTERMS

Os INCOTERMS são um conjunto de [regras internacionais](#) que têm por objetivo definir, dentro da estrutura de um [contrato de compra](#) e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocas do exportador e importador, estabelecendo com isto os critérios operacionais de cada transação comercial. Como exemplo podemos citar onde o exportador irá entregar a mercadoria, se no seu armazém, no porto de origem definido pelo importador ou se em algum outro local a ser definido pelo comprador/importador. Outro aspecto que o INCOTERM define é quem irá pagar o frete, quem é o responsável pelo seguro da carga a ser transportada.

Os constantes aperfeiçoamentos do processo logístico fizeram com que os INCOTERMS passassem por diversas modificações ao longo dos anos, culminando num [novo conjunto](#) de regras conhecido atualmente como INCOTERMS 2000 e posteriormente INCOTERMS 2010.

INCOTERMS 2000 e 2010

No quadro abaixo apresentamos todos os Incoterms codificados pela Câmara de [Comércio Internacional](#) de 1936-2010. Neste curso iremos utilizar somente os que estão em vigor, que são os publicados nas brochuras 460 do ano 2000, onde foram estabelecidos 13 termos comerciais padronizados, e posteriormente foi realizado uma revisão, onde foram suprimidos 2 termos e criou-se então a brochura 725 no ano de 2011, que encontram-se em vigor desde então.

1936	1953	1967	1976	1980	1990	2000	2010
EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW	EXW ¹
FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS	FAS ²
FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB	FOB ³
C&F	C&F	C&F	C&F	C&F	CFR	CFR	CFR
CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF	CIF
EXS	EXS	EXS	EXS	EXS	DES	DES	DAT
EXD	EXD	EXD	EXD	EXD	DEQ	DEQ	
FOT/FOR	FOT/FOR	FOT/FOR	FOT/FOR	FOT/FOR			
FCP	FCP	FCP	FCP	FCP	CPT	CPT	CPT
			FOA	FCA	FCA	FCA	FCA
				FCI	CIP	CIP	CIP
		DAF	DAF	DAF	DAF	DAF	DAP
					DDU	DDU	
		DDP	DDP	DDP	DDP	DDP	DDP

Quadro 1 – Incoterms codificados pela Câmara de Comércio Internacional (1936-2010).

EXW Ex-Works - O termo entrega livre de pagamento a partir da fábrica, depósito ou armazém. Significa que o vendedor coloca as mercadorias à disposição do comprador, na data e no prazo combinado, em seu estabelecimento designado, podendo ser fábrica, plantação, mina, armazém e etc, no país de procedência, não desembaraçadas para exportação e não carregadas em qualquer veículo de coleta. O vendedor incorre em todos os custos e riscos de perdas e danos sobre as mercadorias até o momento em que o comprador acusa a recepção das mercadorias.

FAS Free alongside ship - O termo livre no costado do navio no porto de embarque denominado. Significa que as mercadorias devem ser entregues ao comprador, postas/colocadas no costado do navio estipulado no porto de destino denominado, desembaraçadas para exportação.

FOB Free on board – O termo livre de entrega a bordo do navio no porto de embarque denominado. Significa que as mercadorias devem ser entregues a bordo (dentro do navio) designado no porto de partida devidamente informado. Cabe salientar que nesta modalidade de venda não está incluído o frete marítimo internacional, que fica de inteira responsabilidade do comprador.

CFR Cost and freight – O termo custo e frete até o porto de destino no país do importador. Significa que as mercadorias devem ser

entregues desembaraçadas para exportação, a bordo do navio designado no porto de embarque estipulado devidamente estivadas. A responsabilidade pelo custo do frete internacional é por parte do vendedor, que não se responsabiliza por perdas e danos às mercadorias até o local designado, isto na prática significa que o vendedor não fica responsável por recolher o seguro de transporte, ficando este custo por conta e responsabilidade do comprador.

CIF Cost insurance and freight – O termo custo, seguro e frete até o porto de destino denominado no país do importador. Significa que as mercadorias são entregues desembaraçadas para exportação, a bordo do navio designado no porto de embarque estipulado, devidamente estivadas. Entretanto, o vendedor fica obrigado pela entrega em seu país, mas, não fica responsável pelas perdas ou danos sofridos às mercadorias durante o seu transporte até o porto designado. O seguro de transporte a ser contratado por parte do vendedor limita-se à cobertura mínima.

DAT Delivered at terminal – O termo entregue no terminal no porto ou local de destino designado. Este termo substituiu a cotação marítima *DEQ delivered ex-quay*, e é aplicado para qualquer modalidade de transporte. As mercadorias são consideradas entregues à disposição do comprador quando forem descarregadas no veículo de entrega. Ficando a cargo do vendedor assumir os riscos do transporte da mercadoria até o porto de destino, cabendo ao comprador o desembarço de importação.

CPT Carriage paid to – O termo pago até o local de destino no país do importador. Este termo foi introduzido em 1990 para substituir o termo de entrega DCP. Significa que as mercadorias devem ser entregues pelo vendedor ao transportador por ele contratado, desembaraçadas para exportação, com transporte principal pago até o local de destino estipulado no país do importador.

FCA Free carrier – O termo livre no transportador em local denominado no país do vendedor. Este termo foi introduzido para substituir o termo FOT. Significa que o vendedor entrega as mercadorias desembaraçadas para exportação ao transportador designado pelo comprador no local definido. Caso a entrega ocorra em qualquer outro local, a entrega será realizada com as mercadorias carregadas no veículo de entrega.

CIP Carriage and insurance paid to – O termo condição de venda transporte e seguro, pago até o local de destino denominado no

país do importador. Significa que as mercadorias devem ser entregues pelo vendedor, desembaraçadas para exportação, à companhia transportadora por ele contratada, com transporte principal e seguro até o local de destino estipulado no país do importador.

DAP Delivered at place – O termo entregue no local de destino denominado. Significa que as mercadorias são consideradas entregues pelo vendedor quando colocadas à disposição do comprador descarregadas do meio de transporte utilizado e não desembaraçadas para importação no local de destino denominado.

DDP Delivered duty paid – O termo entregue com direitos pagos em local de destino denominado no país do importador. Significa que as mercadorias são entregues pelo vendedor no local de destino estipulado, desembaraçadas para importação, mas, não descarregadas do veículo transportador para entrega final. É uma condição de venda utilizada para qualquer tipo de transporte internacional e representa a cotação máxima oferecida pelo vendedor.

Incoterms marítimos e de qualquer modalidade

Os Incoterms FAS, FOB CFR e CIF, são recomendados para transporte marítimo e águas internas de cada país.

Já os Incoterms EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP e DDP, são recomendados para qualquer modalidade de transporte inclusive multimodal.

Tipos de Pagamentos no Comércio Exterior

Remessa Antecipada ou Pagamento Antecipado

Na remessa ou pagamento antecipado, o importador paga ao exportador antes do envio da mercadoria. É a forma de pagamento mais interessante para o exportador, pois, ele recebe antecipadamente os valores respectivos pela venda e depois exporta as mercadorias ou produtos. Todo o risco neste tipo operação é de parte do importador, que pode não receber a mercadoria ou vir a recebê-la em condições inadequadas ou diferente das que forem contratadas, lhe cabendo pouco poder de barganha junto ao exportador, tendo em vista que o mesmo já recebeu os valores pertinentes à venda. Este tipo de modalidade de pagamento é mais usual em operações de pequeno porte, típica de MPEs². É bem usual neste tipo de operação o importador enviar os valores a seu agente bancário no exterior e

solicitar ao mesmo que segure os valores em seu poder até que o exportador apresente formalmente os comprovantes documentais de que os produtos estão prontos a serem exportados. Usualmente os comprovantes apresentados são: uma fatura comercial (*commercial invoice*), mas, eventualmente caso o exportador não embarcar as mercadorias ou não apresentar os documentos em até 30 dias, o banco intermediador no país do exportador faz a devolução dos valores ao importador.

1 Quando se utiliza duas ou mais formas de transportes associadas.

2 Micro e pequenas empresas.

Remessa Sem Saque ou Remessa Direta

O importador recebe diretamente do exportador os documentos de embarque sem o saque (pagamento), promove o desembaraço da mercadoria na alfândega e posteriormente, providencia a remessa da quantia devida ao exportador. Este tipo de modalidade é de extremo risco ao exportador, uma vez que em caso de inadimplência, não há nenhum tipo de crédito ou garantia que lhe possibilite protestar o importador, o que geralmente também se torna inviável devido o alto custo de um protesto em outro país. Também pelo alto custo de se fazer isto num outro país muitas vezes se torna inviável a cobrança

Esta modalidade é mais utilizada entre clientes tradicionais ou empresas coligadas, matrizes e suas respectivas filiais.

Cobrança documentária

A cobrança documentária caracteriza-se pelo manuseio de documentos pelos bancos nas operações de compra e venda no mercado internacional.

Os bancos intervenientes por sua vez são meros cobradores internacionais de uma operação de exportação, cuja transação foi fechada diretamente entre o exportador e o importador, não lhes cabendo responsabilidade sobre a cobrança documentária.

Cobrança à vista

A cobrança à vista é aquela em que o importador só retira os documentos do banco mediante o pagamento do valor total da operação.

Quando o banco do importador recebe os documentos enviados pelo banco do exportador, ele os registra para cobrança e avisa o importador, que deverá proceder a liquidação do saque para receber os documentos, com os documentos em mãos, ele deverá realizar os procedimentos aduaneiros para liberação das mercadorias.

Cobrança a prazo

Já na modalidade de cobrança a prazo, o importador retira os documentos mediante acordo através de um contrato com o banco, ficando responsável pela liquidação do saque em data futura.

Crédito documentário ou carta de crédito

É a modalidade de pagamento mais segura para ambas as partes (exportador/importador). Trata-se de uma forma de pagamento independente de um contrato que tenha dado origem a relação comercial entre as partes negociantes, comumente chamado de contrato de compra-venda internacional. A carta de crédito tem embasamento legal estabelecido pela Câmara de Comércio Internacional (CCI), que estabeleceu as normas para emissão e utilização de créditos documentários, que estão consubstanciados na Publicação nº 500 – Regras e Usos Uniformes para Créditos Documentários, aceitas internacionalmente.

Interveniente em uma carta de crédito de exportação:

- a) banco emissor ou instituidor (*issuing bank*) - responsável pela abertura do crédito no exterior em favor do exportador e pela condução da operação, também é o responsável em fornecer garantias bancárias internacionais desde que o exportador respeite os termos e condições do crédito documentário;
- b) banco avisador (*advising bank*) – banqueiro na praça do exportador, a quem cabe comunicar a abertura do crédito ao exportador, mediante verificação preliminar da autenticidade é autenticar a L/C¹, não respondendo pelo texto da carta de crédito;
- c) importador (*applicant*) – tomador do crédito;
- d) exportador (*beneficiary*) – beneficiário pela carta de crédito;
- e) banco negociador (*negotiating bank*) – banqueiro responsável pelo pagamento ao exportador;
- f) banco confirmador (*confirming bank*) – banco que assume o compromisso de pagamento ao beneficiário, incondicionalmente;

g) banco reembolsador (*reimbursement bank*) – banco responsável pelo pagamento do crédito ao banqueiro negociador;

Seguro de crédito

O seguro de crédito à exportação é aquela modalidade de seguro que garante ao exportador Brasileiro a indenização de perdas, em consequência do não recebimento de crédito concedido de cliente no exterior. Ele também funciona com uma prevenção e incentivo à prospecção de novos clientes no mercado externo e adicionalmente como ferramenta de cobrança. Dentre as garantias vinculadas às vendas externas, esta modalidade é a que apresenta o menor custo. O SCE também pode ser aceito como garantia pelas instituições financeiras, ele facilita o acesso a financiamentos, tais como ACE, BNDES/EXIM e o PROEX, mantendo as outras opções de garantia disponíveis pelo tomador do financiamento.

Classificação Fiscal de Mercadorias

Introdução

Na exportação e importação de determinado produto, a empresa deverá classificá-lo de acordo com um método internacional de classificação de mercadorias, baseado em uma estrutura de códigos e respectivas descrições.

O principal método internacional de classificação de mercadorias é denominado de Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, ou simplesmente denominado Sistema Harmonizado e conhecido pela sigla (SH).

O SH foi pensado com o objetivo de promover o desenvolvimento do comércio internacional, objetivando aprimorar, coletar, comparar e analisar estatisticamente particularidades do comércio exterior. Além disso, o SH facilita as negociações comerciais internacionais, a elaboração das tarifas de fretes e das estatísticas relativas aos diferentes meios de transporte de mercadorias e de outras informações utilizadas pelos diversos intervenientes do comércio internacional.

Desde janeiro de 1995, Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai adotam um sistema chamado Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), que tem por base o Sistema Harmonizado.

Baseado nesta NCM os países integrantes do MERCOSUL definem as alíquotas de seus impostos de exportação, cabendo a

TEC definir os valores dos direitos de importação aplicados por todos os membros do MERCOSUL.

Regras de Classificação de Mercadorias

A classificação fiscal é um número de oito algarismos ou dez algarismos, conforme o país, e tem função direta com as características do produto obtida por consulta à nomenclatura adotada, com utilização de determinadas regras.

Em tratado internacional aprovado, o Sistema Harmonizado (SH), base para as nomenclaturas nacionais, define que os seis primeiros algarismos equivalem, necessariamente, aos do SH, assim como as regras de consulta.

A nomenclatura está dividida em 21 seções e 99 capítulos.

O SH distribui em 21 seções os produtos comercializados no mercado internacional. Estas seções são subdivididas em 99 capítulos do (1 ao 97), existindo dois que encontram-se reservados para uso futuro, e ordenados numericamente num sistema de 6 dígitos, a partir de princípios lógicos, e de acordo com a especificação e tipificação do produto

Desta forma o Sistema Harmonizado proporciona uma estrutura lógica, legal e estruturada, na qual ficam agrupados 1.241 posições em 99 capítulos devidamente ordenados nas suas 21 seções.

No quadro abaixo está demonstrando como está estruturado o sistema harmonizado.

Estrutura de como o Sistema Harmonizado está organizado	
Seção	Designação e capítulos
Seção I	Animais Vivos e Produtos do Reino Animal Capítulos 1 a 5
Seção II	Produtos do Reino Vegetal Capítulos 6 a 14
Seção III	Gorduras de Óleos Animais ou Vegetais Capítulo 15
Seção IV	Produtos das Indústrias Alimentares, Bebidas, Tabaco Capítulos 16 a <u>24</u>
Seção V	Produtos Minerais Capítulos 25 a 27
<u>Seção VI</u>	Produtos das Indústrias Químicas ou Conexas Capítulos 28 a 38

<u>Seção VI</u>	Produtos das Indústrias Químicas ou Conexas Capítulos 28 a 38
Seção VII	Plásticos, Borrachas e suas obras Capítulos 39 a <u>40</u>
Seção VIII	Peles, Couro, obras destas matérias Capítulos 41 a <u>43</u>
Seção IX	Madeiras, Carvão Vegetal e obras de madeira Capítulos 44 a <u>46</u>
Seção X	Pastas de Madeiras, Celulose, outras madeiras fibrosas Capítulos 47 a <u>49</u>
Seção XI	Têxteis e suas obras Capítulos 50 a 63
Seção XII	Calçados, Chapéus, Artefatos de uso semelhante Capítulos 64 a <u>67</u>

Seção XIII	Obras de Pedras, Gesso, Produtos Cerâmicos, Cimento, Vidro etc. Capítulos 68 a 70
Seção XIV	Pérolas Naturais, Pedras Preciosas, Metais e suas obras Capítulo 71
Seção XV	Metais Comuns e suas obras Capítulos 72 a 83
Seção XVI	Máquinas e Aparelhos Capítulos 84 a 85
Seção XVII	Material de Transporte Capítulos 86 a 89
Seção XVIII	Instrumentos e Aparelhos de Óptica, partes e acessórios Capítulos 90 a 92

Seção XIX	Armas e Munições Capítulo 93
Seção XX	Produtos Diversos (Móveis, Brinquedos, etc...) Capítulos 94 a 96
Seção XXI	Objetos de Arte, Coleções, Antiguidades Capítulos 97 a 99 (Os capítulos 98 e 99 estão reservados)

Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM)

A partir de 1995 através do Decreto nº 1.767, o Brasil passa adotar a Nomenclatura Comum do MERCOSUL – NCM, como nomenclatura única nas operações de Comércio Exterior.

A adoção da NCM pelos países membros do MERCOSUL tinha sido prevista pelo tratado de Assunção, e obedece ao mesmo padrão da Nomenclatura do Sistema Harmonizado de Designação de Mercadorias, com a adição de 2 dígitos cuja denominação passou a ser item e subitem.

A estrutura padrão da NCM também é composta pelas mesmas 21 seções e 96 capítulos, ficando sua codificação estabelecida

em 8 dígitos, sendo os 6 primeiros responsáveis por identificar o sistema harmonizado.

	<u>00</u>	<u>00</u>	<u>00</u>	<u>00</u>
Capítulo				
Posição				
Sub Posição				
Item				

Figura 1: Exemplo de nomenclatura do Mercosul.

Classificação de Mercadorias

A classificação fiscal de mercadorias tem por objetivo determinar os tributos envolvidos nas operações aduaneiras de importação e exportação, e de saída de produtos industrializados, mas, também em especial no comércio exterior, para fins de controle estatístico e determinação do tratamento administrativo requerido para determinado produto.

O importador, exportador ou fabricante deve determinar ele próprio, ou através de um profissional por ele contratado da área de comércio exterior, qual é a respectiva classificação fiscal, através de pesquisa realizada na TEC (Tarifa Externa Comum) ou TIP (Tabela de Incidência de Impostos sobre Produtos Industrializados).

SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior

Definição e histórico

O Siscomex é um sistema informatizado que interliga exportadores, importadores, despachantes aduaneiros, comissários, transportadores e outras entidades ao Decex – Departamento de Operações de Comércio Exterior, Banco Central e à Secretária da Receita Federal.

Permite processar os registros necessários às operações de importação e exportação.

O Siscomex foi instituído pelo decreto nº 660, de 25.9.1992, é a sistemática administrativa do comércio exterior brasileiro.

A partir de 1993, com a criação do SISCOMEX, todo o processamento administrativo relativo às exportações foi informatizado. As operações passaram a ser registradas via Sistema e analisadas “on line” pelos órgãos que atuam em comércio exterior, tanto os órgãos gestores como SECEX, RFB e BACEN, como os órgãos anuentes, que atuam apenas em algumas operações específicas, como Ministério da Saúde, Departamento da Polícia Federal, Comando do Exército etc.

Usuários do SISCOMEX

São usuários do SISCOMEX os importadores, exportadores, depositários e transportadores, instituições financeiras autorizadas pelas SECEX – Secretária de Comércio Exterior, os órgãos Anuentes e as Secretarias de Fazenda e Finanças dos Estados e do Distrito Federal, por meio dos seus servidores. Também são autorizadas as instituições financeiras, por meio dos seus empregados, cujos quais possuem autorização prévia da SECEX.

Por meio do SISCOMEX é possível fazer o registro e o acompanhamento das importações e exportações.

Também é possível se receber mensagens e trocar informações com os órgãos responsáveis e fiscalizadores.

Atualmente estão disponíveis via internet os seguintes serviços do Siscomex: Siscomex Carga, Siscomex Exportação, Siscomex Importação Web e Siscomex Internação – Zona Franca de Manaus. O Mantra é o módulo do Siscomex responsável pelas informações sobre cargas procedentes diretamente do exterior e as procedentes de transito aduaneiro, que serão objeto de despacho aduaneiro, desde sua chegada até sua saída da zona primária, nos principais aeroportos internacionais do país.

Observação:

“O acesso ao Siscomex Exportação e ao sistema de manifesto de carga

no transporte aéreo – Siscomex Mantra – por meio da internet, permite que os exportadores e demais usuários desses sistemas, os acessem de qualquer lugar, sem a necessidade de manter linhas telefônicas ou circuitos dedicados de comunicação. ”

Apresentamos abaixo uma tela de acesso ao Siscomex Figura 1.

Caso o usuário queira realizar apenas uma consulta, basta informar o número do seu CPF e uma senha que é fornecida pela RFB no momento do cadastro ao usuário no sistema RADAR. Estes dados são informados no campo CPF e senha de forma manual. Entretanto, caso o usuário deseje realizar algum procedimento operacional, digamos um RE (registro de exportação), ele deverá acessar o sistema utilizando o e-CPF, apresentamos um modelo de e-CPF na figura 2.



Figura 2: e-CPF.

Tratamento Administrativo na Importação

Introdução

O tratamento administrativo na importação refere-se ao conjunto de normas aplicados às operações de importação, conforme definidos na Portaria SECEX nº 23 de 14 de julho de 2011, que

recebeu atualização em 30 de abril de 2014, consolidando em único documento todas as normas emitidas pela SECEX sobre o tratamento administrativo das [importações e exportações](#).

Para efeitos de aplicações das normas regulamentares e de tramitação administrativa, as importações brasileiras, em termos de classificação, estão agrupadas em importações Permitidas e Importações Não-Permitidas. No que tange as importações Não-Permitidas as mesmas podem dar-se devido ao [País de origem](#) da mercadoria (por razões de ordem econômica, política ou social, ou em função de recomendações de organismos internacionais) ou devido à própria natureza da mercadoria que se pretenda importar com o objetivo de se preservar o meio ambiente, a saúde pública, etc.

As importações permitidas são, processadas no Siscomex, podendo ser realizadas pelo próprio importador, por conta própria, mediante habilitação prévia ou por intermédio de representantes credenciados nos [termos e condições](#) estabelecidos pela Receita Federal do Brasil (RFB).

Segundo o sistema administrativo que disciplina as importações Brasileiras pela sua respectiva Portaria, elas estão compreendidas nas seguintes modalidades.

- a) Importações Dispensadas de Licenciamento;
- b) Importações Sujeitas a Licenciamento Automático;
- c) Importações Sujeitas a Licenciamento Não Automático;

Via de regra geral as importações brasileiras estão dispensadas de licenciamento, devendo os importadores somente providenciar o registro de Declaração de Importação no Siscomex, com o objetivo de dar início aos procedimentos de [Despacho Aduaneiro](#) junto à unidade local da RFB.

As importações sujeitas a licenciamento ocorrem nos casos em que a legislação exija autorização prévia de órgãos específicos da [Administração Pública](#) para a importação de determinadas mercadorias, ou quando condições específicas devam ser observadas. Nesses casos, o importador deve formular uma [Licença de Importação](#) com antecedência prevista na legislação.

Antes que a importação ocorra, o importador deverá sempre consultar o [Sistema Integrado](#) de Comércio Exterior (Siscomex) a fim de verificar se há exigência de tratamento administrativo para a operação que deseja realizar.

Neste sentido a RFB disponibiliza no endereço <http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/> um Simulador do Tratamento Tributário e Administrativo das Importações.

Fatura Pro Forma ou Pro Forma Invoice

Logo após os [primeiros contatos](#) entre importador e exportador, havendo interesse por parte do importador na compra de determinada mercadoria, ele solicita ao exportador/vendedor no mercado externo a emissão da Fatura Pro Forma para que ele possa providenciar a Licença de Importação, dentre outras providências.

Este documento é o [modelo de contrato](#) mais frequente, pois através dele há formalização e confirmação do negócio, mas, para que haja tal formalização se faz necessário que a Fatura Pro Forma, contendo o aceite do importador que geralmente é um carimbo com a assinatura do comprador, retorne até as mãos do exportador. Desta forma fica formalizado o negócio com os termos do fornecimento descritos e detalhados no corpo deste documento.

Abaixo apresentamos o modelo padrão de Fatura Pro Forma, cabe observar que este documento geralmente é emitido na língua inglesa ou caso venha a ser emitido em qualquer outra língua, geralmente, também recebe uma versão exatamente igual no idioma inglês.

MODELO FATURA PROFORMA OU PRO FORMA INVOICE

FATURA COMERCIAL DADOS DO IMPORTADOR:		NÚMERO: DATA: DADOS DO EXPORTADOR:	
LOCAL DE EMBARQUE:			
LOCAL DE DESTINO:			
PAÍS DE ORIGEM:		DATA PROVÁVEL DO EMBARQUE:	
OBSERVAÇÕES:			
QTD	DESCRIÇÃO DAS MERCADORIAS	PREÇO UNIT	PREÇO TOTAL
TOTAL GERAL			
INCOTERMS: DE ACORDO COM OS INCOTERMS-2000(IOC)			
FORMA DE PAGAMENTO:			
MEIO DE TRANSPORTE:			
PESO BRUTO:		PESO LÍQUIDO:	VOLUME:
OBSERVAÇÕES:			
COMISSÃO DO AGENTE:			
BANCO (NOME, CONTA):			
VALIDADE DA PRO FORMA:			

Modelo de Fatura Pro Forma

Habilitação no Siscomex

O Siscomex é o Sistema Integrado de Comércio Exterior, é o instrumento informatizado através do qual é exercido o controle do governo do comércio exterior brasileiro.

Trata-se de uma ferramenta única, útil e totalmente informatizada, que permite a adoção de um [fluxo de informações](#), eliminando controles paralelos e diminuindo significativamente o número de documentos envolvidos numa operação.

Para se ter acesso ao Siscomex, o importador pessoa física ou jurídica deverá estar devidamente habilitado por meio de senha obtida junto à Receita Federal do Brasil – RFB.

A Instrução Normativa RFB nº 1.288, de agosto de 2012, estabelece os procedimentos de habilitação de importadores, exportadores e internadores da [Zona Franca](#) de Manaus para operação no Sistema Integrado de Comércio Exterior –

Siscomex, e de credenciamento de seus representantes para a prática de atividades relacionadas ao despacho aduaneiro. Esta habilitação poderá ser deferida para uma das seguintes modalidades:

I. - pessoa jurídica, nas seguintes submodalidades:

a) expressa, no caso de:

1. Pessoa Jurídica constituída sob a forma de [sociedade anônima](#) [de capital aberto](#), com ações negociadas em bolsa de valores ou no [mercado de balcão](#), bem como suas subsidiárias integrais;

2. Pessoa Jurídica autorizada a utilizar o Despacho Aduaneiro Expresso (Linha Azul), nos termos da IN SRF nº 476, de dezembro de 2004;

3. Empresa pública ou sociedade de economia mista;

4. [Órgãos da administração](#) pública direta, autarquia e fundação pública, órgão público autônomo, organismo internacional e outras instituições extraterritoriais;

5. Pessoa jurídica habilitada para usufruir dos [benefícios fiscais](#) previstos na Lei nº 12.350, de dezembro de 2010;

6. Pessoa jurídica que pretende atuar exclusivamente em operações de exportação;

b) Ilimitada, no caso de pessoa jurídica cuja estimativa da capacidade financeira a que se refere o art. 4º e seus parágrafos seja superior a US\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil dólares dos Estados [Unidos da América](#));

c) Limitado, no caso de pessoa jurídica cuja estimativa da capacidade financeira a que se refere o art. 4º e seus parágrafos seja igual ou inferior a US\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil dólares dos Estados Unidos da América);

II) Pessoa física, no caso de habilitação do próprio interessado, inclusive quando qualificado como produtor rural, artesão, artista ou assemelhado.

Logo abaixo, segue modelo de requerimento para habilitação ao Siscomex.

REQUERIMENTO DE HABILITAÇÃO

I. IDENTIFICAÇÃO DO REQUERENTE/INTERESSADO

1. Nome / Nome empresarial / Razão Social (sem abreviações)	
2. CPF/ CNPJ	3. Código da Natureza Jurídica e de
4. Endereço completo do estabelecimento matriz (logradouro, n.º, complemento, bairro, cidade, estado e CEP)	
5. Site da Internet (endereço da página na Internet)	
6. Telefones de contato (máximo 3)	
7. Capital Social Integralizado: R\$	8. Opção pelo RTU SIM NÃO
9. Tipo do requerimento Habilitação Revisão de Estimativa	10. Modalidade Pessoa Física Pessoa Jurídica
11. Atividade a ser desempenhada Importação Exportação	
12. Tipo de Alteração de Responsável Legal Substituição Inclusão Exclusão	
13. Processo: Alteração de	

II. IDENTIFICAÇÃO DA SUCESSORA

1. Nome empresarial / Razão Social (sem abreviações)	
2. CNPJ	3. Código da Natureza Jurídica e de

III. IDENTIFICAÇÃO DO RESPONSÁVEL PERANTE O SISTEMA INFORMATIZADO

1. Nome completo (sem abreviações)	
2. CPF	3. Documento Identidade / Órgão emissor
4. Qualificação	5. Despachante Aduaneiro (somente para pessoa) SIM NÃO
6. Endereço completo (logradouro, n.º, complemento, bairro, cidade, estado e CEP)	
7. Endereço eletrônico ("e-mail")	
8. Telefones de contato (máximo 3)	

IV. IDENTIFICAÇÃO DO PROCURADOR

1. Nome completo (sem abreviações)	
2. CPF	3. Documento Identidade / Órgão emissor
4. Endereço completo (logradouro, n.º, complemento, bairro, cidade, estado e CEP)	
5. Endereço eletrônico ("e-mail")	
6. Telefones de contato (máximo 3)	

V. DECLARAÇÃO

O requerente ou seu procurador, adiante assinado, declara expressamente, sob as penas da lei, ter optado pelo Domínio Eletrônico, estar autorizado a pleitear a habilitação em nome da pessoa qualificada no quadro I, e que as informações verdadeiras.

VI. FIRMA / ASSINATURA

Responsável / Procurador:

1. Data: 2. Assinatura:

Anexo Único da Instrução Normativa RFB nº 1.288, de 31 de Agosto de 2012.

Radar

O Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros – Radar, foi criado pela SRF, hoje denominado de Receita Federal do Brasil, atua em fiscalização aduaneira, e

incorpora em seu processo a habilitação do Siscomex – Sistema Integrado de Comércio Exterior. Esse sistema permite a fiscalização e identificação dos diversos agentes que operam no comércio exterior.

Regimes Aduaneiros

No regime comum de importação e de exportação de mercadorias ocorre, via de regra, o pagamento de tributos. Entretanto, devido à dinâmica do comércio exterior e para atender algumas peculiaridades, o governo criou mecanismos que permitem a entrada ou a saída de mercadorias do território aduaneiro com suspensão ou isenção de tributos. Esses mecanismos são denominados de Regimes Aduaneiros Especiais e Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais.

Regimes Aduaneiros Especiais

Assim denominados por não se adequarem à regra do regime comum de importação e de exportação. Como exemplo:

1. Depósito Alfandegado Certificado – DAC;

É o regime que permite a realização de uma exportação sem a transferência física imediata da mercadoria para o exterior.

Exige-se que:

I) A mercadoria seja vendida mediante um contrato DUB (*Delivered Under Custom Bond*), o qual obrigando o vendedor a colocar a mercadoria em local alfandegado autorizado, designado pelo comprador;

II) A operação esteja escrita em um Regime de Exportação – RE do Siscomex;

III) O depósito da mercadoria seja feito pelo vendedor, à ordem do comprador, em local autorizado pela secretaria da Receita Federal;

IV) A mercadoria seja conferida e desembaraçada para a exportação;

2. Drawback

O regime de drawback é um estímulo (incentivo) às exportações com o objetivo de proporcionar melhores condições de competitividade do produto brasileiro no exterior. Compreende as modalidades de suspensão, isenção e restituição dos tributos

incidentes na importação de mercadorias utilizadas na industrialização de produto exportado ou a exportar.

3. Entrepasto Aduaneiro

É o regime que permite, na importação e na exportação, o depósito de mercadorias, em local determinado, com suspensão do pagamento de tributos e sob controle fiscal. O regime tem como base operacional a unidade de entreposto de uso público ou de uso privado, onde as mercadorias ficarão depositadas. Poderão ser permissionárias do regime as empresas de armazéns gerais; as empresas comerciais exportadoras que trata o Decreto Lei 1248/72 (*trading companies*), e as empresas nacionais prestadoras de serviços de transporte internacional de carga. A exploração de entreposto de uso privado será permitida apenas na exploração e exclusivamente pelas empresas comerciais exportadoras. As mercadorias que podem ser admitidas no regime são relacionadas pelo Ministério da Fazenda.

4. Entrepasto Aduaneiro na Exportação

Na exportação, o regime de entreposto aduaneiro compreende a modalidade comum e extraordinária. Nesta última, somente as empresas comerciais exportadoras poderão ser beneficiárias do regime, relativamente às mercadorias que adquirem para o fim específico de exportação, seja depositando-as em entreposto aduaneiro, seja promovendo o seu embarque direto. O regime comum na exportação subsiste a partir da data da entrada na mercadoria na unidade de entreposto, enquanto que o regime extraordinário subsiste a partir da data da saída da mercadoria do estabelecimento vendedor e permite a utilização dos incentivos fiscais à exportação previstos na legislação em vigor.

5. Exportação Temporária

Considera-se exportação temporária a saída do País de mercadoria nacional ou nacionalizada, condicionado à reimportação em prazo determinado, no mesmo estado ou após submetida a processo de conserto, reparo ou restauração.

O regime aplica-se a:

- Mercadorias destinadas à feiras, competições esportivas ou exposições, no exterior;

- Produtos manufaturados e acabados, inclusive para conserto, reparo ou restauração para seu uso ou funcionamento;
- Animais reprodutores para cobertura, em estação de monta, com retorno cheia, no caso de fêmea, ou com cria ao pé, bem como animais para outras finalidades;
- Veículos para uso de seu proprietário ou possuidor.

Podendo ser ainda concedido, em caso de conveniência para o País, a:

- minérios de metais para fins de recuperação ou beneficiamento;
- matérias-primas ou insumos para fins de beneficiamento ou transformação;

A concessão do regime de exportação temporária poderá ser requerida à repartição que jurisdiciona o porto, aeroporto ou ponto de fronteira de saída dos bens para o exterior.

A verificação da mercadoria, para efeito de instrução do processo, poderá ser feita no estabelecimento do exportador ou em qualquer outro local, a juízo da autoridade competente para decisão.

Quando se tratar de mercadoria sujeita ao imposto de exportação, a obrigação tributária será objeto de termo de responsabilidade.

Existe também uma modalidade chamada de exportação temporária para aperfeiçoamento passivo que é um sistema que permite a saída do País por tempo determinado, de mercadoria nacional ou nacionalizada, para ser submetida à operação de transformação, elaboração, beneficiamento ou montagem no exterior e sua reimportação na forma de produto resultante dessas operações, com pagamento do imposto incidente sobre o valor agregado, quer dizer, são exigíveis os tributos incidentes na importação dos materiais e serviços empregados naquelas operações.

6. Trânsito Aduaneiro

É o regime que permite o transporte de mercadorias, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de tributos.

O regime subsiste do local de origem ao local de destino, e desde o momento do desembaraço para trânsito aduaneiro efetuado pela repartição da Receita Federal que jurisdiciona o local de origem até o momento em que a repartição jurisdiciona o local de destino certifica a chegada da mercadoria.

Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais

Os Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais foram criados para atender as determinadas situações econômicas peculiares, de pólos regionais e de certos setores ligados ao comércio exterior. Podem ser citados como exemplo os seguintes:

- a) Zona Franca de Manaus – ZFM
- b) Amazônia Ocidental
- c) Entrepasto Internacional da Zona Franca de Manaus – EISOF
- d) Áreas de Livre Comércio – ALC
- e) Zona de Processamento de Exportação - ZPE

Licença Simplificada de Importação

A Licença Simplificada de Importação (LSI) consiste em um documento simplificado criado para licenciar importações de até US\$ 3.000,00 (três mil dólares), ou equivalente em outra moeda, cujos produtos estejam sujeitos a controles prévios de órgãos e/ou entidades governamentais.

A efetivação da Licença Simplificada de Importação implicada na utilização da Declaração Simplificada de Importação (DSI), para fins de Despacho Aduaneiro.

A Licença Simplificada tem como finalidade submeter à operação à análise do órgão ou da entidade governamental, que responde pelo controle do produto.

Licenciamento de Importação

Via regra geral, as importações brasileiras estão dispensadas de licenciamento, devendo o importador apenas providenciar o registro da Declaração de Importação (DI) no Siscomex, quando da chegada da mercadoria em território nacional. Em alguns casos, no entanto, exige-se o licenciamento, que poderá ser

automático ou não automático, conforme o produto ou operação de comércio exterior a ser realizada, sendo necessário uma Licença de Importação (LI) com autorização prévia de um ou mais órgãos anuentes.

A LI é um documento eletrônico que é registrado pelo importador no Siscomex, cujo qual contém as informações da mercadoria a ser importada e das demais características da operação de importação no seu âmbito geral, tais como: nome do importador, nome do exportador, país de origem das mercadorias, procedência, aquisição, país de fabricação, regime tributário, tipo de cobertura cambial, dentre outras informações.

No momento de uma importação para se verificar se um produto ou importação irá requerer LI, se faz necessário uma consulta ao módulo de Tratamento Administrativo da mercadoria, isto é realizado no Siscomex. Este módulo do Siscomex tem o propósito de informar o importador se a importação está sujeita a licenciamento de importação e, em caso positivo, quais órgãos do governo são responsáveis pela anuência da LI.

VALORAÇÃO ADUANEIRA

O Valor Aduaneiro da mercadoria é a base de cálculo dos tributos, sendo considerado um dos pontos mais importantes no comércio exterior brasileiro, já que toda mercadoria submetida a despacho de importação está sujeita ao controle do correspondente valor aduaneiro.

Definição do Valor Aduaneiro

O novo acordo de Valoração Aduaneira estabelece seis métodos de valoração que devem ser aplicados de forma sequencial, subsidiária e rígida.

Em regra geral, aplica-se o primeiro método, em caso de impossibilidade, se aplique o segundo, em caso de ambos se mostrem inviáveis, aplicar-se-á o terceiro método e assim por diante. A única exceção à regra de aplicação sucessiva e sequencial desses métodos ocorre com o quarto e o quinto método, uma vez que o importador pode requerer à autoridade aduaneira o deferimento da inversão de sua ordem, sendo tal decisão de caráter discricionário.

Para se obter o valor aduaneiro e, por conseguinte, as bases de cálculo para incidência dos tributos derivados da importação

deveram observar seis métodos do AVA-1994, que são divididos em: valor de transação de mercadoria importada similar; valor da revenda da mercadoria importada; valor computado da mercadoria importada; e valor condizente com a razoabilidade e os princípios norteadores do GATT.

O primeiro método é o valor da transação da mercadoria.

Integram este valor: o valor da compra da mercadoria; o frete; os gastos com manuseio, embarque e desembarque da carga, os custos de corretagem, comissões excerto de compra, embalagens e o seguro.

No caso de impossibilidade de aplicação do primeiro método, aplicar-se-á o segundo, observando os mesmos padrões do primeiro, com uma mercadoria idêntica e importada nas mesmas condições. A mercadoria usada como parâmetro deve ser importada do mesmo país, em período aproximado, preferencialmente do mesmo fornecedor e comercializada em mesma escala, atacado ou varejo. Cabendo ao terceiro método a utilização de forma subsidiária ao segundo, devendo ser observadas as mesmas exigências deste, só que com a mercadoria similar.

O valor de revenda da mercadoria importada é o quarto método.

Aufere-se com base na dedução feita a partir do valor da revenda. O raciocínio é o seguinte; a autoridade competente deverá, com base no custo de revenda do mercado interno, abater os custos que não integram o valor aduaneiro, como frete interno e impostos, deve-se abater uma possível margem de lucro do importador, resultando, a partir desse cálculo, o valor aduaneiro presumido.

O quinto método consiste na apuração do valor computado. O cálculo será realizado com base na contabilidade da empresa exportadora. De acordo com os dados fornecidos por esta, serão computados os custos de produção, venda da mercadoria ao importador. Destaca-se que a Receita Federal do Brasil não tem autoridade para exigir quaisquer documentos de pessoa física ou jurídica de nacionalidade e domicílio estrangeiro, necessitando neste caso de colaboração do importador e exportador para aplicação deste método.

Caso todos os métodos anteriores não se mostrarem viáveis para apuração do valor aduaneiro, utiliza-se o sexto método, baseado no arbitramento do valor nos moldes do princípio da razoabilidade.

Cálculos de tributos na importação

Segundo o Código Tributário Brasileiro, o fato gerador do Imposto de Importação é a entrada da mercadoria estrangeira no território aduaneiro.

Para efeito de cálculo do imposto considera-se o fato gerador a data do registro da Declaração de Importação de mercadoria despachada para consumo ou não, nos casos previstos em lei.

Na importação temos a incidência dos seguintes impostos:

- a. II – imposto sobre importação – é calculado sobre o valor aduaneiro com alíquota variável;
- b. IPI – imposto sobre produtos industrializados – é calculado conforme a tabela do IPI;
- c. ICMS – imposto sobre circulação de mercadorias e serviços – a alíquota é variável segundo a alíquota vigente em cada estado, sendo o fator gerador para apuração o local/estado onde está sendo realizado o desembaraço;
- d. PIS importação – a alíquota geral é de 1,65% existindo alíquotas específicas para cada produto;
- e. COFINS importação – a alíquota geral é de 7,6%, existindo alíquotas específicas para determinados produtos, regulamento pela (Lei 10.865/2004);
- f. ISS – imposto sobre serviços de qualquer natureza – alíquota de 5% sobre a importação de serviços provenientes do exterior do País, especificados na Lei complementar 116/2003.
- g. IOF imposto sobre operações de câmbio – devido a compra de moeda estrangeira, na liquidação da operação de serviços, alíquota de 0,38%;

Além dos tributos acima mencionados, há incidência de taxas, como o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante, denominado de AFRMM.

Simulação de custo de uma importação			
Código NCM	8527.91.10		
Descrição NCM	Outros II. Rec. Radiodif. Comb. Fitas de Gravação		
Valor do Produto a ser Importado			US\$ 1.000,00
Taxa de câmbio do dia 28/04/2014			R\$ 2,2290
Valor Aduaneiro Convertido			R\$ 2.222,90
Alíquota II	20,00%	Tributo II	R\$ 444,58
Alíquota IPI %	20,00%	Tributo IPI	R\$ 533,50
Alíquota PIS %	1,65%	Tributo PIS	R\$ 36,68
Alíquota COFINS %	7,60%	Tributo COFINS	R\$ 168,94

Quadro 1: Exemplo de apuração de impostos de uma importação.

Tratamento Administrativo na Exportação

Introdução

Exportar é o resultado de uma atividade comercial da empresa, seja simplesmente através de uma venda pontual, ou seja, através de um ato planejado de internacionalização.

Existem inúmeras vantagens na atividade de venda/exportação para o mercado externo, a mais conhecida é o fato de se auferir o resultado daquela operação de exportação em moeda mais forte, geralmente o dólar americano, pois, trata-se de uma moeda mais forte e aceita no comércio mundial.

Outro aspecto importante que pode ser observado em empresas exportadoras é que há uma ampliação de mercado, não mais dependendo somente do mercado interno para auferir resultado de suas vendas. Um bom exemplo desta prática é que por razão ou outra ocorra um desaquecimento no mercado interno e as vendas fiquem reduzidas, a empresa que está internacionalizada com seus produtos em outros mercados através de exportação, geralmente sofre menos os efeitos desta redução de venda no mercado interno, tendo-se em vista que os clientes no exterior iram continuar a manter seus pedidos, garantido com isto receita a empresa.

Outra vantagem que se observa nas empresas exportadoras está relacionada a alguns tributos que não são incidentes na exportação, com isto tornando o exportador mais competitivo no mercado externo.

Dentre os tributos que há algum tipo de benefício estão:

- a) Os produtos produzidos para exportação não há incidência de IPI, que é o imposto sobre industrialização;
- b) O ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias, também não há incidência do mesmo quando os produtos são vendidos/exportados para o mercado externo;
- c) Outro imposto que não há incidência na exportação é a COFINS;
- d) As exportações também não recolhem nem PIS nem PASEP;
- e) Outro imposto que também não há incidência é a IOF;

No site do Ministério de Desenvolvimento e Comércio, há um quadro onde é apresentado de forma simples o fluxograma de uma exportação.



Fonte: MDIC – Aprendendo a Exportar

Habilitação no Siscomex

O despacho aduaneiro é processado no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex). Da mesma forma que na importação, para que seja realizado uma exportação de mercadorias, por meio do sistema, o interessado deve providenciar junto à RFB sua habilitação para operação no sistema e indicar a modalidade exportador.

A exportadora pessoa física ou jurídica está dispensada da habilitação para realização das seguintes operações:

1. Exportação realizada mediante a utilização de modelos de formulários de Declaração Simplificada de Exportação (DSE) nos casos previstos na Instrução Normativa SRF nº 611, de 2006.
2. Exportação realizada por meio da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) ou empresa de transporte expresso internacional, nos termos do § 1º do art. 7º e do § 1º do art. 33, ambos da Instrução Normativa SRF nº611, de 2006.

A habilitação requerida pelo interessado poderá ser deferida em uma das seguintes modalidades:

I – pessoa jurídica, nas seguintes submodalidades;

a) expressa, no caso de:

1. pessoa jurídica sob a forma de sociedade anônima de capital aberto;
2. pessoa jurídica autorizada a utilizar o Despacho Aduaneiro Expresso (Linha Azul);
3. empresa pública ou sociedade de economia mista;
4. órgãos da administração pública direta, autarquia e fundação pública, órgão público autônomo, organismo internacional e outras instituições extraterritoriais;
5. pessoa jurídica habilitada para usufruir dos benefícios fiscais previstos na Lei nº12.350;
6. pessoa jurídica que pretenda atuar exclusivamente em operação de exportação;

b) limitada, no caso de pessoa jurídica cuja estimativa da capacidade financeira a que se refere o art. 4º e seus parágrafos seja igual ou inferior a US\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil dólares dos Estados Unidos da América);

II – pessoa física, no caso de habilitação do próprio interessado, inclusive quando qualificado como produtor rural, artesão, artista ou assemelhado.

Registro de Exportação (RE)

O Registro de Informações no Siscomex é o conjunto de informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal que caracterizam a operação de exportação de uma mercadoria e definem seu enquadramento.

O RE deverá ser obtido previamente à Declaração de Exportação (DE) e ao embarque das mercadorias, havendo situações previstas em norma quanto à possibilidade de ser efetuado após o embarque das mercadorias.

Segundo a SRF para cada código de NCM deve haver um RE, entretanto as mercadorias classificadas em um mesmo código NCM que apresentem especificações e preços unitários diferentes poderão ser agrupadas em um único RE, independente de seus preços unitários, devendo o exportador proceder à descrição de todas as mercadorias, mesmo que de forma resumida.

O prazo de validade do RE, em geral é de 60 dias a partir do seu registro, entretanto, caso o RE neste prazo não for vinculado a uma DE, perderá sua validade, passando à situação de vencido.

Procedimentos Administrativos

Exportação Direta

Exportação direta é aquela que cooperativas e empresas são responsáveis por todos os procedimentos de exportação (comerciais e operacionais).

A exportação direta apresenta algumas vantagens, que são:

- a) Maior controle sobre as operações internacionais, pois, ela é realizada diretamente pelo cooperado ou empresa, não havendo intermediários;
- b) Apresenta potencial de vendas e lucro mais elevado do que em relação a exportação indireta;
- c) Permite que a empresa construa sua própria rede de distribuição como também subsidiárias de vendas;
- d) Maior probabilidade de obtenção de *feedback* e informações vindas do mercado;
- e) Possibilidade de tomada de decisões estratégicas unilateralmente, pois, não há intermediários;

f) Melhor proteção e controle das marcas registradas, patentes e outras propriedades intangíveis;

Entretanto, nem tudo são rosas na exportação direta, ela também apresenta algumas desvantagens, que são mais percebidas e sentidas por empresas menores e recém internacionalizadas, como exemplo:

a) Há exigência de ação estratégica de marketing, a necessidade de

Identificação e a escolha de mercado alvo, além de termos que ter muito cuidado com a logística (documentos, seguro, embarque, embalagem);

b) As demandas de recursos humanos são específicas, pois, requerem um profissional qualificado para o trato com o mercado externo, os recursos financeiros são muito mais intensos;

c) O reconhecimento da empresa no mercado externo geralmente é mais lento, pois, ele acontece de forma mais moderada.

Exportação Indireta

É aquela quando a operação do processo é executada por um interveniente, geralmente uma empresa exportadora ou *trading company*;

Formação do Preço na Exportação

Apresentamos abaixo uma simulação dos valores de uma exportação no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), os resultados foram obtidos com o uso do simulador que está disponível no site do Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio Exterior.

1º Passo – definirmos o Incoterm que iremos utilizar na exportação, vamos escolher o FOB que é para uso em transporte marítimo.



2º Passo – informamos o valor da mercadoria no mercado interno.



3º Passo – passamos a informar neste passo os componentes do preço no mercado interno, cabe salientar que o ICMS, possui regra própria em cada estado, mas, na maioria das vezes ele é isento na exportação. Neste exemplo estamos utilizando uma alíquota de 10% para efeito de simulação.

Já o PIS e a COFINS, que são dois tributos federais, é comum o governo isentar o exportador destes dois impostos, o objetivo é incentivar e desonerar as exportações, mas, esta regra não é válida sempre, e deve ser observada no momento da exportação.

Informamos também as demais despesas necessárias como, embalagens no mercado interno, comissão do vendedor, propaganda, distribuição e outras despesas.

SIMULADOR DE PREÇO DE EXPORTAÇÃO
Incoterms 2010

Simulador Como utilizar Sair

Siga os passos abaixo: Calcular Imprimir Limpar Tudo

Passo 1: Clique e escolha o Incoterm: **FOB** (Free On Board)

Passo 2: Digite o preço total da mercadoria no mercado interno (sem IPI): R\$ 100.000,00

Passo 3: Clique e preencha os Componentes do preço no Mercado Interno. **SUBTOTAL: 15.150,00**

Passo 4: Digite o percentual de lucro desejado no preço na Exportação: **0,00**

Passo 5: Digite o LÍMITE desejado na Exportação: %; Digite a TAXA CAMBIAL: R\$

Preço FOB em moeda: NACIONAL: 84.850,00; ESTRANGEIRA: 0,00

COMPONENTES DO PREÇO NO MERCADO INTERNO

ICMS	10,00 %	R\$ 10.000,00	Embalagem de mercado interno	R\$ 800,00
COFINS		R\$ 0,00	Comissão de vendedor no mercado interno	R\$ 1.000,00
PIS		R\$ 0,00	Despesas de propaganda no mercado interno	R\$ 2.000,00
Outros tributos		R\$ 0,00	Despesas de distribuição no mercado interno	R\$ 900,00
Lucro de mercado interno		R\$ 0,00	Outras despesas que não incidirão no mercado interno	R\$ 490,00

Subtotal Componentes do preço no Mercado Interno: 15.150,00

Precisa de Ajuda para Preencher?

Passo Seguinte

4º Passo – neste passo iremos incluir todos os componentes necessários para nossa exportação, nesta simulação estamos considerando a exportação de 1 container, também chamado de TEU (1 TEU representa a unidade de um contenedor de 20 pés de comprimento, por 8 pés de largura e 8 pés de altura).

SIMULADOR DE PREÇO DE EXPORTAÇÃO
Incoterms 2010

Simulador Como utilizar Sair

Siga os passos abaixo: Calcular Imprimir Limpar Tudo

Passo 1: Clique e escolha o Incoterm: **FOB** (Free On Board)

Passo 2: Digite o preço total da mercadoria no mercado interno (sem IPI): R\$ 100.000,00

Passo 3: Clique e preencha os Componentes do preço no Mercado Interno. **SUBTOTAL: 15.000,00**

Passo 4: Clique e preencha os Componentes do preço na Exportação. **SUBTOTAL: 31.745,00**

Passo 5: Digite o LÍMITE desejado na Exportação: %; Digite a TAXA CAMBIAL: R\$

Preço FOB em moeda: NACIONAL: 116.745,00; ESTRANGEIRA: 0,00

COMPONENTES DO PREÇO NA EXPORTAÇÃO

Embalagens	R\$ 1.250,00	Aluguel de container	R\$ 910,00
Carregamento	R\$ 2.000,00	Transporte e seguro do container até sua colocação a bordo	R\$ 1.110,00
Transporte interno	R\$ 1.200,00	Carga, descarga e estadia do container	R\$ 22.000,00
Desembaraço aduaneiro na exportação	R\$ 700,00	Capatazia e taxas portuárias	R\$ 360,00
Despesas portuárias	R\$ 2.000,00	Outras despesas	R\$ 130,00
Despesas aeroportuárias	R\$ 8,00		

Subtotal Componentes do preço na Exportação: 31.745,00

Precisa de Ajuda para Preencher?

Passo Seguinte

5º Passo – neste passo iremos informar qual é o percentual de lucro que iremos querer auferir nesta exportação, nessa simulação vamos considerar 50% de lucro. Podemos verificar no campo

bem acima e a direta, “Preço FOB em Moeda Nacional”, irá mudar expressando o valor em reais de R\$233.490,00 reais, e também o valor correspondente em moeda estrangeira que neste caso será o dólar americano.

SIMULADOR DE PREÇO DE EXPORTAÇÃO
Incoterms 2010

Simulador Como utilizar Sair

Siga os passos abaixo

Calcular Imprimir Limpar Tudo

Passo 1	Passo 2	Passo 3	Passo 4	Passo 5	Preço FOB em moeda
Clique e escolha o Incoterm FOB <small>Free On Board</small>	Digite o preço total do mercadoria (no mercado interno) (em R\$) R\$ 100.000,00	Clique e preencha os Componentes do preço no Mercado Interno SUBTOTAL 15.000,00	Clique e preencha os Componentes do preço na Exportação SUBTOTAL 31.745,00	Digite o Lucro desejado na Exportação 50,00 Digite a TAXA CAMBIAL R\$ 2,20	NACIONAL 233.490,00 E ESTRANGEIRA 106.131,81

COMPONENTES DO PREÇO NA EXPORTAÇÃO

Embalagens	R\$ 1.250,00	Aluguel de container	R\$ 910,00
Carregamento	R\$ 2.000,00	Transporte e seguro do container até sua colocação a bordo	R\$ 1.110,00
Transporte interno	R\$ 1.200,00	Carga, descarga e estadia do container	R\$ 22.000,00
Desembaraço aduaneiro na exportação	R\$ 700,00	Capacete e taxas portuárias	R\$ 305,00
Despesas portuárias	R\$ 2.000,00	Outras despesas	R\$ 130,00
Despesas aeroportuárias	R\$ 9,00		

Precisa de Ajuda para Preencher?

Subtotal Componentes do preço na Exportação: 31.745,00

Passo Seguinte

SIMULAÇÃO DE PREÇO NA EXPORTAÇÃO

Abaixo apresentamos o resultado final da simulação realizada, com todas as informações consolidadas.

SIMULADOR DE PREÇO DE EXPORTAÇÃO

IMPRIMIR

Incoterms 2010

Incoterm

Data da geração dessa simulação: 30/4/2014

FOB Free On Board

Digite o preço total da mercadoria no mercado interno (sem IPI)	Componentes do preço no Mercado Interno	Componentes do preço no Exportação	Lucro desejado na Exportação	Preço FOB em moeda
R\$ 100.000,00	Subtotal R\$ 15.150,00	Subtotal R\$ 31.745,00	50,00% Taxa cambial R\$ 2,20	NACIONAL 233.190,00 ESTRANGEIRA 105.995,45

COMPONENTES DO PREÇO NO MERCADO INTERNO

ICMS	<input type="text" value="10,00"/> % R\$ <input type="text" value="10.000,00"/>	Embalagem de mercado interno	R\$ <input type="text" value="800,00"/>
COFINS	<input type="text"/> % R\$ <input type="text" value="0,00"/>	Comissão de vendedor no mercado interno	R\$ <input type="text" value="1.000,00"/>
PIS	<input type="text"/> % R\$ <input type="text" value="0,00"/>	Despesas de propaganda no mercado interno	R\$ <input type="text" value="2.000,00"/>
Outros tributos	<input type="text"/> % R\$ <input type="text" value="0,00"/>	Despesas de distribuição no mercado interno	R\$ <input type="text" value="900,00"/>
Lucro de mercado interno	<input type="text"/> % R\$ <input type="text" value="0,00"/>	Outras despesas que não incidirão no mercado externo	R\$ <input type="text" value="450,00"/>
Subtotal			15.150,00

Componentes do preço no Mercado Interno

COMPONENTES DO PREÇO NA EXPORTAÇÃO

Embalagens	R\$ <input type="text" value="1.250,00"/>	Aluguel de container	R\$ <input type="text" value="910,00"/>
Carregamento	R\$ <input type="text" value="2.000,00"/>	Transporte e seguro do container até sua colocação a bordo	R\$ <input type="text" value="1.110,00"/>
Transporte interno	R\$ <input type="text" value="1.280,00"/>	Carga, descarga e estadia do container	R\$ <input type="text" value="22.000,00"/>
Desembarço aduaneiro na exportação	R\$ <input type="text" value="700,00"/>	Capatazia e taxas portuárias	R\$ <input type="text" value="365,00"/>
Despesas portuárias	R\$ <input type="text" value="2.000,00"/>	Outras despesas	R\$ <input type="text" value="130,00"/>
Despesas aeroportuárias	R\$ <input type="text" value="0,00"/>		
Subtotal			31.745,00

Componentes do preço na Exportação

Sobre o cálculo do Preço de Exportação

O Simulador de Preço de Exportação adota o seguinte método de cálculo:

1. Eliminam-se todos os componentes que se encontram agregados ao preço de mercado interno e que não ocorrerão na exportação do produto (tributos agregados ao preço de mercado interno, lucro e embalagem de mercado interno, despesas de propaganda e distribuição no mercado interno, dentre outros);
2. Adicionam-se ao resultado anterior todos os componentes que não fazem parte do preço interno, mas que deverão compor o preço de venda para o exterior (embalagem para exportação, transporte internacional, taxas aduaneras, seguro internacional, dentre outros);
3. Acrescenta-se o percentual do lucro desejado na exportação e a taxa cambial;
4. No método de cálculo utilizado neste Simulador, o lucro desejado na exportação é calculado sobre o **PREÇO de exportação em moeda nacional** e não sobre o **CUSTO TOTAL (= Preço no mercado Interno sem IPI (-) Componentes do preço no mercado interno (+) Componentes do preço de Exportação)**, o que significa dizer que o **PREÇO equivale a 100%**. Isto é, o **PREÇO (100%) = CUSTO TOTAL (X%) + LUCRO (Y%)**, onde **X + Y = 100**. Esse cálculo ("por dentro") é feito mediante uma regra de três simples.

Documentos Exigidos nas Operações de Exportação

Fatura Pro Forma ou Pro Forma Invoice (modelo)

A fatura pro forma é o documento que dá início ao negócio.

O modelo apresentado abaixo apresenta dados essenciais de uma negociação, como a descrição detalhada no produto, o Incoterm que será utilizado no fornecimento bem como o preço final é ajustado entre importador e exportador.

Abaixo um modelo de fatura pro forma utilizada para exportação de mercadorias.

MODELO FATURA PROFORMA OU PRO FORMA INVOICE

FATURA COMERCIAL DADOS DO IMPORTADOR:		NÚMERO: DATA: DADOS DO EXPORTADOR:	
LOCAL DE EMBARQUE:			
LOCAL DE DESTINO:			
PAÍS DE ORIGEM:		DATA PROVÁVEL DO EMBARQUE:	
OBSERVAÇÕES:			
QTD	DESCRIÇÃO DAS MERCADORIAS	PREÇO UNIT	PREÇO TOTAL
TOTAL GERAL			
INCOTERMS:		DE ACORDO COM OS INCOTERMS-2000(ICC)	
FORMA DE PAGAMENTO:			
MEIO DE TRANSPORTE:			
PESO BRUTO:		PESO LÍQUIDO:	VOLUME:
OBSERVAÇÕES:			
COMISSÃO DO AGENTE:			
BANCO (NOME, CONTA):			
VALIDADE DA PRO FORMA:			

Conhecimento de Embarque (*Bill of Landing ou simplesmente BL*)

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, conferido a posse das mercadorias. É ao mesmo tempo, um recibo de mercadorias, um contrato de entrega e um documento de propriedade, constituído assim um título de crédito.

Este documento recebe uma denominação conforme a modalidade de transporte utilizada.

Conhecimento de Embarque Marítimo (BL)

Modelo de conhecimento de transporte marítimo.

**MODELO CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO
(BILL OF LADING - B/L)**

BILL OF LADING (B/L)		B/L N.º: <input type="text"/>	
(Conhecimento de embarque)			
		nome e endereço da companhia	
Shipper.....			
Consignee or Order.....			
Address arrival notice to		Also notify	
Pre-carriage by	Place of receipt	For delivery please apply to:	
Ocean vessel	Port of loading		
Port of discharge	Place of delivery		
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS			
Marks and numbers; Container N.º	No. of PKGS	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT
Freight and Charges		Declared value to be furnished by merchant	
		Received by ... (nome da companhia transportadora) ... for shipment by ocean Vessel, between port of loading and port of discharge, and from place of acceptance to place of final delivery as indicated above; the goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated. The goods to be delivered at the above mentioned port of discharge or place of final delivery, whichever applies, subject to terms contained on the reverse side hereof, to which the shipper agrees by accepting this Bill of Lading. In witness whereof three (3) original Bills of Lading have been signed if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other (2) to be void.	
		Prepaid at	Payable at
		Total	Number of Original Bills of Lading


Conhecimento de Embarque Aéreo (*Airway Bill – AWB*)
Modelo de conhecimento de transporte aéreo.

MODELO CONHECIMENTO DE EMBARQUE AÉREO (AIRWAY BILL - AWB)

Conhecimento de Embarque - Aéreo (AWB)																			
Shipper's Name and Address		Shipper's account number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity															
Consignee's Name and Address		Consignee's account number																	
Issuing carrier's Agent Name and City				Accounting Information															
Agent's IATA Code		Account No.																	
Airport of departure (Addr of first carrier) and requested Routing																			
to	Routing and destination		to							by	to	by	Currency	CHGS code	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">air/col</td> <td colspan="2">other</td> </tr> <tr> <td>PPD</td> <td>COLL</td> <td>PPD</td> <td>COLL</td> </tr> </table>	air/col		other	
air/col		other																	
PPD	COLL	PPD	COLL																
Airport of destination		Flight/Date for carrier use only		Flight/Date		Amount of insurance		INSURANCE - If shipper requests insurance in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance											
Handing Information																			
No of pieces RCP	Gross Weight	Kg LB	Rate Class (Necessity when 75g)	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and quantity of goods (incl. dimensions and volume)												
Prepaid		Weight Charge		Collect		Others Charges													
		Valuation Charge				Insurance Premium													
		Tax																	
		Total other charges due agent				Shipper certifies that the particulars on the face thereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Good Regulation.													
		Total other charges due carrier																	
Total prepaid		Total collect				Signature of Shipper or his Agent													
Currency Conversion Rates		pp charges in Dest. Currency				Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent													
For Carriers Use Only at Destination		Charges at destination		Total collect charges															

Conhecimento de Transporte Rodoviário (CRT)
Modelo de conhecimento de transporte rodoviário.

MODELO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO (CRT)

Conhecimento de Embarque - Rodoviário					
 Conhecimento internacional de Transporte rodoviário Carta de Porte Internacional por Carretera		<small>O transporte realizado ao amparo deste Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário está sujeito às disposições do Convênio sobre o Contrato de Transporte, e a responsabilidade civil do Transportador. Este conhecimento internacional de mercadorias, ao qual anexam toda documentação relativa ao remessa em prejuízo do remetente ou do consignatário. O transporte realizado sob esta carta de Transporte Internacional está sujeito a las disposiciones del convenio sobre el contrato de transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte. Este conocimiento internacional de Mercancías, las cuales anexam toda documentación que se aparte de ellas en perjuicio del remitente o del consignatario.</small>			
1 Nome e endereço do remetente / Nombre y domicilio del remitente		2 Número / Número		3 Nome e endereço do transportador / Nombre y domicilio del porteador	
4 Nome e endereço do destinatário / Nombre y domicilio del destinatario		5 Local e país de emissão / Lugar y país de emisión			
6 Nome e endereço do consignatário / Nombre y domicilio del consignatario		7 Local, país e data em que o transportador se responsabiliza pela mercadoria Lugar, país y fecha en que el porteador se hace cargo de las mercancías			
9 Notificar a / Notificar a		8 Local, país e data de entrega / Lugar, país y plazo entrega			
		10 Transportadores sucessivos / Porteadores sucesivos			
11 Quantidade e categorias de volumes, marcas e números, tipos de mercadorias, contêineres e acessórios / Cantidad y clases de bultos, marcas y números, tipo de mercancías, contenedores y accesorios			12 Peso bruto em Kg / Peso bruto en Kg		
			13 Volume em m³ / Volumen en m.cu		
			14 Valor / Valor moeda / moneda		
15 Custos a pagar Gastos a pagar	Na origem Monto remetente	Moeda Monedas	No destino Monto destinatario	Moeda Monedas	16 Declaração do valor das mercadorias / Declaración del valor de las mercancías
Frete / Flete					17 Documentos anexos / Documentos anexas
Outros / Otros					
Total / Total					18 Instruções sobre formalidades da alfândega Instrucciones sobre formalidades de aduana
19 Valor do frete externo / Monto del flete externo					
20 Valor do reembolso contra entrega / Monto de reembolso contra entrega					22 Declarações e observações / Declaraciones y observaciones
21 Nome e assinatura do remetente ou seu representante Nombre y firma del remitente o su representante					
Data / Fecha					24 Nome e assinatura do destinatário ou seu representante Nombre y firma destinatario o su representante
23 Nome, assinatura e carimbo do transportador ou seu representante Nombre, firma y sello del porteador o su representante					
Data / Fecha					Data / Fecha

Conhecimento de Transporte Ferroviário (TIF / DTA)
Modelo de conhecimento de transporte ferroviário.

MODELO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO (TIF/DTA)

Conhecimento de Embarque - Ferroviário

CONHECIMENTO DE EMBARQUE DE MERCADORIAS POR FERROVIA
GUIA DE EMBARQUE DE MERCADORIA POR FERROCARRIL

Nº

SÉRIE A

<input type="checkbox"/> À ORDEM		<input type="checkbox"/> NÃO À ORDEM		CONHECIMENTO GUIA DE EMBARQUE	
DATA (FECHA)		CONSIGNAÇÃO Nº		CONDIÇÃO DE FRETE (FLETE):	
PROCEDÊNCIA :				DESTINO :	
REMETENTE (REMITENTE) :					
ENDEREÇO (DIRECCIÓN)					
CONSIGNATÁRIO :					
ENDERECO (DIRECCION)					
NOTIFICAR :					
ENDEREÇO (DIRECCION)					
VOLUMES			MARCAS Y NÚMEROS	DESCRIPÇÃO DAS MERCADORIAS DESCRIPCIÓN DE LAS MERCADERIAS	
QUANTIDADE	ESPÉCIE	PESO			
CLÁUSULAS ESPECIALES					
NÚMERO DE ORIGINAL :			FRETE Y GASTOS		
RECIBO A BORDO : SE O FRETÉ POR "A PAGAR" SERA VALIDA A QUITAÇÃO FEITA NESTE DOCUMENTO. <small>SE EL FLETE POR "A PAGAR" TENDRA VALIDEZ EL TIBERRE DE PAGO SEÑALADO EN ESTE DOCUMENTO.</small>					
LOCAL E DATA LUGAR Y FECHA			TOTAL		
ASSINATURA FIRMA			<small>SE O FRETÉ POR "A PAGAR" SERA VALIDA A QUITAÇÃO FEITA NESTE DOCUMENTO. SE EL FLETE POR "A PAGAR" TENDRA VALIDEZ EL TIBERRE DE PAGO SEÑALADO EN ESTE DOCUMENTO.</small>		

ORIGINAL

Romaneio de Embarque ou *Packing List*

É o 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 vários produtos. Este documento é necessário para o desembarço das mercadorias e para orientação do importador quando da chegada dos produtos no país de destino.

Basicamente o Romaneio é uma lista organizada relacionando cada item que está sendo exportado, expressando peso, volume e conteúdo por item, tudo isto organizando de forma clara num único documento.

Modelo de *packing list*.

MODELO ROMANEIO DE EMBARQUE (PACKING LIST)

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

Contrato de Câmbio

É o 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.

Modelo de um contrato de câmbio utilizado na exportação.

MODELO CONTRATO DE CÂMBIO

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

Nº ____/____/____ DE ____/____/____ FL. Nº 01

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

Comprador: CGC: ENDEREÇO:	
VENDEDOR: CGC: ENDEREÇO:	
MOEDA:	TAXA CÂMBIAL:
VALOR EM MOEDA ESTRANGEIRA: ()	
VALOR EM MOEDA NACIONAL: ()	

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

Certificado de Origem

É o documento encaminhado pelo exportador e utilizado por parte do importador para comprovar a origem da mercadoria, afim de solicitar isenção ou redução de imposto de importação, tendo em vista Acordos Comerciais, ou alguma exigência imposta pela legislação do país de destino.

Nas situações de exportações destinadas a países no âmbito da ALADI e do MERCOSUL, e também SGPC, os Certificados de Origem são emitidos pelas federações estaduais de indústria e pelas federações estaduais de comércio.

Para as 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 certificados de origem têm regras próprias devendo ser respeitados alguns critérios como por exemplo:

- a) Os Certificados de Origem no âmbito do MERCOSUL e da ALADI têm validade de 180 dias, a contar da data de emissão pela entidade emissora;
- b) Os Certificados para operações no âmbito do MERCOSUL, só podem ser emitidos em no máximo 10 dias úteis, contados da data do embarque da mercadoria;
- c) O importador pode solicitar certificado mesmo naquelas situações onde não há previsão legal, pois, tal exigência pode ser de natureza administrativa por parte do importador ou sanitária, dentre outras.

Despacho Aduaneiro de Exportação

O Despacho Aduaneiro de Exportação ou simplesmente Despacho Aduaneiro é o procedimento fiscal o qual se processa o desembaraço aduaneiro da mercadoria destinada ao exterior, seja ela exportada a título definitivo ou não.

O Despacho Aduaneiro de Exportação obedece uma sequência de etapas que devem ser observadas pelo exportador:

- a) Registro do DDE – deferido o Registro de Exportação, o mesmo passa a ficar disponível para ser utilizado em uma DDE, entretanto, uma vez vinculado a uma determinada DDE, o RE não poderá ser reutilizado em outra declaração.
- b) Confirmação de presença de carga – a confirmação da presença de carga, que é obrigatória para todos os despachos, pode ser feita:
 - 1. pelo depositário, em recinto alfandegado, cujo serviço seja explorado por permissionário;
 - 2. pelo exportador, em local não-alfandegado, cujo serviço seja explorado por permissionário.
- c) Entrega dos documentos – após a presença de carga, a fiscalização aduaneira recepcionará os documentos que instruem o despacho e registrará o mesmo no Sistema, esta ação marca o início do procedimento fiscal;
- d) Despacho Aduaneiro – após adotados todos os procedimentos correspondentes ao selecionado para despacho, o funcionário da

aduanas registrará no sistema o desembaraço da mercadoria, estando a mesma pronta para embarque;

e) Registro de Dados do Embarque – efetivado o embarque, se a via de transporte for rodoviário, fluvial ou lacustre, já terá havido o registro dos dados de embarque pelo transportador ou pelo exportador. Se a via for aérea, marítima ou ferroviária, o transportador registrará os dados de embarque imediatamente após realizado o embarque, com base nos documentos por ele emitidos (manifesto e conhecimento de carga);

f) Averbação do Embarque – é o ato final do despacho de exportação e consiste na confirmação, pela fiscalização aduaneira, do embarque ou da transposição de fronteira da mercadoria. Havendo cruzamento dos dados e os mesmos coincidindo com os constantes da DDE, haverá averbação automática do embarque pelo sistema. Caso isto não ocorra a documentação será analisada e confrontada com os dados relativos ao desembaraço e ao embarque, sendo averbado manualmente, com ou sem divergência.

g) Emissão do Comprovante de Exportação – concluída a operação de exportação, com sua respectiva averbação no Sistema, será fornecido ao exportador, quando este solicitar, o documento comprobatório da exportação, emitido pelo Siscomex. A emissão do comprovante de exportação é de responsabilidade da unidade de despacho, mesmo no caso em que a unidade de embarque seja diferente.

Declaração Simplificada de Exportação (DSE)

Para simplificar o despacho aduaneiro, sobretudo de mercadorias de baixo valor, em especial das micro e pequenas empresas, o governo federal criou a Declaração Simplificada de Exportação.

Modelo de Declaração Simplificada de Exportação.

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL COORDENAÇÃO GERAL DO SISTEMA ADUANEIRO	DECLARAÇÃO SIMPLIFICADA DE EXPORTAÇÃO DSE	REGISTRO Número _____ Data ____/____/____

1. EXPORTADOR

NOME/RAZÃO SOCIAL		CNPJ/CPF		MUNICÍPIO/ESTADO/PAÍS	
ENDEREÇO COMPLETO					
TIPO DE CONTRATO DE IDENTIDADE		NÚMERO DO CONTRATO		NÚMERO DE IDENTIDADE	
REPRESENTANTE LEGAL		CPF		NÚMERO DO REGISTRO	

2. DESPACHO ADUANEIRO

NATUREZA DO DEPÓSITO <input type="checkbox"/> Missão diplomática ou azeite <input type="checkbox"/> Outra: _____	NOME DO DEPOSITÁRIO
--	---------------------

3. DADOS SOBRE A CARGA

TRANSPORTADOR			IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO		
NÚMERO DO CONTRATO	TIPO DE VEÍCULO	REGISTRO/UF	RESOLUÇÃO DO RG	NÚMERO	

4. RELAÇÃO DE BENS

ITEM	QTD	UNID.	DESCRIÇÃO	VALOR R\$
Continua em folha suplementar: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não				TOTAL →

apresenta declaração e a expressão de valor.

Local e data: _____ Assinatura do exportador (representante legal): _____

5. REQUISIÇÃO DO MINISTÉRIO DA RELAÇÕES EXTERIORES **6. CONTROLE SANITÁRIO, AMBIENTAL OU DE SEGURANÇA**

Formulário a ser preenchido ao solicitar a Secretaria de Receita Federal responsável pelo despacho aduaneiro dos bens relacionados nesta DSE, para fins de desembaraço de saída do País.	Órgão responsável: _____ Concluída a verificação, certifique: <input type="checkbox"/> a regularidade da exportação; <input type="checkbox"/> a regularidade da exportação, em virtude _____ e que determina a adoção de alguma providência em relação aos bens: _____
NOME DO AUTORIDADE DATA _____ ASSINATURA _____	NOME DO AUTORIDADE DATA _____ ASSINATURA _____

7. USO EXCLUSIVO DA BRF

DECLARAÇÃO ADUANEIRA			UNIDADE DE DESTINO DO BENS		
NOME DO IRRF			TIPO DE BENS DE DESTINO		
NOME DO IRRF	DATA	ASSINATURA	NOME DO IRRF	DATA	ASSINATURA
OBSERVAÇÕES					

COPIA (4x) - DSE 7712/2016

Exportação Sem Cobertura Cambial
 Quando não há remessa de divisas do exterior para pagamento da mercadoria, o respectivo pagamento se dá por intermédio de transferências financeiras.

Detalhamentos dos casos de exportação sem cobertura cambial encontram-se descritos na Consolidação das Portarias SECEX, e não é objetivo de análise neste curso.

Cabe salientar que nas remessas ao exterior em regime de exportação temporária, o exportador deverá providenciar o retorno dos bens nos prazos e condições definidos pela SRF e pela SECEX.

Exportação com Cobertura Cambial

É quando ocorre o pagamento proveniente do exterior devido à remessa da mercadoria.

A contratação ou fechamento do câmbio é uma fase muito importante no processo de exportação, pois é nesse momento que ocorrerá a venda para o banco, por parte do exportador, da moeda estrangeira resultante da operação de exportação.

As operações de câmbio referentes à exportação podem ser fechadas antes do embarque ou depois do embarque.

Antes do embarque na modalidade de Pagamento Antecipado da exportação, ocorre o ingresso da moeda estrangeira para liquidação pronta (as moedas transacionadas deverão ser entregues dentro do prazo de até dois dias úteis). Isto é empregado principalmente naqueles casos em que o importador financia o exportador. As antecipações ainda podem ser realizadas pelo importador ou por pessoa jurídica no exterior, inclusive instituições financeiras.

Após embarque, as demais modalidades de pagamento como (Remessa sem Saque, Cobrança Documentária e Carta de Crédito) ocorre o ingresso de moeda estrangeira para liquidação pronta ou futura (prazo superior a dois dias úteis). Naqueles casos de exportação financiada pronta ou futura, os pagamentos serão efetuados conforme consignado no RC (Registro de Crédito).

Exportação em Consignação

É aquela modalidade de exportação sem uma venda concretizada, com a finalidade de promoção comercial ou abertura de mercado externo. Caso a mercadoria consignada venha a ser vendida, emite-se a fatura comercial e liquida-se o câmbio. Não havendo venda da mercadoria no mercado externo a mesma deverá retornar ao país em até 180 dias.

Há situações excepcionais, em que poderá ser examinada a possibilidade de prorrogação de prazo, desde que declarado pelo

interessado que, para essas exportações não foram efetivadas as vendas no mercado externo.

Bibliografia/Links Recomendados

Referências Bibliográficas

AZEVEDO, André. F. *et. al.* Introdução ao Comércio Internacional. São Leopoldo: UNISINOS, 2010.

BIZELLI, João dos S. Classificação Fiscal de Mercadorias. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

CARPIO, Rómulo Francisco Vera D. Carta de Crédito e UCP 600. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

LOPEZ, Jose Manoel C. SISCOMEX Exportação. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

LUNARDI, Angelo Luiz. Condições Internacionais de Compra e Venda: Incoterms 2010. 3ª Ed. São Paulo: Inovação Distribuidora, 2011.

LUNARDI, Angelo Luiz. Operações de Câmbio e Pagamentos Internacionais no Comércio Exterior. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Aprendendo a Exportar. <<http://www.aprendendoaexportar.gov.br/inicial/index.htm>> Acesso em 14/05/2014.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Documentos Exigidos na Exportação. <http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/conteudo/id/342> Acesso em 14/05/2014.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Simulador de Preços na Exportação. <<http://simuladordepreco.mdic.gov.br/>> Acesso em 14/05/2014.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Tratamento Administrativo na Exportação. <http://www.comexbrasil.gov.br/conteudo/ver/chave/62_tratamento_administrativo/menu/57> Acesso em 14/05/2014.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Tratamento Administrativo na Importação. <<http://www.comexbrasil.gov.br/conteudo/ver/chave/tratamento-administrativo-na-importacao>> Acesso em 14/05/2014.

MURTA, Roberto O. Importação e Exportação – Incoterms – Revisão 2010/2011 – O Caminho para Boas Negociações. Curitiba: Juruá Editora, 2011.

Portal SISCOMEX. Sistemas de Importação e Exportação. <<http://portal.siscomex.gov.br/legislacao/rfb>> Acesso em 14/05/2014.

RATTI, Bruno. Comércio Internacional e Câmbio. 11ª Ed. São Paulo: Lex Editora, 2006.

Secretária da Receita Federal. Habilitação para Utilizar o Siscomex. <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/procaduexpimp/habutillsiscomex.htm>> Acesso em 14/05/2014.

SOARES, Cláudio César. Introdução ao Comércio Exterior. São Paulo: Saraiva, 2004.