

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO

Gabriel Diegues da Silva Sauvas

**ANÁLISE SOBRE A LOGÍSTICA INTERNACIONAL MARÍTIMA E O
DESEMBARAÇO ADUANEIRO DE MERCADORIAS DE IMPORTADORES DO RS**

Porto Alegre

2015

Gabriel Diegues da Silva Sauvas

**ANÁLISE SOBRE A LOGÍSTICA INTERNACIONAL MARÍTIMA E O
DESEMBARAÇO ADUANEIRO DE MERCADORIAS DE IMPORTADORES DO RS**

Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Administração apresentado ao Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientadora: Prof^a Dra. Denise Lindstrom
Bandeira

Coorientador: Me. Camilo José Bornia Poulsen

Porto Alegre

2015

Gabriel Diegues da Silva Sauvas

**ANÁLISE SOBRE A LOGÍSTICA INTERNACIONAL MARÍTIMA E O
DESEMBARAÇO ADUANEIRO DE MERCADORIAS DE IMPORTADORES DO RS**

Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Administração apresentado ao Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientadora: Prof^a Dra. Denise Lindstrom Bandeira

Coorientador: Me. Camilo José Bornia Poulsen

Conceito Final:

Aprovado em: de de

BANCA EXAMINADORA

Orientadora - Prof^a. Dr^a. Denise Lindstrom Bandeira – UFRGS

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, em primeiro lugar, a minha família, meu pai Braz, minha mãe Debora e ao meu irmão Raphael, que me acompanharam durante toda a trajetória até o final da graduação e me deram todo o apoio de que eu precisava.

Agradeço à minha orientadora, a Prof^a. Dr^a. Denise Lindstrom Bandeira, e ao meu coorientador, o Me. Camilo José Bornia Poulsen, pelos ensinamentos, pelos conselhos e conhecimentos compartilhados nas orientações.

Deixo também meus agradecimentos aos meus colegas de universidade: Renan Brognoli, Victor Jabif e Yuri Cremer por me aturarem durante a nossa passagem pela universidade e pela grande amizade cultivada nesses anos.

Agradeço especialmente a minha namorada Renata Fedrizzi por todos os momentos de felicidade, ainda que nos momentos mais difíceis, e por sempre me fazer acreditar que tudo é possível.

Enfim, agradeço a todos os meus amigos, colegas, professores e a todas as pessoas que cruzaram minha caminhada em direção à minha formatura.

Ser competente é acertar um alvo que ninguém acertou, ser administrador é acertar um alvo que ninguém viu.

Erlandson F. A. Andrade

RESUMO

A importação marítima para o Rio Grande do Sul, e todo o Brasil, tem demonstrado um grande crescimento no decorrer dos anos. Apesar disso muitas empresas que gostariam de começar a importar acabam não concretizando a operação por desconhecerem os passos que envolvem esse processo comercial e fiscal. Dentro do comércio exterior existem diversas formas e métodos de compra de produtos entre empresas de países diferentes, fazendo com que o importador tenha que decidir a melhor opção sem nem mesmo conhecer os procedimentos da operação. O presente trabalho visou explicar os principais conceitos da logística internacional marítima e do desembarço aduaneiro no Brasil, apresentando explicações e exemplos sobre documentos de uma importação marítima, expondo as informações sobre o contêiner marítimo e a logística de multimodalidade e intermodalidade, identificando os principais INCOTERMS utilizados em um embarque marítimo e as principais rotas e alternativas da importação para o Rio Grande do Sul. Por fim, apresentou-se, através de fluxogramas, os processos fundamentais de uma importação marítima, na modalidade LCL e FCL, demonstrando as melhores opções de rotas para cada modalidade desde a compra do material na origem até o desembarço aduaneiro no destino.

Palavras-chave: Importação, Logística, Desembarço Aduaneiro, Comércio Exterior.

ABSTRACT

The maritime import to Rio Grande do Sul, and all Brazil, has shown tremendous growth over the years. Nevertheless, many companies who would like to start importing end up not realizing the operation for not being aware of the steps involved in this commercial and tax process. Within the foreign trade exist various forms and methods of purchasing products between companies of different countries, making the importer has to decide the best option without even knowing the procedures of the operation. This study explains the main concepts of international maritime logistics and customs clearance in Brazil, with explanations and examples of a maritime import documents, exposing the information on the maritime container logistics and multimodal and intermodal, identifying the main INCOTERMS used in a maritime shipping and the main routes and the alternatives of importation to the Rio Grande do Sul. Finally, the fundamental processes of a maritime import performed through flow charts, the LCL and FCL mode, showing the best route options for each mode from the purchase of the material in origin to the customs clearance at the destination.

Key – words: Importation, Logistics, Customs Clearance, Foreign Trade.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRMM	Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante
ALICE	Análise das Informações de Comércio Exterior
B/L	<i>Bill of Lading</i>
CBM	<i>Cubic Meters</i> – Metros Cúbicos
CFR	<i>Cost and Freight</i> – Custo e Frete
CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i> – Custo, Seguro e Frete
DI	Declaração de Importação
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
FAS	<i>Free Alongside Ship</i> – Livre ao Lado do Navio
FCL	<i>Full Container Load</i> – Contêiner Totalmente Carregado
FOB	<i>Free On Board</i> – Livre a Bordo
INCOTERMS	<i>International Commercial Terms</i> – Termo Internacionais de Comércio
ISPS CODE	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i> - Código Internacional para proteção de Navios e Instalações Portuárias
LCL	<i>Less Container Load</i> – Contêiner Não Totalmente Carregado
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MIC/DTA	Manifesto Internacional de Cargas / Declaração de Trânsito Aduaneiro
OTM	Operador de Transporte Multimodal
RFB	Receita Federal do Brasil
Ro-Ro	Roll-on Roll-off
SDAERGS	Sindicato dos despachantes do Estado do Rio Grande do Sul
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
TEC	Tarifa Externa Comum
W/M	<i>Weight or Meter</i> - Tonelada ou metro cúbico

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Tipos de contêineres	23
Figura 2: Tabela do Custo/Risco de acordo com os "INCOTERMS" acordado.....	27
Figura 3: Modelo de fatura comercial	32
Figura 4: Modelo de conhecimento de carga	34
Figura 5: Modelo de packing list.....	36
Figura 6: Modelo de certificado de origem	38
Figura 7: Volume de importações da China para o RS	41
Figura 8: Volume de importações da China para o RS pelo porto de Rio Grande	42
Figura 9: Volume de importações da China para o RS pelo porto de Santos	42
Figura 10: Tabela 1 de valores Tecon.....	44
Figura 11: Tabela 2 de valores Tecon.....	45
Figura 12: Tabela 3 de valores Tecon.....	46
Figura 13: Tabela 4 de valores Tecon.....	47
Figura 14: Tabela de valores EcoPorto Santos	49
Figura 15: Tabela valores BAGERGS	50
Figura 16: Fluxograma para carga LCL.....	52
Figura 17: Fluxograma para carga FCL	54

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Tamanho da carga x modal.....	55
---	----

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA.....	14
3. OBJETIVOS	15
3.1. GERAL.....	15
3.2. ESPECÍFICOS	15
4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	16
4.1. TIPO DE ESTUDO	16
4.2. COLETA DE DADOS	17
4.3. ANÁLISE DE DADOS	17
5. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	18
5.1. A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA INTERNACIONAL.....	18
5.2. MODAL MARÍTIMO	19
5.3. MULTIMODALIDADE E INTERMODALIDADE	21
5.4. CONTÊINER MARÍTIMO	22
5.5. AGENTE DE CARGA.....	24
5.6. CUSTOS LOGÍSTICOS	24
5.7. INCOTERMS.....	25
5.7.1. FAS (<i>Free Alongside Ship</i> – Livre ao Lado do Navio).....	27
5.7.2. FOB (<i>Free On Board</i> – Livre a Bordo)	28
5.7.3. CFR (<i>Cost and Freight</i> – Custo e Frete).....	28
5.7.4. CIF (<i>Cost, Insurance and Freight</i> – Custo, Seguro e Frete)	29
5.8. DOCUMENTOS COMERCIAIS INTERNACIONAIS	30
5.8.1. FATURA COMERCIAL	30
5.8.2. CONHECIMENTO DE EMBARQUE	32
5.8.3. <i>PACKING LIST</i> (ROMANEIO DE CARGA).....	35
5.8.4. CERTIFICADO DE ORIGEM	36
5.9. DESEMBARAÇO ADUANEIRO	38
5.9.1. IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO	39
5.9.2. PROCESSO (DESPACHO ADUANEIRO).....	39
5.9.3. CANAL DE PARAMETRIZAÇÃO.....	40
5.9.4. DESPACHANTES ADUANEIROS.....	40
6. RESULTADOS E DISCUSSÕES	41
6.1. FLUXO DE IMPORTAÇÃO DA CHINA PARA O RIO GRANDE DO SUL.....	41

6.2. OPERADOR PORTUÁRIO RIO GRANDE	42
6.3. PORTO DE SANTOS.....	48
6.4. PORTO SECO DE CANOAS – BAGERGS.....	50
6.5. FRETE INTERNACIONAL	51
6.6. MAPEAMENTO DOS PROCESSOS	51
6.6.1. FLUXOGRAMA PARA CARGA LCL.....	51
6.6.2. FLUXOGRAMA PARA CARGA FCL.....	53
6.6.3. CRITÉRIOS DE DECISÃO	54
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	56
REFERÊNCIAS.....	58

1. INTRODUÇÃO

A atividade de comércio exterior é aquela em que se faz a compra, venda e troca de bens e serviços, bem como de circulação de capitais e de mão de obra entre países (KEEDI, 2013). Segundo David e Stewart (2010), a globalização dos mercados é um fenômeno recente, desencadeado pela explosão do desenvolvimento econômico depois da Segunda Guerra Mundial; entretanto, embora o comércio internacional tenha aumentado drasticamente na segunda metade do século passado, há milênios as nações o praticam.

O comércio internacional está diretamente relacionado com a logística. Logística é a parte do processo da cadeia de suprimentos que planeja, implementa e controla o fluxo bidirecional (para frente e para trás), eficiente e efetivo, além do armazenamento de mercadorias, serviços e informações a elas relacionadas, do ponto de origem ao ponto de consumo, com o propósito de atender exigências dos clientes (CSCMP, 2006). A logística pode ser um forte aliado da empresa, pois, segundo Maçada (2014), é preciso buscar sempre soluções vinculadas ao objetivo central, relacionando processos logísticos com todas as etapas e processos, internos e externos.

A logística está ligada a diversas opções de transportes, as mais comuns no comércio internacional são: aéreo, marítimo e rodoviário. De acordo com Bandeira, Becker e Rocha (2010), o transporte marítimo caracteriza-se por usar navios de grande porte e ser realizado em oceanos e mares, de modo que conduza diversos tipos de carga entre portos de países diferentes ou até mesmo do mesmo país.

Keedi (2013) afirma que o veículo transportador marítimo é o navio e pode apresentar-se nos mais diversos tipos, tamanhos e características. Ele tem a capacidade de transportar grandes quantidades de cargas, sejam elas quais forem, sólidas ou líquidas, a granel ou embaladas, como carga geral solta ou unitizadas em pallets ou contêineres, enfim, da maneira como desejada pelos intervenientes. Conforme Marisec (2005) o setor de transporte marítimo internacional é responsável pelo transporte de 90% do comércio no mundo (por peso). A marinha mercante é a chave para a economia global. Sem ela, o transporte de matérias-primas e a importação/exportação, a preços acessíveis, de alimentos e de bens manufaturados seriam impossíveis.

2. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

O problema de pesquisa encontra-se em descrever e investigar o modal marítimo mais vantajoso para os importadores do Rio Grande do Sul.

A navegação marítima pode ser de dois tipos: longo curso ou cabotagem. Neste trabalho será analisado apenas a navegação de longo curso. Para Keedi (2013), longo curso é aquela que realiza o transporte de carga entre países e continentes, podendo ser citados como exemplo os trajetos Santos/Buenos Aires, Paranaguá/Hong Kong, Lisboa/Itajaí, Rotterdam/New York, Jeddah/Hamburg etc.

O porto que o navio atraca no Brasil se chama zona primária, tais como: Porto de Rio Grande, Porto de Santos e Porto de Itajaí, além de outros. Após a atracação da mercadoria ela poderá ser removida para a zona secundária, por exemplo: porto seco de Canoas (Bagergs) e Novo Hamburgo (Multiarmazéns).

Conforme a RFB/Local de Realização do Despacho (2014), o despacho de importação poderá ser executado em duas opções: em zona primária (portos, aeroportos, e pontos de fronteira alfandegados) ou em zona secundária (portos secos e armazéns de encomendas postais internacionais).

Para ser feita a transferência de uma zona primária para uma zona secundária é necessário ser emitido um DTA (Declaração de Trânsito Aduaneiro), segundo a RFB/Local de Realização do Despacho (2014), o regime especial de trânsito aduaneiro corresponde ao deslocamento de mercadorias da unidade de entrada (zona primária) para algum recinto, que tanto pode ser de zona primária como secundária, jurisdicionado por outra unidade da RFB (Receita Federal do Brasil), onde ocorrerá o despacho.

A remoção para a zona secundária de mercadorias importadas por navegação de longo curso normalmente é feita por meio rodoviário, porém há outras opções como o transporte ferroviário e até mesmo a cabotagem. Esse tipo de operação é chamado de multimodalidade ou intermodalidade. Segundo Keedi (2013), a multimodalidade e a intermodalidade são operações que se realizam através da utilização de mais de um modo de transporte, não havendo limitação na sua quantidade.

Este trabalho visa analisar as principais possibilidades que existem para o Rio Grande do Sul e avaliar qual delas tem o melhor custo/benefício para o importador, tendo como base a pergunta: Como a escolha do local de desembarço influencia no custo/benefício de mercadorias de importadores do RS?

3. OBJETIVOS

A base para o trabalho é a análise tanto das possibilidades de transportes marítimos na importação para o Rio Grande do Sul quanto dos custos e benefícios para liberar as mercadorias.

O resultado desse estudo contribuirá para que o importador do Rio Grande do Sul se familiarize com todo o processo de importação e não apenas os custos logísticos, buscando aperfeiçoar os processos de toda a operação.

3.1. GERAL

O objetivo principal desta pesquisa é apresentar os principais conceitos da logística internacional marítima e do desembaraço aduaneiro de importações marítimas para o Rio Grande do Sul, apresentando as principais rotas e os principais locais para se desembaraçar a mercadoria. O estudo visa apresentar alternativas para a redução de custos no transporte em função do tamanho da mercadoria, bem como opções para desembaraçar a mercadoria.

3.2. ESPECÍFICOS

Os objetivos específicos são:

- a) Identificar e explicar os principais termos utilizados na logística internacional marítima e no desembaraço aduaneiro.
- b) Descrever os principais custos pertinentes no transporte marítimo, multimodal e intermodal.
- c) Demonstrar através de fluxogramas os processos da importação marítima.

4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A metodologia tem finalidade de se chegar aos objetivos propostos na investigação de determinado fenômeno, e sendo definida como as regras e procedimentos usados por determinado método científico (RICHARDSON, 1999).

O estudo de caso é definido por Gil (2010) pelo estudo profundo e exaustivo de um ou de poucos objetos, de maneira a permitir o conhecimento amplo e detalhado do mesmo. Para Forte (2004) os estudos de caso referem-se a uma situação, entidade ou conjunto de entidades que tenham comportamento ou perfil semelhantes. Yin (2010) define o estudo de caso como uma investigação empírica que estuda um fenômeno contemporâneo inserido em seu contexto, principalmente quando os limites entre fenômenos e contexto não estão definidos de forma satisfatória.

As pesquisas podem ser classificadas em quantitativas e qualitativas. As quantitativas caracterizam-se pelo emprego da quantificação tanto das modalidades de coleta de dados, quanto nas suas análises através de técnicas estatísticas, além de variáveis bem definidas (RICHARDSON, 1999). Já nas pesquisas qualitativas, ocorre a predominância de análises dissertativas e de menos cálculos (FORTE, 2004).

Um estudo de caso pode ser, ainda, exploratório, descritivo ou casual. As pesquisas exploratórias, são utilizadas quando não se tem um amplo conhecimento do assunto, é procurada a geração de hipóteses. Nas pesquisas descritivas o fenômeno é descrito e hipóteses pressupostas. Já nas pesquisas causais, se busca a razão para o fenômeno pesquisado, identificando variáveis e suas relações (FORTE, 2004).

4.1. TIPO DE ESTUDO

Este trabalho é um estudo de caso único e de natureza exploratória utilizando métodos qualitativos. O estudo de caso como procedimento técnico se justifica devido ao fato dessa pesquisa ter como objetivo identificar o melhor local para se desembaraçar as cargas importadas no Rio Grande do Sul.

4.2. COLETA DE DADOS

Sobre a coleta de dados, Yin (2010) destaca a importância de se utilizar diversas fontes de evidências para um estudo de caso, destacando-se: documentação, registros em arquivos, entrevistas, observações diretas, observação participante e artefatos físicos.

Os dados deste estudo em questão foram coletados a partir do método de pesquisa bibliográfico e documental. A pesquisa bibliográfica caracteriza-se por ser a pesquisa e o manuseio de material já elaborado e publicado (RAUPP; BEUREN, 2004). A pesquisa documental segue os mesmos passos da pesquisa bibliográfica. Cabe ressaltar que, enquanto na pesquisa bibliográfica as fontes são constituídas, sobretudo por material impresso localizado nas bibliotecas, na pesquisa documental, as fontes são muito mais diversificadas e dispersas (GIL, 2010). Sendo coletados principalmente de livros periódicos, revistas, informativos, sites especializados sobre comércio exterior e transporte internacional. Também foram coletados dados juntos à RFB (Receita Federal do Brasil), a empresa BAGERGS (Banrisul Armazéns Gerais) que opera como porto seco em Canoas, a empresa Tecon Rio Grande que opera como terminal de contêineres no porto de Rio Grande, terminais do Porto de Santos, no SDAERGS (Sindicato dos despachantes do Estado do Rio Grande do Sul), e bibliografias específicas sobre o assunto.

4.3. ANÁLISE DE DADOS

Os dados foram avaliados, dando ênfase nos que se relacionaram com a importação marítima para as empresas do Rio Grande do Sul. Tendo destaque para a parte da logística internacional marítima e o desembarço aduaneiro no Brasil. Apresentando os principais conceitos sobre o modal marítimo, multimodalidade e intermodalidade, demonstrando os diversos tipos de contêineres, explicando sobre o agente de carga e o despachante aduaneiro. Os principais documentos analisados foram os que instruem o desembarço aduaneiro, tais como: fatura comercial, conhecimento de embarque, romaneio de carga e certificado de origem. Os principais custos foram considerados com base nas tabelas de preços dos terminais que armazenam as mercadorias de importação.

5. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Com o objetivo de entender os questionamentos do estudo proposto foram estudadas as operações logísticas de importação marítima, multimodalidade e intermodalidade, os custos envolvidos no processo, INCOTERMS, documentos comerciais internacionais, bem como o desembaraço aduaneiro.

5.1. A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

De acordo com David e Stewart (2010), o papel da logística internacional na cadeia de suprimentos global espelha-se no da logística doméstica: os profissionais da logística internacional voltam-se para aspectos táticos da cadeia de suprimentos global, ou seja, atividades inerentes ao movimento de mercadorias e documentos de um país para outro e atividades básicas das operações de exportação e importação. Keedi (2013) afirma que a logística de transportes é uma variável que tem se tornado cada vez mais importante no atual contexto mundial de globalização visível em que estamos envolvidos, com o mundo completamente integrado e sem fronteiras comerciais, podendo ser considerada a atividade mais importante do comércio exterior. Ainda, de acordo com o autor, isto se deve ao alto grau de competitividade que as empresas têm sido obrigadas a apresentar para participarem do jogo internacional de troca de mercadorias.

Segundo o autor, Moura (2006), a sobrevivência das organizações em um ambiente competitivo exige que as empresas adotem estratégias diferenciadas quanto à escolha do transporte, nível de serviço, entre outras questões inerentes ao processo logístico. A operação logística é uma combinação de fatores físicos, humanos e organizacionais.

Para Keedi (2013) a logística aplicada à produção, armazenagem, transporte etc., pode tornar as empresas mais competitivas, já que há um vasto campo a ser explorado. O autor cita também que apenas circunstancialmente a atividade de logística tem se destacado das demais e isso está ocorrendo em virtude de que, de uma maneira ou de outra, ela pode e está fazendo a diferença na competitividade das empresas, diferenciando umas das outras na concorrência acirrada que se desenvolve no Brasil e no Mundo.

Conforme David e Stewart (2010), é possível estimar, seguramente, que o custo das atividades de logísticas é de aproximadamente 15% do volume total do comércio internacional. Adicionalmente, os autores relatam que o custo total da logística internacional seria de aproximadamente US\$ 1,4 trilhão, considerando que o comércio mundial de mercadorias chega a um valor total de US\$ 9,5 trilhões,

5.2. MODAL MARÍTIMO

O transporte marítimo possui grande importância no mercado mundial e brasileiro, pois, segundo Keedi (2013), é o modo mais utilizado internacionalmente para o deslocamento de mercadorias no planeta, sendo realizado nos mares e oceanos. O autor afirma ainda que tem uma importância muito grande no comércio exterior brasileiro, sendo o mais utilizado fisicamente, com cerca de 86% do nosso transporte de carga na importação. Em valores, representa aproximadamente 70% na importação.

Existem alguns tipos de serviços disponibilizados pelos transportadores marítimos, segundo David e Stewart (2010) a primeira diferenciação a ser feita é entre navio de linha e cargueiro irregular. Conforme Abrahamsson (1980) navios de linha seguem viagem regular obedecem a um cronograma estabelecido e atracam em portos de escala determinados. Adicionalmente, o autor descreve que navios de linha são transportadores comuns, uma vez que oferecem seus serviços a qualquer companhia que pagar pelo frete. Já os cargueiros irregulares, segundo David e Stewart (2010), operam onde o mercado determinar. Não o fazem segundo um cronograma regular; viajam até onde a companhia que contratou (fretou) o navio quer que a carga seja entregue. Geralmente carregam apenas um tipo de carga por vez, para determinado importador, pela maneira como operam.

Outra principal diferenciação baseia-se no tipo de carga que os navios carregam. Conforme Keedi (2013) as embarcações podem apresentar-se nos mais diversos tipos, podendo ser divididos em navios de carga geral, especializados; multipropósitos e porta-contêineres.

Os de carga geral, segundo Keedi (2013), são denominados navios convencionais, e que apresentam porões e *decks*, são apropriados para carga solta (*breakbulk*). São divididos em navios para carga seca (*dry cargo*) e carga frigorífica (*reefer cargo*). Ainda para David e Stewart (2010), o principal problema em relação

aos navios de carga geral provém da intensa atividade de carga e descarga; cada peça unitizada deve ser manipulada separadamente, é preciso vários estivadores trabalhando no casco do navio, vários no cais, além dos operadores de guindastes.

Os especializados, conforme Keedi (2013), são navios construídos e utilizados para cargas específicas, e podem apresentar-se para as mais diferentes cargas. Também se apresentam como navios ideais para veículos de todos os tipos e portes, os denominados Ro-Ro (*Roll-on Roll-off*). De acordo com David e Stewart (2010) navios Ro-Ro apresentam uma vantagem: não é necessário equipamento especial de elevação, mesmo para a mais pesada das cargas, porque a carga roda sob sua própria força ou é puxada por um trator.

Para Keedi (2013), os multipropósitos são os navios construídos e utilizados para mais de um tipo de carga, o que quer dizer que podem transportar cargas normalmente transportadas em dois ou mais navios, como minérios e óleos, como os denominados *ore-oil*. David e Stewart (2010) afirmam rotas entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento, ou em rotas que vão para pequenas nações-ilha e saem delas, como as que existem no Pacífico Sul ou no Caribe, esses tipos de navios são bem-sucedidos, pois o volume de comércio é baixo.

Por fim os navios porta-contêineres são aqueles especializados no equipamento, isto é, no contêiner, e não é exagero considerá-lo como os mais modernos utilizados atualmente. Eles podem ser considerados navios supermultipropósitos, podendo transportar qualquer tipo de carga de todos os demais navios. Para isso, utilizam-se de contêineres dos mais diversos tipos. (KEEDI, 2013). Ainda, de acordo com o autor, possuem apenas *slots*, que são posições onde são colocados os contêineres, cuja localização é dada pelas *bays* (baías), *rows* (colunas) e *tiers* (camadas). Embora sejam navios para quaisquer tipos de cargas, essas são transportadas somente dentro dos contêineres, já que esses navios não transportam carga solta e não têm porões ou *decks* para isso.

5.3. MULTIMODALIDADE E INTERMODALIDADE

Para Keedi (2013), a multimodalidade e a intermodalidade são operações que se realizam através da utilização de mais de um modo de transporte, não havendo limitação na sua quantidade. A relação entre as duas, no entanto, está apenas no ponto referente ao transporte em si, isso é, na parte física. Adicionalmente, o autor relata que isso quer dizer transportar uma mercadoria do seu ponto de origem até a entrega no destino final por no mínimo dois modos diferentes, por exemplo, um caminhão, um navio e um trem. No restante, a partir desse ponto, eles se distanciam bastante, apresentando diferenças significativas.

Segundo David e Stewart (2010), não existe um consenso que intermodal e multimodal sejam sinônimos. No Brasil, alguns autores fazem a seguinte distinção: a intermodalidade caracteriza-se pela emissão individual da documentação de transporte para cada modal, bem como divisão de responsabilidade entre os transportadores. Os autores ainda afirmam que na multimodalidade, ao contrário, existe apenas um documento de transporte, cobrindo todo o trajeto da carga, do seu ponto de origem até o ponto de destino.

De acordo com Ballou (2004), há mais de dez tipos de combinações modais, no entanto, nem todas são práticas e viáveis. O autor ainda descreve que a intermodalidade aumenta a eficiência do processo e diminui os riscos, e que apresentou um crescimento significativo nos últimos anos visto que este tipo de transporte é capaz de combinar as melhores características dos modais disponíveis.










O OTM (Operador de Transporte Multimodal), segundo Keedi (2013), é um transportador, e poderá ter os seus próprios veículos de transporte ou subcontratar outros transportadores para isso, sendo, nesse caso, o que podemos chamar de transportador virtual. Adicionalmente, Keedi (2013) explica que no caso do OTM não ser um transportador virtual, ou seja, não precisar contratar os diversos modos para o transporte, mas ser um transportador efetivo, tendo todos os modos necessários, a responsabilidade pela carga será dele nas duas operações, as de multimodalidade e intermodalidade.

5.4. CONTÊINER MARÍTIMO

Para Keedi (2015) o contêiner marítimo é construído normalmente em aço, mas podendo utilizar outros materiais como alumínio, ferro, fibra etc., desde que se apresente adequado e viável ao transporte e movimentação. O autor ainda complementa que o contêiner marítimo é embarcado e transportado em navios porta-contêineres, muito embora possam, eventualmente, ser transportados no convés de um navio convencional, embora a embarcação o comporte e seja adequado a isso.

A Figura 1 ilustra os vários tipos de contêineres, os mais utilizados são os modelos Dry, que são o tipo mais básico com portas no final e com suporte para cargas gerais secas. Esses tipos de contêiner existem em dois tamanhos 20' e 40' (pés), o de 20' tem capacidade de carga de 33 cbm (*cubic meters* – metros cúbicos) e 24,85 toneladas, já o 40' tem capacidade de carga de 67 cbm e 28,80 toneladas. Nota-se que o de 40' possui o dobro de capacidade em metros cúbicos, porém possui apenas um pouco a mais de capacidade em toneladas.

Figura 1: Tipos de contêineres

TIPOS DE CONTAINERS						
EQUIPAMENTO EQUIPMENT	DIMENSÕES INTERNAS INTERIOR DIMENSION	ABERTURA DE PORTA DOOR OPENING	ABERTURA TETO TOP OPENING	TARA TARE	CAPACIDADE CUBICA CUBIC CAPACITY	CAPACIDADE MÁXIMA PAYLOAD
20' DRY 	L: 5,896 mm W: 2,350 mm H: 2,385 mm	W: 2,340 mm H: 2,274 mm		2,150 Kg 4,739 Lbs	33,0 cbm 1,179 cu. ft.	24,850 Kg 54,783 Lbs
20' REEFER 	L: 5,451 mm W: 2,290 mm H: 2,157 mm	W: 2,294 mm H: 2,201 mm		2,930 Kg 6,459 Lbs	27,9 cbm 996 cu. ft.	27,550 Kg 60,737 Lbs
20' COLLAPSIBLE FLAT RACK 	L: 5,966 mm W: 2,418 mm H: 2,286 mm			2,970 Kg 6,547 Lbs		27,510 Kg 60,647 Lbs
20' OPEN TOP 	L: 5,919 mm W: 2,340 mm H: 2,286 mm	W: 2,286 mm H: 2,251 mm	L: 5,425 mm W: 2,223 mm	2,177 Kg 4,960 Lbs	32,0 cbm 1,143 cu. ft.	28,230 Kg 62,234 Lbs
40' DRY 	L: 12,035 mm W: 2,350 mm H: 2,393 mm	W: 2,339 mm H: 2,274 mm		3,700 Kg 8,156 Lbs	67,0 cbm 2,390 cu. ft.	28,800 Kg 63,491 Lbs
40' HIGH CUBE 	L: 12,035 mm W: 2,350 mm H: 2,697 mm	W: 2,340 mm H: 2,577 mm		3,800 Kg 8,377 Lbs	76,0 cbm 2,714 cu. ft.	30,200 Kg 66,577 Lbs
40' HIGH CUBE REEFER 	L: 11,578 mm W: 2,280 mm H: 2,415 mm	W: 2,278 mm H: 2,473 mm		4,500 Kg 9,920 Lbs	64,0 cbm 2,359 cu. ft.	29,500 Kg 65,036 Lbs
40' COLLAPSIBLE FLAT RACK 	L: 12,178 mm W: 2,369 mm H: 1,943 mm			5,200 Kg 11,463 Lbs		39,800 Kg 87,741 Lbs
40' OPEN TOP 	L: 12,043 mm W: 2,338 mm H: 2,272 mm	W: 2,289 mm H: 2,253 mm	L: 11,622 mm W: 2,162 mm	4,300 Kg 8,377 Lbs	64,0 cbm 2,355 cu. ft.	28,700 Kg 63,270 Lbs

Medidas somente referênciais - To be used as a guide only | L: Length = Comprimento | W: Width = Largura | H: Height = Altura

Fonte: TANICOMEX, 2015

5.5. AGENTE DE CARGA

O Agente de Carga Internacional ou *Freight Forwarder* possui um serviço que envolve o planejamento logístico pertinente ao transporte internacional, consolidação de cargas, manuseio da mercadoria, armazenagem e até a distribuição da mercadoria no país de destino. Trabalha com o planejamento e a comercialização de soluções logísticas, para movimentação de mercadorias na importação. (ABRACOMEX, 2015).

Segundo a Enciclopédia Aduaneira (2015), o agente de carga é aquele que tem por função negociar com as mais diversas Agências Marítimas e Cias Aéreas, e encontrar a melhor solução para o transporte da carga de seu cliente, estudando a melhor logística. Faz as seguintes negociações:

- Estudo logístico do processo de importação ou exportação dentro do país em que opera
- Emissão do Conhecimento de Embarque e entrega a quem de direito
- Consolidação de Cargas e Desconsolidação da Carga
- Reserva de Espaço no veículo transportador
- Obtenção dos documentos necessários
- Formulação do despacho junto a autoridade competente
- Pagamento das taxas envolvidas.
- Transporte interno de coleta da carga
- Confirmação do embarque
- *Follow up* da movimentação da carga até efetivo embarque

5.6. CUSTOS LOGÍSTICOS

Segundo Keedi (2013), o custo de transporte da mercadoria para o exterior dependerá do modo de transporte utilizado, se marítimo, fluvial, lacustre, rodoviário, ferroviário ou aéreo, visto que cada um deles tem custos diferentes. O autor ainda afirma que eles se apresentam, como forma normal, mas não necessariamente uma regra, de um lado os transportes marítimos, fluvial, lacustre e ferroviário como os mais baratos, e de outro o rodoviário e o aéreo como os mais dispendiosos quanto ao frete.

Conforme Cortiñas Lopez (2000), os custos do transporte marítimo são influenciados por características da carga, peso e volume cúbico da carga, fragilidade, embalagem, valor, distância entre os portos de embarque e desembarque, e

localização dos portos. Ainda segundo o autor a tarifa de frete é denominada Frete Básico, que é o valor cobrado segundo o peso ou volume da mercadoria (cubado), prevalecendo sempre o que propiciar maior receita ao armador.

De acordo com Keedi (2013), outra despesa envolvida é a armazenagem, se a mercadoria não seguir diretamente ao destino, mas precisar estar depositada em algum lugar por motivos diversos. Também poderão ocorrer novos custos com transbordos ou troca de modos durante o trajeto.

Segundo Cortiñas Lopez (2000), há que se registrar, também, a incidência do AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante), que consiste na aplicação de um percentual sobre o frete, 25% para a navegação de longo curso, cobrado do consignatário da carga pela empresa de navegação, que o recolhe posteriormente. Adicionalmente o autor explica que o AFRMM serve como instrumento de ação política governamental, obtida de uma contribuição parafiscal, com finalidades específicas de formar e manter uma marinha mercante e uma indústria de construção naval brasileiras. Existem alguns casos de isenção de recolhimento, a exemplo de bagagens, livros, jornais, doação e carga consular.

Conforme Keedi (2013), a apuração dos custos logísticos não deve incluir os custos dos trâmites alfandegários e os impostos envolvidos na importação, para não distorcer o resultado da operação de transferência da carga. Ainda, segundo o autor, deve-se considerar que os custos logísticos não envolvem apenas os relativos a todas as atividades de transferência da carga em si, mas também os custos com os prestadores de serviços, ou os seus próprios caso resolva executar essa tarefa com seus próprios meios.

5.7. INCOTERMS

David e Stewart (2010) citam que, em 1936, a Câmara Internacional de Comércio criou um conjunto padronizado de termos que deu origem a 13 Termos Internacionais de Comércio, da denominação em inglês derivou o acrônimo INCOTERMS. Ainda para os autores os INCOTERMS são um benefício significativo para ambas as partes envolvidas na transação comercial, pois há muitas informações disponíveis sobre cada termo, além de jurisprudência acumulada por meio do sistema de arbitragem da Câmara Internacional de Comércio.

Para Keedi (2013), os INCOTERMS são, seguramente, o documento ou instrumento, mais importante do comércio exterior, também um dos menos entendidos. O autor conclui que sua importância deriva de que toda venda ou compra tem um ponto de entrega da mercadoria, aquela na qual encerra a responsabilidade do vendedor e se inicia a do comprador, portanto, isso deve estar definido através de regras claras.

Os Termos Internacionais de Comércio, ou INCOTERMS, que exportador e importador concordam em utilizar em uma transação, definem vários aspectos de uma venda internacional (DAVID; STEWART, 2010):

- Que tarefas serão realizadas pelo exportador.
- Que tarefas serão realizadas pelo importador.
- Que atividades serão pagas pelo exportador.
- Que atividades serão pagas pelo importador.
- Quando ocorrerá transferência de responsabilidade pelas mercadorias.

Como visto na Figura 2, os principais INCOTERMS para o transporte marítimo são FAS (*Free Alongside Ship* – Livre ao Lado do Navio), FOB (*Free On Board* – Livre a Bordo), CFR (*Cost and Freight* – Custo e Frete) e CIF (*Cost, Insurance and Freight* – Custo, Seguro e Frete).

Figura 2: Tabela do Custo/Risco de acordo com os "INCOTERMS" acordado

TABELA DO CUSTO / RISCO DE ACORDO COM O "INCOTERM" ACORDADO

INCOTERMS 2010	EMBALAGEM E VERIFICAÇÃO (produção, controle, qualidade, medidas, pesos, etc)	CARGA (no armazém do vendedor)	TRANSPORTE INTERNO (de fábrica até ao porto, aeroporto, terminal TIF)	FORMALIDADES ADUANEIRAS EXPORTAÇÃO	DESPESAS LOCAIS - ORIGEM (Manuseamento no porto, aeroporto, terminal TIF)	TRANSPORTE PRINCIPAL	SEGURO	DESPESAS LOCAIS - DESTINO (Manuseamento no porto, aeroporto, terminal TIF)	FORMALIDADES ADUANEIRAS IMPORTAÇÃO	TRANSPORTE INTERNO (do aeroporto ou terminal TIF até às instalações do destinatário)	RECEÇÃO E DESCARGA (nas instalações do destinatário)
PARA QUALQUER MODALIDADE DE TRANSPORTE (INCLUSIVE MULTIMODAL)											
EXW Ex Works Na origem, local designado											
FCA Free Carrier Livre no transportador, local designado											
CPT Carrier Paid To Transporte pago até, local de destino designado											
CIP Carriage and Insurance Paid Transporte e seguro pago até, local de destino designado											
DAP Delivered at Place Entrega no local de destino designado											
DAT Delivered at Terminal Entrega no terminal designado											
DDP Delivered Duty Paid Entrega no destino designado, com direitos pagos											
PARA TRANSPORTE MARÍTIMO											
FAS Free Alongside Ship Livre no costado do navio, porto de embarque designado											
FOB Free On Board Livre a bordo, porto de embarque designado											
CFR Cost and Freight Custo e frete, porto de destino designado											
CIF Cost, Insurance and Freight Custo, seguro e frete, porto de destino designado											

Legenda:
 Custo / Risco do vendedor
 Custo / Risco do comprador

Importante: esta representação gráfica não substitui ou dispensa a consulta do texto oficial dos Incoterms 2010*

Fonte: ALPI Portugal, 2015

5.7.1. FAS (Free Alongside Ship – Livre ao Lado do Navio)

Embora o INCOTERMS FAS possa ser usado para qualquer mercadoria, ele designa especificamente o transporte marítimo e não se aplica a nenhum outro meio de transporte ou mercadoria que não seja entregue a um transportador marítimo no porto de partida (DAVID; STEWART, 2010).

Para Keedi (2013), o vendedor é solicitado a entregar a mercadoria ao lado do navio. Ainda para o autor quando as mercadorias estão ovadas em contêineres, é comum a entrega da mercadoria ao transportador num terminal e não ao lado do navio. Nesta situação, o termo FAS não é adequado, e o termo FCA deve ser usado.

Segundo David e Stewart (2010), o exportador é responsável pela embalagem das mercadorias para exportação, pelo transporte até o porto e pelo desembarque no cais ou em uma área de espera do porto. O autor concluiu que o importador, do ponto de entrega, já responde pelo transporte. Portanto, ele é responsável pelas tarifas portuárias de movimentação da carga, pela estiva (carregamento das mercadorias

para o navio) e pelos custos com transporte marítimo, além de seguro, desembarque no porto de chegada e tarifas alfandegárias no país importador.

5.7.2. FOB (*Free On Board* – Livre a Bordo)

Embora o INCOTERMS FOB possa ser usado para qualquer mercadoria, ele designa especificamente o transporte marítimo e não se aplica a nenhum outro meio de transporte ou mercadoria que não seja entregue a um transportador marítimo no porto de partida (DAVID; STEWART, 2010).

Para Keedi (2013), o vendedor é solicitado a entregar a mercadoria a bordo do navio. Ainda para o autor, o termo FOB não é apropriado para uso quando as mercadorias são entregues ao transportador, e antes de estarem a bordo do navio, por exemplo, mercadorias ovadas em contêineres, e que são normalmente entregues num terminal. Em tais situações, o termo FCA deve ser usado.

Segundo David e Stewart (2010) o exportador é responsável por embalar as mercadorias para exportação, enviá-las ao porto de partida e carregá-las no navio. O autor concluiu que cabe ao importador providenciar o transporte oceânico das mercadorias, do porto de partida ao ponto de chegada, e pagar por esse serviço; além disso, deve providenciar o desembarço na alfândega do país importador e, por fim, o seguro, com cujo custo deve arcar. Se o país importador exigir inspeção pré-embarque, o importador tem de arcar com esse custo.

5.7.3. CFR (*Cost and Freight* – Custo e Frete)

Embora o INCOTERMS CFR possa ser usado para qualquer mercadoria, ele designa especificamente o transporte marítimo e não se aplica a nenhum outro meio de transporte ou mercadoria que não seja entregue a um transportador marítimo no porto de partida (DAVID; STEWART, 2010).

Para Keedi (2013), quando o CFR é usado, o vendedor cumpre sua obrigação de entrega quando a mercadoria é entregue ao transportador conforme especificado neste termo, e não quando ela chega ao local de destino. Ainda para o autor o termo CFR não é apropriado para uso quando as mercadorias são entregues ao transportador, e antes de estarem a bordo do navio, por exemplo, mercadorias ovadas

em contêineres, e que são normalmente entregues num terminal. Em tais situações, o termo CPT deve ser usado.

Segundo David e Stewart (2010), o exportador é responsável por embalar as mercadorias, transportá-las até o porto de partida, carregá-las no navio do tipo normalmente usados para transporte de mercadorias na descrição contratual e pagar antecipadamente os custos de transporte. O autor concluiu que o importador assume a responsabilidade pelas mercadorias no ponto de entrega (ou seja, na amurada, no porto de partida), embora o exportador deve contratar o transporte marítimo das mercadorias. Se o país importador exigir inspeção pré-embarque, o importador tem de arcar com esse custo.

5.7.4. CIF (*Cost, Insurance and Freight* – Custo, Seguro e Frete)

Embora o INCOTERMS CIF possa ser usado para qualquer mercadoria, ele designa especificamente o transporte marítimo e não se aplica a nenhum outro meio de transporte ou mercadoria que não seja entregue a um transportador marítimo no porto de partida (DAVID; STEWART, 2010).

Para Keedi (2013), CIF significa que o vendedor entrega a mercadoria a bordo do navio. O risco de perda ou danos à mercadoria é transferido ao comprador nesse momento. O vendedor deve contratar e pagar os custos e frete necessários, desde o ponto de entrega até o porto no porto de destino nomeado. Ainda para o autor, quando o CIF é usado, o vendedor cumpre sua obrigação de entrega quando a mercadoria é entregue ao transportador conforme especificado neste termo, e não quando ela chega ao local de destino.

Segundo David e Stewart (2010), o exportador tem de embalar as mercadorias para exportação, pagar as despesas de envio e os custos mínimos de seguro até o porto de destino. Além disso, é responsável pela liberação das mercadorias para exportação. O autor concluiu que o importador assume a responsabilidade pelas mercadorias na amurada, no porto de partida, embora o contrato de transporte seja celebrado entre vendedor e companhia marítima. Se o país importador exigir inspeção pré-embarque, o importador tem de arcar com esse custo.

5.8. DOCUMENTOS COMERCIAIS INTERNACIONAIS

O volume de documentos envolvidos nas transações internacionais é enorme, muito maior que uma operação doméstica exige. Determinados documentos são requeridos pelo país exportador, outros, pelo país importador. Há os exigidos pelos bancos, outros pela companhia de despacho (transporte), e alguns pelo importador das mercadorias (DAVID; STEWART, 2010).

Para liberação de uma importação no Brasil são exigidos diversos documentos. Conforme consta no Manual de Despacho Aduaneiro, RFB/Documentos de Instrução (2015), a DI (Declaração de Importação) será instruída com os seguintes documentos:

- via original do Conhecimento de Carga ou documento equivalente (obrigatório);
- via original da Fatura Comercial, assinada pelo exportador (obrigatório);
- comprovante de pagamento dos tributos (obrigatório, se exigível);
- *packing list* (Romaneio de Carga), quando aplicável; e
- outros, a serem exigidos exclusivamente em decorrência de Acordos Internacionais ou de legislação específica. Exemplos:
 - MIC/DTA (Manifesto Internacional de Cargas / Declaração de Trânsito Aduaneiro), quando a via de transporte for rodoviária;
 - certificado de Origem.

5.8.1. FATURA COMERCIAL

Conforme David e Stewart (2010), um dos documentos comuns em transações internacionais e domésticas é a fatura que o exportador envia ao importador. No entanto, o conteúdo de uma fatura internacional é mais complexo e deve ser preparado de maneira substancialmente diferente no caso de um comprador estrangeiro em comparação a um comprador doméstico.

Para Keedi (2015), a fatura comercial é o documento que representa o faturamento de uma exportação. Emitida pelo exportador, contra o importador, descreve a mercadoria embarcada com todos os seus detalhes. O autor ainda complementa que como sendo um documento de muita importância, podemos dizer

que é o único que não pode faltar a qualquer operação de compra e venda no mercado internacional, utilizado também para o despacho aduaneiro da importação.

Segundo o Manual de Despacho Aduaneiro, RFB/Fatura Comercial (2015), a fatura comercial, que está ilustrada na Figura 3, deve conter as seguintes indicações:

- nome e endereço, completos, do exportador;
- nome e endereço, completos, do importador;
- especificação das mercadorias em português ou em idioma oficial do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, ou, se em outro idioma, acompanhada de tradução em língua portuguesa, a critério da autoridade aduaneira, contendo as denominações próprias e comerciais, com a indicação dos elementos indispensáveis a sua perfeita identificação. Os idiomas oficiais do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio são o inglês, o francês e o espanhol;
- marca, numeração e, se houver, número de referência dos volumes;
- quantidade e espécie dos volumes;
- peso bruto dos volumes, entendendo-se, como tal, o da mercadoria com todos os seus recipientes, embalagens e demais envoltórios;
- peso líquido, assim considerado o da mercadoria livre de todo e qualquer envoltório;
- país de origem, como tal entendido aquele onde houver sido produzida a mercadoria ou onde tiver ocorrido a última transformação substancial;
- país de aquisição, assim considerado aquele do qual a mercadoria foi adquirida para ser exportada para o Brasil, independentemente do país de origem da mercadoria ou de seus insumos;
- país de procedência, assim considerado aquele onde se encontrava a mercadoria no momento de sua aquisição;
- preço unitário e total de cada espécie de mercadoria e, se houver, o montante e a natureza das reduções e dos descontos concedidos ao importador;
- frete e demais despesas relativas às mercadorias especificadas na fatura;
- condições e moeda de pagamento; e
- termo da condição de venda (INCOTERM).

contrato de transporte, recibo de carga e título de crédito ou de propriedade, dependendo da sua função e se pode ser endossado.

Conforme consta no Manual de Despacho Aduaneiro, RFB/Conhecimento de Carga (2015), a consignação no conhecimento de carga prova a propriedade da mercadoria e pode ser:

- nominativa - quando conste do conhecimento original o nome por extenso do destinatário da mercadoria;
- à ordem do embarcador - quando a propriedade consigna-se ao remetente; ou
- ao portador - o proprietário será qualquer pessoa que apresente o conhecimento.
- o conhecimento de carga classifica-se, conforme o emissor e o consignatário, em:
- único - se emitido pelo próprio transportador (agência de navegação, companhia aérea, armador), quando o consignatário não for um agente desconsolidador;
- genérico ou master - se emitido pelo próprio transportador (agência de navegação, companhia aérea, armador), quando o consignatário for um desconsolidador; ou
- agregado, house ou filhote - quando for emitido por um agente consolidador de cargas e o consignatário não for um desconsolidador.
- sub-master ou co-loader - quando for emitido por um agente consolidador de cargas e o consignatário for outro agente desconsolidador de cargas.

Segundo David e Stewart (2010), o conhecimento de embarque é muito importante, porque cumpre três funções em uma transação internacional:

- É um contrato. A companhia de navegação entra em acordo com o fretador para transportar a mercadoria de um ponto a outro, por determinada quantia de dinheiro; é um contrato de transporte.
- É um recibo para as mercadorias. Quando assina o conhecimento de embarque, a companhia de navegação toma conhecimento de que recebeu as mercadorias em boas condições e que tudo parece estar em ordem.

- É um certificado de título. O documento que a companhia de navegação precisará ver para autorizar a liberação das mercadorias no porto de destino será também o conhecimento de embarque.

A Figura 4 ilustra um modelo de conhecimento de carga marítimo, conhecido como B/L (*Bill of Lading*).

Figura 4: Modelo de conhecimento de carga

BILL OF LADING (B/L) (Conhecimento de embarque)		B/L N°: <input type="text"/>	
			
		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°	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 (s) to be void.		
	Prepaid at		Payable at
	Number of Original Bills of Lading		Place and date of issue:
Total			

Fonte: PORTOGENTE, 2015

5.8.3. *PACKING LIST* (ROMANEIO DE CARGA)

Segundo David e Stewart (2010), o romaneio sempre acompanha o carregamento. É um documento detalhado, fornecido pelo exportador, que especifica quantos contêineres há no carregamento e qual produto está acondicionado em cada contêiner. Os autores completam que quando autoridades avaliam que um carregamento apresenta alguns riscos e deve ser inspecionado, o romaneio detalhado pode prevenir a inspeção e evitar atrasos.

Podem ser denominados de *packing list* (lista de embalagem), lista de peso (*weight list*), nota de peso (*weight note*), *romaneio de carga etc* (KEEDI, 2015).

Não existe um modelo padrão para este documento. Contém frequentemente os seguintes elementos: quantidade total de volumes (embalagem), marcação dos volumes, identificação dos volumes por ordem numérica e espécie de embalagens (caixa, *pallet* etc), contendo peso líquido, peso bruto, dimensões unitárias e o volume total da carga (RFB/Romaneio de carga, 2015).

Conforme Messe (2015), alguns fretadores combinam em um documento o romaneio e a fatura: fornecem tamanho nível de detalhes na fatura que ela pode servir como um romaneio.

A Figura 5 demonstra um modelo de *packing list*.

Figura 5: Modelo de *packing list*

PACKING LIST

© Copyright 1990 LINZ & CO.

Place and Date of Shipment _____ 19____

To _____

Gentlemen:

Under your Order No. _____ the material listed below
 was shipped via _____
 To _____

Shipment consists of: _____ Marks _____

_____ Cases _____ Packages
 _____ Crates _____ Cartons
 _____ Bins _____ Drums
 _____ Pallets _____

LEGAL WEIGHT IS WEIGHT OF ARTICLE PLUS PAPER, BOX, BOTTLE, ETC., CONTAINING THE ARTICLE AS USUALLY CARRIED IN STOCK.

PACKAGE NUMBER	WEIGHTS IN LBS. or KGS.			DIMENSIONS			QUANTITY	CLEARLY STATE CONTENTS OF EACH PACKAGE
	GROSS WEIGHT EACH	LEGAL WEIGHT EACH	NET WEIGHT EACH	HEIGHT	WIDTH	LENGTH		

Form 30-036 Printed and Sold by **ENR** 190 Baldwin Ave., Jersey City, NJ 07306 • (800) 631-8099 • (201) 795-5400

Fonte: PORTOGENTE, 2015

5.8.4. CERTIFICADO DE ORIGEM

Segundo David e Stewart (2010), o tipo mais comum entre os documentos necessários é o certificado de origem, que deve ser assinado por sua Câmara de Comércio. É uma declaração de que as mercadorias se originaram de determinado país. Os autores ainda mencionam que o Certificado de Origem é frequentemente usado por países importadores para determinar a tarifa aplicada às mercadorias, à medida que a maioria dos países aplica um sistema de tarifa de multicolunas – grupos diferentes de países pagam tarifas diferentes –, e para compilar estatísticas

comerciais.

O Certificado de Origem deve ser emitido em conformidade com as regras prescritas por cada acordo, sendo isso necessário para que as mercadorias se beneficiem do tratamento tarifário preferencial (MDIC, 2015).

Conforme Keedi (2015), os Certificados de Origem podem ser emitidos por associação, centro ou federação de indústria ou comércio ou qualquer instituição autorizada e devem ser assinados pela entidade emissora. São emitidos normalmente com a apresentação da fatura comercial.

Na maioria dos países, deve ser fornecida mais de uma cópia original do Certificado de Origem; nos países que integraram a antiga União Soviética, são necessárias três cópias, além disso, todas devem ser reconhecidas em tabelionato – gravação em relevo – e assinadas (FELLER, 1996).

A Figura 6 ilustra o modelo de certificado de origem.

Figura 6: Modelo de certificado de origem

Certificado de Origem

*Certificado de Origem
Certificate of Origin*

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

Fonte: APRENDENDO A EXPORTAR, 2015

5.9. DESEMBARAÇÃO ADUANEIRO

No comércio internacional, quando o importador traz mercadorias para determinado país, deve seguir certos procedimentos. Esses procedimentos são ditados pela alfândega, órgão do governo encarregado de cobrar impostos de importação e de impor regras e regulamentações cujo objetivo é ordenar o que pode e o que não pode entrar no país (DAVID; STEWART, 2010).

O artigo 571 do Decreto nº 6.759 (Brasil, 2009) estabelece que o desembaraço aduaneiro na importação é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira.

Concluída a conferência, a mercadoria será imediatamente desembaraçada, conforme disposto no artigo 48 da Instrução Normativa SRF nº 680 (BRASIL, 2006).

5.9.1. IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

Conforme David e Stewart (2010), para trazer mercadorias para um país, um importador deve arcar com o que se denomina imposto de importação. O cálculo desse imposto pode ser feito de várias maneiras, mas, basicamente, observam-se três critérios: classificação, valoração e regras de origem.

O imposto sobre a importação de produtos estrangeiros (II) incide sobre a importação de mercadorias estrangeiras. A base de cálculo é o valor aduaneiro e a alíquota está indicada na TEC (Tarifa Externa Comum) (RFB/Imposto de Importação, 2015).

5.9.2. PROCESSO (DESPACHO ADUANEIRO)

Segundo a RFB/Despacho Aduaneiro de Mercadorias (2015), o despacho aduaneiro tem por finalidade, com vistas ao desembaraço, verificar a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação vigente.

O processo de desembaraço alfandegário difere conforme o país e tende a ser complicado. Em razão da complexidade da tarefa, na maior parte dos países somente despachantes aduaneiros ou agentes alfandegários credenciados podem entrar com a papelada necessária para desembaraçar mercadorias na alfândega (DAVID; STEWART, 2010).

Em regra geral, o despacho aduaneiro é processado no Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior), o qual somente poderá ser utilizado após o interessado providenciar a sua habilitação para utilizar o Siscomex (RFB/Despacho Aduaneiro de Mercadorias, 2015).

5.9.3. CANAL DE PARAMETRIZAÇÃO

Uma vez registrada a declaração de importação e iniciado o procedimento de despacho aduaneiro, a DI é submetida a análise fiscal e selecionada para um dos canais de conferência. Tal procedimento de seleção recebe o nome de parametrização (RFB/Despacho Aduaneiro de Importação, 2015).

Existem quatro canais de conferência, são eles: verde, amarelo, vermelho e cinza.

Na RFB/Despacho Aduaneiro de Importação (2015) estabelece o seguinte:

- Canal verde: é desembaraçada automaticamente sem qualquer verificação.
- Canal amarelo: significa conferência dos documentos de instrução da DI e das informações constantes na declaração.
- Canal vermelho: há, além da conferência documental, a conferência física da mercadoria.
- Canal cinza: é realizado o exame documental, a verificação física da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificação de elementos indiciários de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria.

5.9.4. DESPACHANTES ADUANEIROS

Segundo David e Stewart (2010) em razão da complexidade e da natureza demorada do preenchimento de entradas alfandegárias, muitos países exigem que os importadores deleguem a tarefa de interagir com a alfândega a um despachante aduaneiro, representante do importador que tenha conhecimento e experiência exigidos para tratar com efetividade e eficiência com a alfândega. Os autores complementam que os despachantes aduaneiros costumam ser remunerados por meio de comissão sobre cada entrada que tratarem.

A principal função do despachante aduaneiro é a elaboração da declaração aduaneira de importação, que nada mais é que a proposição da destinação a ser dada aos bens submetidos ao controle aduaneiro, indicando o regime aduaneiro a aplicar às mercadorias e comunicando os elementos exigidos pela Aduana para aplicação desse regime (RFB/O Despachante Aduaneiro, 2015).

6. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Para uma melhor tomada de decisão na importação para o Rio Grande do Sul serão avaliados os custos de alguns terminais e os procedimentos que devem ser tomados até a entrega da mercadoria na sede do importador. Para isso será apresentado um fluxograma com as tarefas que devem ser realizadas.

6.1. FLUXO DE IMPORTAÇÃO DA CHINA PARA O RIO GRANDE DO SUL

Os dados da Figura 7, Figura 8 e Figura 9 foram retirados no sistema Alice Web 2 (ALICEWEB2, 2015) da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Nessas figuras constam as informações de FOB (valor da mercadoria) em dólar, peso líquido em quilogramas e quantidade de processos tendo apenas como base a importação da China. Na Figura 7 consta o volume total para o Rio Grande do Sul, na Figura 8, para as importações com entrada no porto de Rio Grande e na Figura 9, com entrada no porto de Santos.

Figura 7: Volume de importações da China para o RS

Total da Consulta			
Período	US\$ FOB	Peso Líquido (kg)	Quantidade
01/2015 até 04/2015	411.904.303	112.875.393	329.456.971
01/2014 até 12/2014	1.301.461.540	717.786.323	1.196.352.477
01/2013 até 12/2013	1.232.656.068	485.817.062	942.640.575
01/2012 até 12/2012	1.034.486.277	385.572.375	804.895.375
01/2011 até 12/2011	1.040.753.903	497.372.451	851.094.786
01/2010 até 12/2010	769.090.534	435.641.717	902.618.444

Fonte: ALICEWEB2, 2015

Figura 8: Volume de importações da China para o RS pelo porto de Rio Grande

País: 160 - China
UF: 45 - Rio Grande do Sul
Porto: 4560 - PORTO DE RIO GRANDE - RS
Período P1: 01/2015 até 04/2015
Período P2: 01/2014 até 12/2014
Período P3: 01/2013 até 12/2013
Período P4: 01/2012 até 12/2012
Período P5: 01/2011 até 12/2011
Período P6: 01/2010 até 12/2010

Total da Consulta			
Período	US\$ FOB	Peso Líquido (kg)	Quantidade
01/2015 até 04/2015	352.606.546	100.343.805	186.597.237
01/2014 até 12/2014	1.080.943.991	642.547.083	504.433.605
01/2013 até 12/2013	1.008.027.706	427.803.851	422.366.063
01/2012 até 12/2012	879.603.672	348.056.769	417.412.565
01/2011 até 12/2011	873.173.710	448.509.300	534.563.976
01/2010 até 12/2010	654.005.724	412.725.854	604.846.654

Páginas: 1/1 Total: 6

Fonte: ALICEWEB2, 2015

Figura 9: Volume de importações da China para o RS pelo porto de Santos

País: 160 - China
UF: 45 - Rio Grande do Sul
Porto: 4117 - SANTOS - SP
Período P1: 01/2015 até 04/2015
Período P2: 01/2014 até 12/2014
Período P3: 01/2013 até 12/2013
Período P4: 01/2012 até 12/2012
Período P5: 01/2011 até 12/2011
Período P6: 01/2010 até 12/2010

Total da Consulta			
Período	US\$ FOB	Peso Líquido (kg)	Quantidade
01/2015 até 04/2015	17.961.660	5.300.762	13.423.677
01/2014 até 12/2014	61.909.561	19.982.389	24.605.298
01/2013 até 12/2013	69.334.139	23.833.993	50.914.426
01/2012 até 12/2012	41.320.619	10.885.037	22.842.718
01/2011 até 12/2011	50.375.696	13.320.068	47.422.967
01/2010 até 12/2010	25.687.525	6.001.983	11.031.110

Páginas: 1/1 Total: 6

Fonte: ALICEWEB2, 2015

6.2. OPERADOR PORTUÁRIO RIO GRANDE

O Tecon Rio Grande é uma empresa constituída a partir de um único acionista, Wilson, Sons de Comércio Ltda, o qual venceu a licitação do Terminal de contêineres do Porto de Rio Grande e passou a administrá-lo a partir de 1997 por 25 anos. Movimenta 98% da carga containerizada que passa pelo porto de Rio Grande, possui 900 colaboradores e mais de 3.000 importadores e exportadores cadastrados em sua carteira. Tem uma estrutura de cais de 900 metros de comprimento e uma área total

de 829.685,29 m², capacidade estática para 39.000 TEUs e um armazém para cargas especiais e gerais com uma área total de 17.000m².

A seguir constam os custos e taxas de armazenagem para importação no terminal e a Figura 10, Figura 11, Figura 12 e Figura 13 demonstram os valores da tabela do terminal:

- Taxa ISPS CODE (*Internacional Ship and Port Facility Security Code* - Código Internacional para proteção de Navios e Instalações Portuárias) – R\$ 38,00 por contêiner, para carga LCL (consolidada no contêiner) o valor será pago por B/L (*Bill of Lading* – Conhecimento de embarque marítimo) – item B.4 da primeira tabela.
- Fiel Depositário – 0,35% do valor CIF (valor da mercadoria, frete e seguro), com um mínimo de R\$ 450,00 – item C.2 da segunda tabela.
- Presença de carga – R\$ 50,00 – item E.15 da terceira tabela.
- Armazenagem – 0,04% do valor CIF ao dia, com mínimo de R\$ 450,00, cobrado somente para cargas que fiquem mais de dois dias no terminal – item G.3 da quarta tabela.

Figura 10: Tabela 1 de valores Tecon



B.4. A "Taxa ISPS Code" incidirá sobre os containers cheios de longo curso, tanto na exportação quanto na importação e são devidas pelos exportadores / importadores. A nota fiscal será emitida mediante o pagamento da taxa, cujo valor é de R\$ 38,00 por container. Nos containers de importação LCL a taxa deverá ser paga no valor de 38,00 por BL.

Normas de aplicação:

- 1 - Procedimento para cntrs de exportação: Os exportadores ou seus representantes legais deverão trazer, no momento do pagamento, uma correspondência devidamente assinada em papel timbrado, constando navio / viagem, a lista de containers a serem embarcados e o nome do respectivo exportador.
- 2 - Procedimento para cntrs de importação: O recolhimento da referida taxa deverá ser efetuado juntamente com o pagamento das tarifas de importação. No caso dos containers consolidados (LCL) e desovados para o armazém do Terminal, o pagamento será efetuado por BL e juntamente com as demais tarifas de importação.
- 3 - Esta taxa deverá ser paga no período das 8:00 às 20:00 hs, de segunda à sexta-feira, diretamente no caixa do TECON Rio Grande.

B.5. Serviços de descarga e carregamento de cargas especiais, operação e preço indivisíveis de grande peso e/ou de grande volume sob consulta.

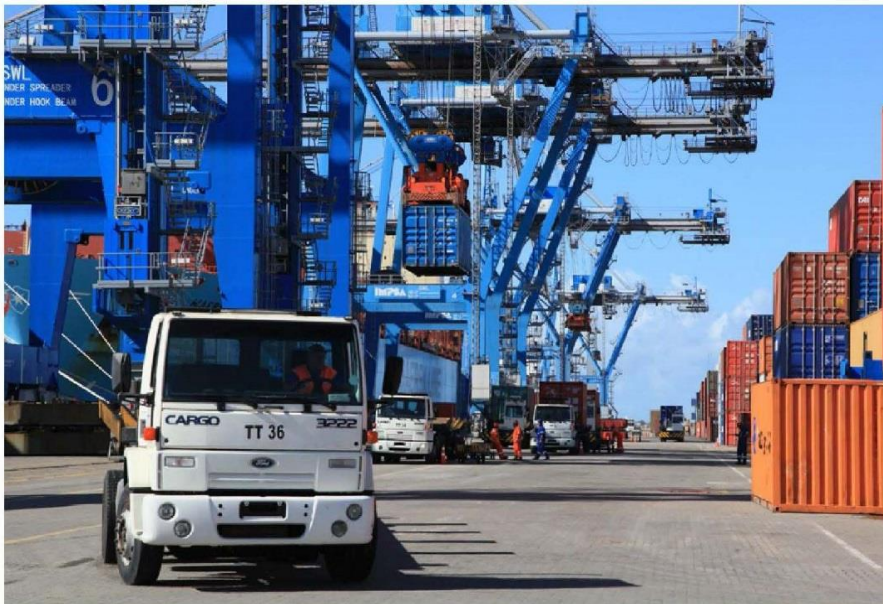


Figura 11: Tabela 2 de valores Tecon



C. FIEL DEPÓSITO

C.1. Mercadorias importadas ou em retorno do estrangeiro
descarregadas no terminal 0,35% valor CIF.

Normas de aplicação:

1 - O valor mínimo de Fiel Depósito é de R\$ 450,00.

D. UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE OPERAÇÕES DE PÁTIO

D.1. Manuseio extra de Containers

D.1.1. CNTR Cheio / Vazio. R\$ 173,00 / Unidade

D.2. Transporte interno de Containers entre setores

D.2.1. CNTR Cheio / Vazio R\$ 173,00 / Unidade

D.3. Realocação de pátio por troca de navio/porto descarga

D.3.1. CNTR Cheio / Vazio R\$ 520,00 / Unidade

D.4. Levante de container exportação (desistência de embarque-saída gate)

D.4.1. CNTR Cheio / Vazio. R\$ 347,00 / Unidade

D.5. Levante de container exportação OOG (desistência de embarque-saída gate)

D.5.1. CNTR Cheio / Vazio. R\$ 694,00 / Unidade

Normas de aplicação:

- 1- Os itens D., referem-se a movimentação extra e movimentação de containers entre setores no Pátio do Terminal, a pedido do cliente através de Ordem de Serviço.
- 2- Os preços constantes dos itens D., incluem remuneração dos serviços de equipamento e pessoal, em qualquer horário do Terminal.
- 3- O item D.3. constitui-se de dois manuseios extras e um transporte interno, independente do número de remoções que se façam necessárias para esta movimentação.
- 4- O item D.4. e D.5. equivalem a dois movimentos extras no Pátio do Terminal, a pedido do cliente através de Ordem de Serviço.
- 5- Nos itens D.4. e D.5., no momento do pedido da retirada do container do Terminal será cobrado o levante de container, manuseios extras necessários, perda de isenção de armazenagem e ISPS Code.
- 6- Toda carga em container que sofrer alteração em seu regime "FCL/LCL" ou por perda do regime de DTA carga pátio, acarretará realocação no pátio, e será cobrada a movimentação conforme item D.3. desta tabela.

Figura 12: Tabela 3 de valores Tecon



- 4 - O item E.6., refere-se ao agendamento especial quando o horário de agendamento escolhido estiver sem vagas. Este serviço garante a entrada do container no Terminal mesmo este horário estando com as vagas preenchidas. O agendamento deve ser feito para todos os containers que estiverem destinados a embarque pelo Terminal, em nossa Home Page www.teconline.com.br.
- 5 - Nos itens E.9. e E.12. não estão inclusos os serviços de remoção no lote e posicionamento para a realização do serviço. Estes serão cobrados cfe. item F. 10.

E.15. Presença de Carga - Serviço de lançamento de informações no Sistema "SISCARGA"	
E.15.1. Tarifa básica	R\$ 50,00 /processo
E.16. Serviços Cabotagem – Serviço de consulta de informações no sistema "SISCARGA" + Controle Notas Fiscais.	
E.16.1. Tarifa básica	R\$ 50,00 /processo
E.17. Serviço de troca de informação no sistema, como troca de lote inteiro de cntrs por cancelamento de escala.	
	R\$ 64,00 /container
E.18. Manuseio de container para expurgo/aeração 20'/40'	R\$ 465,00 /unidade
E.19. Disponibilização de container para expurgo de carga solta	R\$ 231,00



Figura 13: Tabela 4 de valores Tecon



G. SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM

G.1. Armazenagem de containers cheios de exportação, cabotagem ou transbordo depositados no pátio	
G.1.1. Tarifa básica	R\$ 128,00 / unidade
G.1.2. No segundo período de 10 dias ou fração e pelos subsequentes	R\$ 182,00 / unidade
G.2. Armazenagem de containers vazios depositados no pátio	
G.2.1. Tarifa básica	R\$ 128,00 / unidade
G.2.2. No segundo período de 10 dias ou fração e pelos subsequentes	R\$ 182,00 / unidade
G.3. Armazenagem de mercadorias importadas ou em retorno do estrangeiro depositadas no pátio, em áreas especiais ou armazéns do Terminal	
G.3.1. Período superior a dois dias, por dia	0,04 % do valor CIF
G.4. Armazenagem de mercadorias no armazém de exportação	
G.4.1. Tarifa básica	0,50 % do valor da carga
G.4.2. Período superior a 10 dias	1,00 % do valor da carga
G.4.3. Períodos superiores a 20 dias e subsequentes, até estufagem da mercadoria	1,25 % do valor da carga

Normas de aplicação:

- 1 - No item G.1., a armazenagem de container cheio para exportação, cheio de cabotagem e transbordo, contarão com a franquia de tempo de 15 (quinze) dias corridos, a qual será perdida se o período for ultrapassado.
- 2 - No item G.2., a armazenagem de container vazio desembarcado no interior do Terminal, contará com uma franquia de tempo de 3 (três) dias para sua retirada do Terminal, a qual será perdida se o período for ultrapassado.
- 3 - No item G.2., a armazenagem de container vazio destinado para embarque pelo Terminal, contará com uma franquia de tempo de 5 (cinco) dias, a qual será perdida se o período for ultrapassado.
- 4 - No item G.3., o valor mínimo de cobrança é de R\$ 450,00.
- 5 - No item G.3., os percentuais constantes incidem sobre o valor CIF da mercadoria importada ou em retorno do estrangeiro.

Esses valores são cobrados para cargas que serão desembaraçadas no terminal e para cargas que serão destinadas ao DTA (declaração de trânsito aduaneiro). O valor mínimo para a operação é de R\$ 988,00.

6.3. PORTO DE SANTOS

O Porto de Santos, localizado nos municípios de Santos e Guarujá, no estado de São Paulo, é o principal porto brasileiro. Atualmente, fazem parte do Porto de Santos oitenta e três operadores portuários certificados por requerimento de qualificação e declaração de responsabilidade. Em 2013 o Porto de Santos superou a marca dos 114 milhões de toneladas movimentadas.

A maioria das cargas atracadas no Porto de Santos consignadas a importadores do Rio Grande do Sul não são desembaraçadas em Santos, mas sim removidas para uma zona secundária no RS e posteriormente desembaraçadas neste local. A remoção é feita por transporte rodoviário utilizando um caminhão, a melhor opção para ser feita essa remoção é a carga vir em um contêiner LCL (consolidado com cargas de outros importadores), e após é feita a desova do contêiner para ser consolidado no caminhão com cargas de vários outros contêineres.

Para essa modalidade LCL com remoção para zona secundária os agentes de carga possuem uma negociação com o terminal, devido a um fluxo grande de importações nessa modalidade, não sendo cobrado nenhum valor de armazenagem, sendo cobradas apenas as taxas ISPS CODE e desova de contêiner. Para a taxa ISPS CODE é cobrado o valor de R\$ 2,00 por w/m (por tonelada ou metro cúbico, o que for maior), e para a desova R\$ 38,50 por w/m. O valor do frete rodoviário é de USD 25,00 w/m.

Para importações na modalidade FCL não há atratividade para trazer por Santos, pois não há uma negociação dos agentes de carga com o terminal e mesmo efetuando uma remoção da carga para uma zona secundária, o importador deverá pagar armazenagem no terminal e as demais taxas. Além do frete rodoviário que deverá ser efetuado apenas com a sua carga, aumentando muito o custo e inviabilizando o negócio.

Na Figura 14 consta a tabela de preços de um dos terminais de Santos onde são demonstrados os custos de armazenagem que o importador terá se embarcar via Santos na modalidade FCL.

Figura 14: Tabela de valores EcoPorto Santos



Tabela de Preços dos serviços oferecidos e prestados pelo ECOPORTO SANTOS, Vigência a partir de 01/06/2014		
1. ARMAZENAGEM		
1.1. ARMAZENAGEM DE IMPORTAÇÃO		
1.1.1 CONTÊINERES – MUDANÇA DE REGIME/CARGA LCL		
Pelo 1º Período		0,90%
Pelo 2º Período		1,80%
Por Períodos Subsequentes		3,60%
Valor Mínimo de Cobrança		
Acima de 02 B/L p/CC 20' ou 40' (p/lote)		R\$ 882,29
Até 02 B/L por CC 20' (por lote)		R\$ 1.457,29
Até 02 B/L por CC 40' (por lote)		R\$ 1.885,88
1.1.2 CONTÊINERES FCL		
Pelo 1º Período		0,90%
Pelo 2º Período		1,80%
Por Períodos Subsequentes		3,60%
Valor Mínimo de Cobrança pelo 1º Período		R\$ 1.638,86 por contêiner de 20'
		R\$ 2.358,33 por contêiner de 40'
Valor Mínimo por Períodos subsequentes		R\$ 2.074,51 por contêiner de 20'
		R\$ 2.719,57 por contêiner de 40'
Obs. 1: Os períodos de armazenagem para as mercadorias de importação são de 10 dias ou fração com 02 dias corridos livres para o carregamento após o término do último período pago.		
Obs. 2: Armazenagem: As cobranças "ad valorem", acima, serão calculadas sobre o valor CIF (Custo e Frete) constantes da documentação de desembaraço aduaneiro.		
Obs. 3: Na Armazenagem de bagagem sem valor declarado a cobrança "ad valorem" será calculada com base no valor estimado de R\$ 4,00 por Kg.		
Obs. 4: Na Armazenagem de mercadorias de importação consideradas nocivas, insalubres e/ou perigosas (classificação IMDG) serão aplicados adicionais de 100% (cem por cento), aos preços estabelecidos no item 1.1. Aplicável também sobre os valores mínimos de armazenagem.		
Obs. 5: Serviços especiais/carga geral/break-bulk serão aplicados conforme disposto no item 4 desta tabela de preços.		
Obs. 6: Nos casos de contêineres Flat Rack e/ou Open Top (com excessos de altura e/ou largura) serão aplicadas as disposições contidas no item 4 desta tabela de preços.		
1.2 ARMAZENAGEM DE EXPORTAÇÃO		
1.2.1 CONTÊINERES "HOUSE" EMBARCADOS NO ECOPORTO SANTOS		
Contêineres	20'	40'
Pelo 1º período de 7 dias ou fração	Livre	Livre
Pelo 2º período de 5 dias ou fração	R\$ 483,09	R\$ 669,01
Pelo 3º período de 5 dias ou fração	R\$ 628,03	R\$ 831,83
Por períodos subsequentes de 5 dias ou fração	R\$ 816,43	R\$ 1.039,79
1.2.2 CONTAINERES COM EXCESSO (por container)		
Contêineres	20'	40'
Cobrança de cargas com excesso	R\$ 838,60	R\$ 1.060,85
Pelo 2º período e subsequentes de 5 dias ou fração	R\$ 1.285,68	R\$ 1.666,86
1.2.3 CARGA SOLTA		
SOB CONSULTA		
Obs. 7: Item 1.2.2 será cobrado cumulativamente ao item 1.2.1		
Obs. 8: Serviços especiais/carga geral/break-bulk, vide item 4.		

6.4. PORTO SECO DE CANOAS – BAGERGS

A BAGERGS (Barrisul Armazéns Gerais S.A.), fundada em 1953, constituída como Sociedade Anônima de capital aberto, possui o seu controle acionário pelo Banco do Estado do Rio Grande do Sul. Tem sede em Canoas entre a BR-116 e BR-386, com uma área total de 77.300 m² e desse total 33.000 m² de área coberta para armazenagem. Os valores para armazenagem de cargas importadas constam na Figura 15, sendo o valor mínimo de R\$ 180,00:

Figura 15: Tabela valores BAGERGS



TABELA DE TARIFAS PORTO SECO 2015

ARMAZENAGEM – IMPORTAÇÃO	VALORES
do valor CIF por período de 10 dias ou fração	0,16%
por m ³ ou fração, período de 10 dias ou fração	7,28
por m ² ou fração, período de 10 dias ou fração	11,02
MOVIMENTAÇÃO – IMPORTAÇÃO – Mercadoria paletizada	
por m ³ ou fração	3,64
por tonelada ou fração	5,46
MOVIMENTAÇÃO – IMPORTAÇÃO – Mercadoria não paletizada	
por m ³ ou fração	6,38
por tonelada ou fração	3,64
MOVIMENTAÇÃO – IMPORTAÇÃO – Mercadoria containerizada	
por m ³ ou fração	6,38
por tonelada ou fração	3,64

ARMAZENAGEM – EXPORTAÇÃO	VALORES
do valor FOB por período de 30 dias ou fração	0,20%
por m ³ ou fração, período de 30 dias ou fração	3,60
por m ² ou fração, período de 30 dias ou fração	6,38
MOVIMENTAÇÃO – EXPORTAÇÃO – Mercadoria paletizada	
por m ³ ou fração	3,64
por tonelada ou fração	6,38
MOVIMENTAÇÃO – EXPORTAÇÃO – Mercadoria não paletizada	
por m ³ ou fração	6,38
por tonelada ou fração	7,28
MOVIMENTAÇÃO – EXPORTAÇÃO – Mercadoria containerizada	
por m ³ ou fração	6,38
por tonelada ou fração	7,28

Observações:

- As tarifas são cobradas sobre o maior valor apurado;
- Faturamento mínimo a partir de 02/01/2015:
- exportação: a) R\$ 50,00; b) R\$ 120,00; c) R\$ 170,00
- importação: R\$180,00
- Baixa e levante de contêiner: R\$200,00
- As tarifas são cobradas por movimento.
- Pesagem: R\$ 30,00
- Serviços extras e informações através do Setor Comercial
Fone: (51) 34257000 com os Srs. **Emir** (ramal 7026), **Cesar Leandro** (ramal 7009),
e-mail: comercial@bagergs.com.br

Armazenagens – Entrepósito Aduaneiro – Depósito Alfandegado Público

Sede Social: Av. Getúlio Vargas, 8201 – Canoas/RS – CEP 92010-011

Fone/Fax: (0xx51) 3477-1144 - e-mail: bagergs@bagergs.com.br - home-page: www.bagergs.com.br

CU:\mercado\PR\Deleg\TARIFAS PORTO SECO JAN 2015.doc

6.5. FRETE INTERNACIONAL

Existem duas possibilidades para a carga ser embarcada em contêiner: LCL (Less Container Load) e FCL (Full Container Load).

Na modalidade LCL, o importador não possui carga suficiente para preencher o contêiner inteiro e por isso embarcará sua carga com outros importadores. Já a modalidade FCL significa que o importador preenche o contêiner com sua carga sem a necessidade de outros importadores (INFORMA, 2015).

Foram feitas cotações com três agentes de carga diferentes para essas duas formas de embarque de contêiner. Foi utilizado como referência o porto de Shanghai da China, que se caracteriza como sendo o porto mais ativo do mundo em toneladas transportadas, até o porto de Santos. Na modalidade LCL o frete é vendido com uma tarifa em dólar por w/m (tonelada ou metro cúbico), o primeiro agente contatado ofereceu uma tarifa de USD 25,00 w/m, o segundo USD 20,00 w/m e o terceiro USD 30,00 w/m, então obtemos uma média de USD 25,00 w/m para uma carga LCL.

Para a modalidade FCL o frete é ofertado em um valor fechado por contêiner, no caso de um contêiner de 20' de Shanghai até o porto de Rio Grande o frete fica em média USD 600,00, já o contêiner de 40' em média USD 900,00.

6.6. MAPEAMENTO DOS PROCESSOS

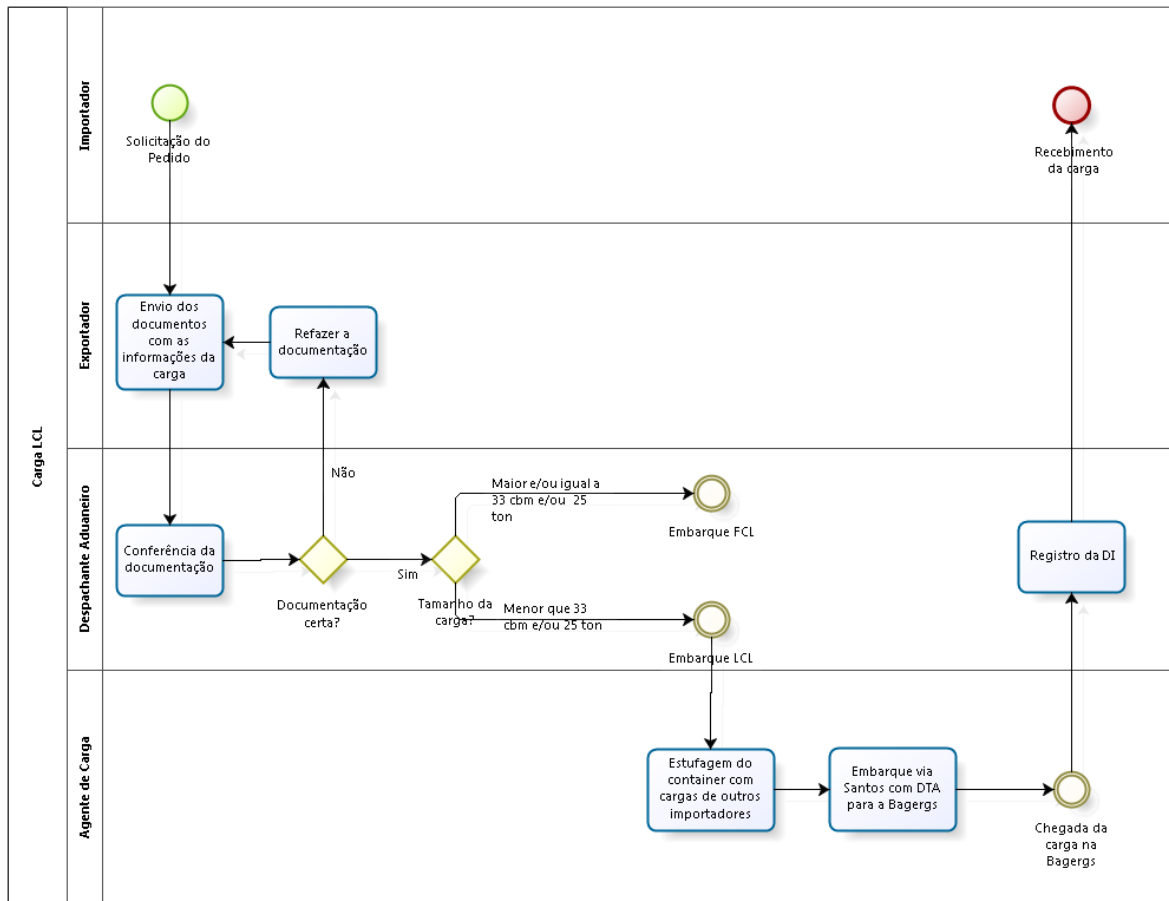
Para um melhor entendimento dos processos que envolvem a importação marítima e a melhor escolha entre uma carga LCL e FCL foi elaborado pelo autor dois fluxogramas através do software *Bizagi Modeler* (BIZAGI MODELER, 2015).

6.6.1. FLUXOGRAMA PARA CARGA LCL

O primeiro fluxograma, ilustrado na Figura 16, demonstra os procedimentos para uma importação do tipo LCL. No evento de início ocorre a solicitação do pedido, onde o importador enviará as quantidades e modelos dos produtos que precisa importar para o exportador, o exportador por sua vez emite toda a documentação necessária para o embarque da mercadoria e envia para o despachante aduaneiro conferir se estão de acordo. Essa documentação inclui *invoice*, *packing list* e conhecimento de carga. Se a documentação estiver correta passa-se para o próximo

passo; caso contrário, deverá ser corrigida pelo exportador e enviada novamente para o despachante aprovar. O próximo passo será a análise do tamanho da mercadoria: se a carga for maior ou igual a 33 cbm ou 25 toneladas deverá seguir por um embarque FCL, nesta modalidade a carga do importador ocupará todo o espaço do contêiner, que poderá ser de 20' ou de 40', na seção 6.6.2 será demonstrado o fluxograma para cargas FCL. Se a carga for menor do que 33 cbm ou 25 toneladas poderá seguir na modalidade LCL, nessa modalidade a carga do importador será estufada no contêiner com as mercadorias de outros importadores até que o contêiner seja completamente cheio.

Figura 16: Fluxograma para carga LCL

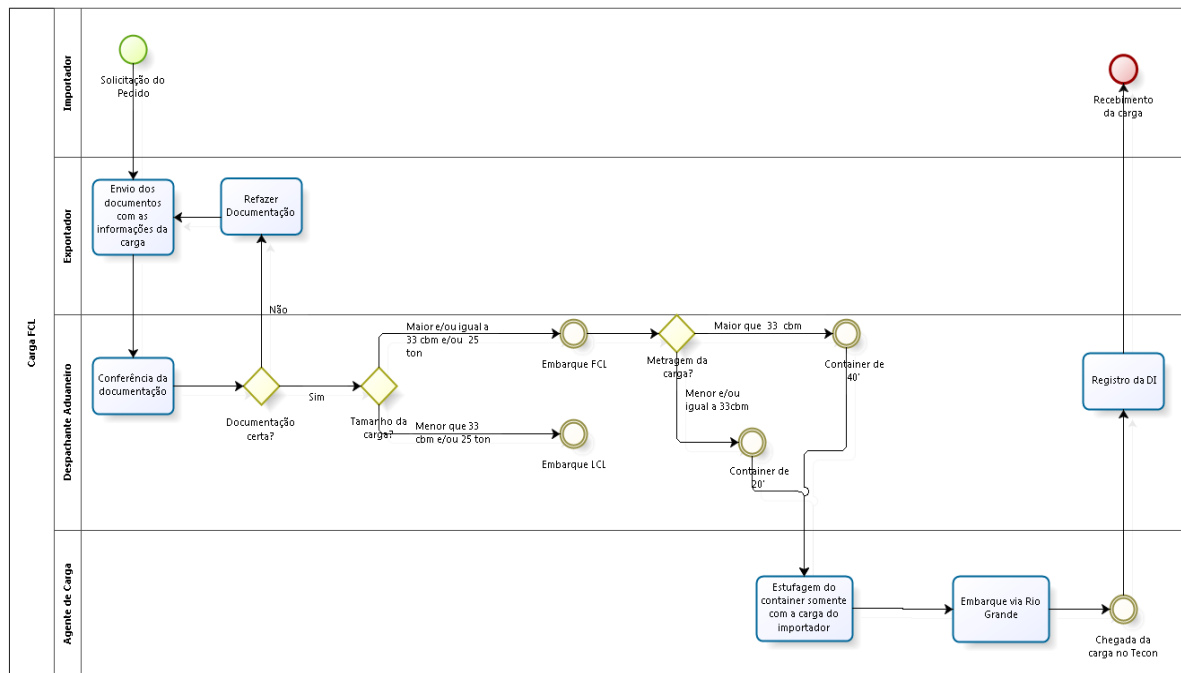


A melhor opção para este tipo de embarque é via Santos com DTA para a BAGERGS, pois, conforme visto nos capítulos anteriores, no porto de Rio Grande há diversas taxas e valores que somados têm o valor mínimo de R\$ 988,00, enquanto que no Porto de Santos será paga apenas a taxa ISPS no valor de R\$ 2,00 por w/m e a desova de contêiner de R\$ 38,50 por w/m. Após a chegada da mercadoria na BAGERGS, é feita a notificação da chegada da carga no sistema pelo terminal chamada de presença de carga, com isso o despachante aduaneiro tem a autorização para registro da DI. Após o registro, a DI parametriza em um dos canais aduaneiros e em seguida é desembaraçada de forma automática ou não pela Receita Federal. O passo seguinte ao desembarço aduaneiro é a entrega da carga na sede do importador.

6.6.2. FLUXOGRAMA PARA CARGA FCL

A Figura 17 demonstra os processos para cargas FCL, o qual se diferencia das cargas LCL na determinação do tamanho da carga. Para os embarques FCL o tamanho da mercadoria deve ser maior ou igual a 33 cbm ou 25 toneladas. O próximo passo é determinar a metragem da carga: se a carga for menor ou igual a 33 cbm poderá ser estufada em um contêiner de 20', caso for maior do que 33 cbm, deverá ser estufada em um contêiner de 40'. Em seguida à definição do tamanho do contêiner, a mercadoria será estufada no contêiner pelo agente da carga somente com a carga do importador.

Figura 17: Fluxograma para carga FCL



Fonte: Elaborada pelo autor, 2015

Neste caso a rota selecionada foi via Rio Grande, pois para o DTA de um contêiner de Santos até o RS ficaria muito alto o custo de transporte rodoviário, visto que o frete seria apenas do contêiner do importador não podendo consolidar com outras cargas. Após a chegada da carga é lançada a presença de carga pelo terminal, neste caso o Tecon, com isso há o registro da DI, parametrização e por último a entrega da mercadoria no importador.

6.6.3. CRITÉRIOS DE DECISÃO

A escolha do modal marítimo está relacionada diretamente ao tamanho da mercadoria. Para mercadorias de menor tamanho, que não ocupam o espaço total do contêiner (cargas LCL), a melhor opção de embarque é através do Porto de Santos com remoção rodoviária para a BAGERGS, pois nesse não há cobrança de taxas fixas como no Porto de Rio Grande, pois há um acordo entre os agentes de carga e os operadores dos terminais de Santos para não cobrar a armazenagem de cargas LCL com destino a zona secundária.

Por outro lado, para as cargas de tamanho maior que ocupam todo um contêiner (cargas FCL), a melhor opção é por Rio Grande, pois apesar de haver taxas fixas, o custo para uma remoção rodoviária de todo um contêiner de Santos para a BAGERGS ficaria muito alto, além de ter de se pagar pela armazenagem em Santos, pois o terminal não isenta a armazenagem no caso de uma importação FCL. No Quadro 1 consta um resumo dessa explicação.

Quadro 1: Tamanho da carga x modal

Tamanho da carga	Modal
Menor que 33 cbm ou 25 ton	Via Santos com DTA BAGERGS
Maior que 33 cbm ou 25 ton	Via Rio Grande

Fonte: Elaborado pelo autor (2015)

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todas as informações apresentadas, pode-se perceber que a logística internacional e desembaraço aduaneiro possuem um grande número de detalhes que devem ser avaliados e ponderados para uma melhor tomada de decisão. Atualmente, as organizações do Rio Grande do Sul estão implantadas em um ambiente de grande competitividade, com isso todos esses detalhes devem ser analisados de uma forma mais intensa pelas empresas para que haja uma decisão mais correta possível.

A importação marítima para o Rio Grande do Sul, e todo o Brasil, tem demonstrado um grande crescimento no decorrer dos anos. Apesar disso, muitas empresas, que gostariam de começar a importar, acabam não concretizando a operação por desconhecerem os passos que envolvem esse processo comercial e fiscal. Dentro do comércio exterior, existem diversas formas e métodos de compra de produtos entre empresas de países diferentes, fazendo com que o importador tenha que decidir a melhor opção sem nem mesmo conhecer os procedimentos da operação.

O presente estudo visou explicar os principais conceitos da logística internacional marítima e do desembaraço aduaneiro no Brasil, apresentando explicações e exemplos sobre documentos de uma importação marítima, tais como fatura comercial, conhecimento de embarque (B/L), *packing list* (romaneio de carga) e o certificado de origem. Foram identificados os principais INCOTERMS utilizados em um embarque marítimo, que são FAS, FOB, CFR e CIF. Foram expostas as informações sobre o contêiner marítimo, demonstrando os diversos tipos e tamanhos de contêiner, e a logística de multimodalidade e intermodalidade, o qual é muito utilizada nos casos de uma remoção da zona primária para uma zona secundária.

Também foram explicadas as funções do agente de carga e do despachante aduaneiro nos processos de importação, dois elementos fundamentais na logística internacional, o primeiro sendo essencial nas negociações de transporte da mercadoria na origem até o destino final e o segundo sendo muito importante na nacionalização e liberação da mercadoria nos órgãos competentes do governo.

O presente estudo ainda esclareceu o processo de desembaraço e despacho aduaneiro, analisando o principal imposto gerado no processo e os canais de parametrização utilizados pela RFB. Esse processo demonstra ser algo com excesso

de burocracia, porém fundamental para o controle alfandegário e a balança comercial do país.

Por fim, foram demonstrados através de fluxogramas os principais processos de uma importação marítima, na modalidade LCL e FCL. Demonstraram-se as melhores opções de rotas para cada modalidade desde a compra do material na origem até o desembarço aduaneiro no destino.

Foram coletados dados e informações acerca dos principais procedimentos que influenciam na importação marítima para o Rio Grande do Sul, principalmente a análise dos processos nos principais portos e zonas secundárias utilizados em embarque com destino para o RS, identificando-se os custos de cada local. Enfim, informações necessárias para embasar melhor uma tomada de decisão acerca da questão.

Na parte de coleta de dados houve algumas limitações na parte do contato com os agentes de cargas para disponibilizarem valores referente ao frete marítimo, solicitando diversas informações para informar o valor do frete de cada local. Outra limitação refere-se à bibliografia sobre o assunto em questão, pois existem poucas publicações sobre esse tema e também há pouca disponibilidade nas bibliotecas da Universidade.

Para estudos futuros sugere-se a análise de outras perspectivas para o Rio Grande do Sul, tais como: novas rotas a partir de outros portos brasileiros, a utilização do modal ferroviário que tem apresentado grande crescimento nos últimos anos, principalmente na rota Rio Grande e Porto Alegre. Enfim, outras possibilidades para a importação para o Rio Grande do Sul, que acelerem o processo e reduzam o custo de toda a operação.

REFERÊNCIAS

ABRACOMEX, Associação Brasileira de Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior. **Formação agente de carga internacional**. Disponível em: < <http://abracomex.org/curso/agente-de-carga-internacional.html>>. Acesso em 30 de maio de 2015.

ABRAHAMSSON, Bernhard J. **Internacional ocean shipping: Current concepts and principles**, Boulder: Westview Press, 1980.

ALICEWEB2. Tabela volume de importação da China. **ALICEWEB2**, 2015. Disponível em: < <http://aliceweb.mdic.gov.br/consulta-ncm/consultar>>. Acesso em 30 de abril de 2015.

ALPI Portugal. Tabela do custo/risco de acordo com o “INCOTERM” acordado. **ALPI Portugal**, 2015. Disponível em: <<http://www.alpiportugal.com/>>. Acesso em 14 de abril de 2015.

APRENDENDO A EXPORTAR. Modelo de certificado de origem. **APRENDENDO A EXPORTAR**, 2015. Disponível em: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/imagens/documentos/doc_certificadodeorigem2.jpg>. Acesso em 14 de abril de 2015.

BAGERGS. Tabela de tarifas 2015. **BAGERGS**, 2015. Disponível em: < <http://www.bagergs.com.br/siteV2/Default.asp?Modulo=Institucional&Page=Servico>>. Acesso em 30 de abril de 2015.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos: Logística empresarial**. 5. ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.

BANDEIRA, Denise L.; BECKER, João L.; ROCHA, Amanda K. **Sistemática multicrédito para priorização de embarques marítimos**. São Paulo, SP. RAM, REV. ADM. MACKENZIE, V. 11, N. 6, p. 107-130. Nov./Dez. 2010.

BIZAGI LTD. **Bizagi Modeler**. Disponível em: < <http://www.bizagi.com>>. Acesso em 10 de maio de 2015.

BRASIL. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. **Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 06 de fevereiro de 2009. p. 1.

BRASIL. Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006. **Disciplina o despacho aduaneiro de importação**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 05 de outubro de 2006. p. 1.

CORTIÑAS LOPEZ, José Manoel. **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

CSCMP, COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS. **Supply Chain Management/Logistics Management Definitions**. Disponível em: <<http://www.cscmp.org/Website/AboutCSCMP/Definitions.asp>>. Acesso em: 8 de março de 2006.

DAVID, Pierre A.; STEWARD, Richard D. **Logística internacional**. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

ECOPORTO. Tabela de preços. **Ecoporto Santos**, 2015. Disponível em: <<http://www.ecoportosantos.com.br/Content/Servicos/Pdf/262014114638tgp01062014.pdf>>. Acesso em 30 de abril de 2015.

ENCICLOPÉDIA ADUANEIRA. **O agente de carga**. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/o-agente-de-carga/>>. Acesso em 30 de maio de 2015.

FELLER, Gordon. "**CIS Customs: The Limits of Automation**", Export Today, p.76, out. 1996.

FORTE, Sérgio H.A.C. **Manual de elaboração de tese, dissertação e monografia**. 4. ed. Fortaleza: Unifor, 2004.

GEFINUNISO. Modelo de fatura comercial. **GEFINUNISO**, 2015. Disponível em: <<http://gefinuniso10.wikispaces.com/Grupo+C/>>. Acesso em 14 de abril de 2015.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2010.

INFORMA. **FCL/LCL**. Disponível em: <http://www.informalogistica.com.br/informacao_flc_lcl.asp>. Acesso em 28 de maio de 2015.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior: Abrindo as primeiras páginas**. 5. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade**. 4ª Edição. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2013.

MAÇADA, Antônio Carlos Gastaud. 10 passos para eficiência logística: Operações estratégicas. **Bens & serviços**. n. 108, p. 14-16, Abril de 2014.

MARISEC, Maritime Internacional Secretarie Services. **Shipping key facts**. Disponível em: <<http://www.marisec.org/shippingfacts/keyfacts.htm>>. Acesso em 14 de março de 2015.

MESSE, Bremen. **Combined Commercial Invoice and Packing list**. Disponível em: <http://www.messe-bremen.de/robocup_pdf/RC_commercial_invoice.pdf>, 2005. Acesso em 23 de abril de 2015.

MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Certificado de origem**. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=406>>. Acesso em 25 de abril de 2015.

MOURA, Benjamin. **Logística, conceitos e tendências**. Portugal: Centro Atlântico, 2006.

PORTOGENTE. Modelo de conhecimento de embarque. **PORTOGENTE**, 2015. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/conhecimento-de-embarque-73167>>. Acesso em 23 de abril de 2015.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. Metodologia da pesquisa aplicável às ciências sociais. In: BEUREN, Ilse Maria (Org.). **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2004. p. 76-97.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: Métodos e técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

RFB/Conhecimento de Carga. **Manuais aduaneiros da receita federal sobre conhecimento de carga**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/entrega_de_documentos/conhecimento_de_carga/Introducao.htm>. Acesso em 20 de abril de 2015.

RFB/Despacho Aduaneiro de Importação. **Despacho aduaneiro de importação**. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/procaduexpimp/despaduimport.htm>>. Acesso em 30 de maio de 2015.

RFB/Despacho Aduaneiro de Mercadorias. **Despacho aduaneiro de mercadorias**. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/ProcAduExpImp/DespAduMercad.htm>>. Acesso em 26 de abril de 2015.

RFB/Documentos de Instrução. **Manuais aduaneiros da receita federal sobre documentos de instrução**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/entrega_de_documentos/documentos_de_instrucao.htm>. Acesso em: 19 de abril de 2015.

RFB/Fatura Comercial. **Manuais aduaneiros da receita federal sobre fatura comercial**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/entrega_de_documentos/fatura_comercial.htm>. Acesso em: 20 de abril de 2015.

RFB/Imposto de Importação. **Imposto de importação**. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Alíquotas/TabTarfExt.htm>>. Acesso em: 26 de abril de 2015.

RFB/Local de Realização do Despacho. **Manuais aduaneiros da receita federal sobre local de realização do despacho**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Manuaisweb/importacao/topicos/conceitos_e_definicoes/local_de_realizacao_do_despacho.htm>. Acesso em: 25 de outubro de 2014.

RFB/O Despachante Aduaneiro. **O despachante aduaneiro**. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/procaduexpimp/DespachanteAdu.htm>>. Acesso em: 20 de abril de 2015.

RFB/Romaneio de Carga. **Manuais aduaneiros da receita federal sobre romaneio de carga**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Manuaisweb/importacao/topicos/entrega_de_documentos/romaneio_de_carga.htm>. Acesso em: 20 de abril de 2015.

TANICOMEX. Tipos de Containers. **TANICOMEX**, 2015. Disponível em: <http://www.tanicomex.com.br/includes/tipos_de_containers.html>. Acesso em: 28 de maio de 2015.

TECON. **Estrutura de serviços e preços**. Disponível em: <http://www.tecon.com.br/site/content/servicos_prestados/Tabela_TECON_2015.pdf>. Acesso em: 30 de abril de 2015.

UNZCO. Modelo de packing list. **UNZCO**, 2015. Disponível em: <<https://www.unzco.com/basicguide/images/packing.gif>>. Acesso em 23 de abril de 2015.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: Planejamento e métodos**. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.