



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Análise do processo de importação temporária de uma empresa multinacional no seguimento de óleo e gás

LARISSA MACIEL FERNANDES
larissamacielfernandes@hotmail.com
UFF/Mcaé

AILTON DA SILVA FERREIRA
ailtonsilvaferreira@yahoo.com.br
UFF/Mcaé

DENISE CRISTINA DE OLIVEIRA NASCIMENTO
denise_cristin@yahoo.com.br
UFF/Macaé

PAULO MAURICIO TAVARES SIQUEIRA
paulomauricio@id.uff.br
UFF/Niterói

Resumo: Este trabalho tem como objetivo analisar o processo de importação temporária em uma empresa do segmento de óleo e gás situada no município de Macaé, tendo em vista as restrições pertinentes ao processo. Será estudada também a importação no Brasil, no quesito dos regimes aduaneiros especiais para a importação de bens destinados às atividades de pesquisa e lavra de jazidas de petróleo e gás natural (REPETRO) e Regime de Admissão Temporária simplesmente, NCM e incoterms. Posteriormente, apresenta-se o processo de importação temporária a ser analisado, incluindo todas as atividades pertinentes a cada etapa do processo e aos responsáveis nela incluídos. A metodologia utilizada consistiu em uma pesquisa exploratória, explicativa e descritiva feita através de livros, artigos, monografias e através da Internet. Neste contexto, buscou-se salientar a importância do conhecimento das legislações vigentes para a importação de bens em admissão temporária e a importância do planejamento das importações por parte da empresa, a fim de minimizar os custos envolvidos. Neste sentido, percebe certa falta de planejamento quanto à demanda de material para as operações, bem como desconhecimento por parte da empresa da classificação de bens para a importação neste regime aduaneiro, acarretando dispêndio de tempo e custos.

Palavras Chave: Importação - petróleo - multinacional - -



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



1. INTRODUÇÃO

Desde sua descoberta o assunto petróleo tem sido amplamente discutido no Brasil. Havia os que defendiam o monopólio do mesmo pela União e os que defendiam a iniciativa privada para a exploração e desenvolvimento deste setor industrial.

Com a descoberta, em 1974 da Bacia de Campos, houve um maior desenvolvimento da indústria no país. Tal processo deu origem ao início da expansão da comercialização de produtos e equipamentos para as atividades que estavam sendo iniciadas. (MORAIS, 2013). A Bacia de Campos é a reserva que mais produz na costa brasileira, correspondendo atualmente por mais de 80% da produção nacional de petróleo (IBP, 2014).

Foi a partir de 1990 que o país começou a buscar novas políticas no setor de petróleo e gás a fim de alcançar a autossuficiência de produção (SILVA, 2010).

A nova Lei do Petróleo de 1997, n.º. 9.478, permitiu a participação de empresas nacionais e estrangeiras nesta atividade econômica, quebrando assim o monopólio exercido pela empresa Petróleo Brasileiro S/A - Petrobras, possibilitando a competição nos seguimentos de atividade da exploração. (SILVA, 2010).

Conforme Silva (2010), a partir deste novo cenário, com a entrada de novas empresas no setor, houve a criação de novos regimes aduaneiros especiais, como a admissão temporária e posteriormente o regime REPETRO, que possibilitou a suspensão de tributos às empresas importadoras. Neste contexto, há um grande envolvimento de Órgãos e Instituições Federais e Estaduais, tendo em vista a grande quantidade de tarifas e impostos recolhidos na transação de importação que incidem diretamente no ativo financeiro das empresas operantes e no desenvolvimento do país. A questão a ser estudada é a análise do procedimento que estabelece o controle e designação de responsabilidades no processo de comercialização, no quesito importação de bens em admissão temporária para o Brasil de uma multinacional do segmento de óleo e gás, envolvendo setores da organização, empresas terceirizadas e órgãos públicos, visando à padronização do processo a fim de atingir o desempenho adequado das atividades, proporcionando a segurança das operações da empresa. Além de verificar se o processo de importação proporciona o desenvolvimento adequado do setor de óleo e gás, tendo em vista a burocratização por parte dos órgãos governamentais (SILVA, 2010).

Se faz necessário verificar as Instruções Normativas e regimes aduaneiros especificados para a aquisição de bens destinados a pesquisa e lavra das jazidas de petróleo, para que a importação possa ser feita conforme os padrões legais.

2. O COMÉRCIO INTERNACIONAL

Desde a antiguidade, o ser humano possui relações de trocas econômicas. O escambo era utilizado em sociedades primitivas, para a troca de bens, animais e alimentos sem a utilização de dinheiro. Com o passar do tempo à busca por mercadorias e novos mercados na era do descobrimento proporcionou a aproximação dos países, criando grandes disputas comerciais (JAKOBSEN, 2005).

A grande evolução do comércio internacional se deu através da globalização, sobretudo a partir do final da Segunda Guerra Mundial, onde houve o fim do socialismo com a queda do Muro de Berlim e a disseminação do capitalismo no mundo (SILVA, 2010).

A definição de globalização basicamente é a diminuição das distâncias mundiais, caracterizada por um mundo onde não há fronteiras, com o intuito de aproximar as nações, objetivando maior interação política, cultural e econômica. Tal interação possibilitou um maior desenvolvimento da economia mundial, onde se criou um único mercado global com a



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



possibilidade da livre circulação de mercadorias, recursos e pessoas. Neste contexto, verifica-se o domínio da competição extrema por novos mercados e tecnologia a fim de se tornar cada vez mais competitivo, com a busca constante por recursos naturais e a intensa exploração do trabalhador (RIBEIRO, 2002).

A figura 01 demonstra a diminuição drástica do comércio internacional no período da Grande Depressão, onde dos anos 1929 aos 1933 o comércio mundial diminuiu mais da metade:

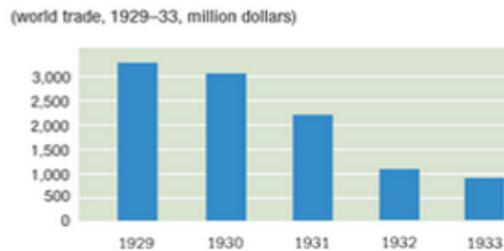


Figura 01: Diminuição do Comércio Mundial durante a grande depressão (1929-33). Fonte: Internacional Monetary Fund, 2014

O Fundo Monetário Internacional – FMI iniciou-se a partir desse cenário. Criado em 1944 tinha com o objetivo realocar o sistema monetário mundial no período pós guerra. Os países membros contribuíram para um fundo que posteriormente poderia ser usado por países que necessitassem de empréstimos temporários. Além disso, tinha como pressuposto supervisionar o sistema monetário internacional, garantir a estabilidade das taxas de câmbio e incentivar a eliminação das barreiras comerciais internacionais. (IMF, 2014).

Evoluindo em favor da regulamentação do comercial internacional, em 1948, houve a criação do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT - *General Agreement on Tariffs and Trade*), que tinha como objetivo harmonizar as políticas tarifárias dos Estados signatários, com a função de impulsionar a liberação comercial, combater práticas protecionistas e regulamentar as relações comerciais internacionais. (WTO, 2014). Posteriormente, aliado aos preceitos do acordo, houve a criação a Organização Mundial do Comércio – OMC em 1995. Atualmente composta por 160 países membros, correspondendo a 97% do comércio mundial, propõe regulamentar a defesa multilateral dos preços dos produtos comercializados internacionalmente, possibilitando que essas transações sejam executadas de forma íntegra. (WTO, 2014). A figura 02 salienta a situação dos países aderidos a OMC:

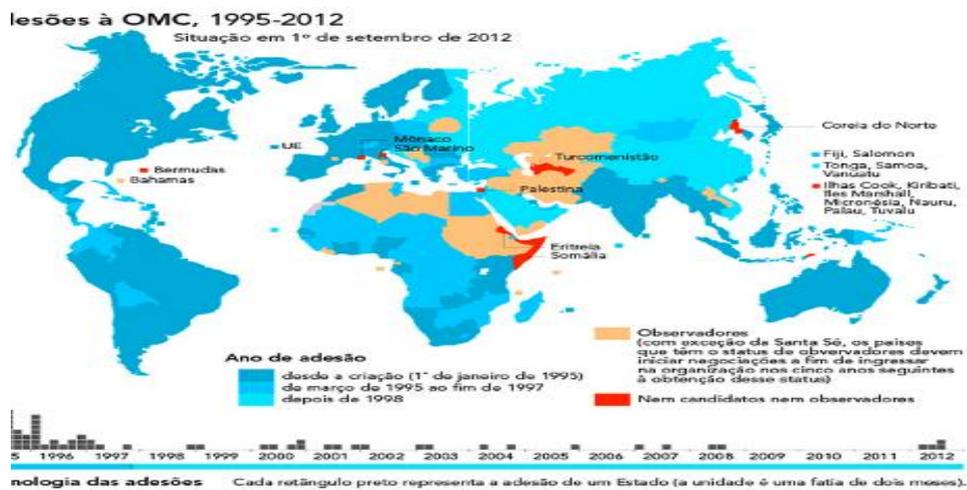


Figura 02: Adesões à OMC, 1995 – 2012. Fonte: Atelier de cartographie de Science Po., 2012



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPOSIÓ DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



3. IMPORTAÇÃO NO BRASIL

Após o “descobrimento”, o fato de o Brasil ter firmado um pacto colonial com Portugal para a troca comercial com envio de matérias primas e compra de mercadorias da metrópole propiciou certo atraso quanto à indústria interna nacional. (SZEZEBICKI, 2006).

Quando a corte se instalou no Brasil em 1808, foi publicada a Carta Régia de abertura dos portos brasileiros às nações amigas, a qual permitia que a então colônia comercializasse com a Inglaterra e a metrópole, que antes obrigava todos os produtos da colônia passar pela sua alfândega. Assim, o país passa a ter maior controle de seu comércio e começa a impor suas as tarifas alfandegárias. (SILVA, 2010).

As alíquotas antes válidas apenas para as nações amigas, no caso Portugal e Inglaterra, passa a ser válida também para todos os países que tenham interesse em fazer comercializar com o Brasil, surtindo assim efeitos na economia do país. (SILVA, 2010).

Desde então, a missão da alfândega tem evoluído no quesito fiscal e de arrecadação de impostos, tais como Imposto de Importação, Imposto sobre produtos industrializados, Contribuição para PIS/PASEP e COFINS, Imposto sobre Circulação de Mercadorias e serviços, dentre outros. (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2014).

No Brasil a grande quantidade de impostos incidentes sobre bens importados proporcionam barreiras para o funcionamento das empresas, pois geram o aumento dos gastos de sua produção.

Contudo, no segmento de óleo e gás o governo possibilita a algumas empresas a importação de bens com a isenção de impostos a partir de regimes aduaneiros especiais. (GARCIA, 2013).

O intuito de tal minimização fiscal seria a possibilidade de um maior investimento financeiro das empresas no mercado de óleo e gás. (SILVA, 2007).

3.1. NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul

Os impostos incididos em bens importados têm suas alíquotas baseadas na NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul. Ele é baseado no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de mercadorias, que é um método internacional de classificação de mercadorias. (MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, 2014)

Criado em 1988 tem como objetivo promover o comércio internacional, facilitando negociações, elaboração tarifas de fretes e estatísticas relativas aos diferentes meios de transporte de mercadorias. Ele apresenta seis dígitos, que delimita a origem, matéria, aplicação dentre outras especificações do produto. (MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, 2014).

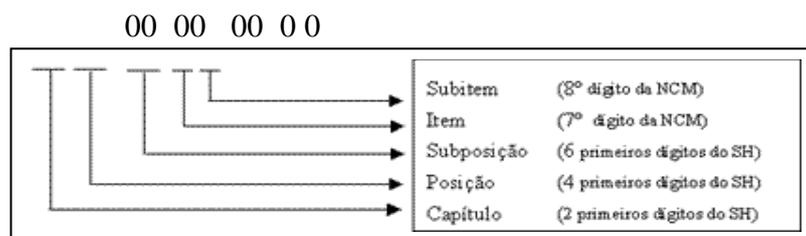


Figura 03: Estrutura de formulação de NCM. Fonte: MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, 2014

Exemplo: Código NCM: 0104.10.11 - Animais reprodutores de raça pura, da espécie ovina, prenhe ou com cria ao pé.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELENCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



3.2. ADMISSÃO TEMPORÁRIA

A admissão temporária é o regime aduaneiro especial que permite a importação de bens por tempo determinado com a isenção total (caso REPETRO) ou parcial de tributos incidentes. O pagamento de tributos é cobrado a partir do tempo de permanência do bem no país. Nesse regime há a obrigatoriedade de reexportação do bem depois de transcorrido o tempo de permanência determinado. (GARCIA, 2013).

Para que o regime seja concedido, a empresa beneficiada precisa assinar um termo de responsabilidade garantindo que o pagamento dos tributos suspensos será feito caso as condições e prazos estabelecidos sejam descumpridos (GUEDES, RODRIGUES e VASSALO, 2006).

A importância deste tipo de regime é visível quando calculado os valores dos impostos pagos pelas empresas importadoras, que poderiam incidir diretamente na cadeia produtiva do setor de óleo e gás, a qual poderia apresentar maior valor de mercado, dificultando sua competitividade caso os impostos não fossem suspensos.

3.2. REGIME ADUANEIRO ESPECIAL REPETRO

A fim de incentivar o aumento da participação de empresas estrangeiras e seus investimentos no Brasil há a criação ao final de 1990, de regras que reduzem a contribuição fiscal das empresas importadoras de bens destinados ao setor petrolífero (SILVA, 2007).

O Repetro é composto por três regimes, o *Drawback*, que se dá na importação de matéria prima e insumo para o país com suspensão de tributos, a fim de montar um determinado bem a partir dessa matéria prima e exportá-lo. A exportação com saída ficta que é a importação de partes de um equipamento que será montada no país e mandado novamente para o exterior. E finalmente a admissão temporária, que conforme regulamentação da Receita Federal pode ter os tributos suspensos por um prazo determinado de permanência dos itens no país. (GARCIA, 2013).

Com o Decreto nº. 3.161 de 1999, o REPETRO (Regime Aduaneiro Especial para a Indústria do Petróleo) possibilitou a isenção tributária dos impostos federais, tais como o Imposto de Importação (II), Imposto sobre produtos industrializados (IPI), contribuição para os programas de integração social e formação de patrimônio do servidor público (PIS/PASEP – Importação), contribuição social para o financiamento da seguridade social (COFINS - Importação), todos devidos a União (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 1999).

E de impostos estaduais como o Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), que os Estados por sua vez, poderão conforme legislação alterar suas alíquotas (SILVA, 2007).

A habilitação do regime é concedida somente a empresas habilitadas pela Receita Federal e que possuem atividades relacionadas à exploração e produção de Petróleo no país, e empresas contratadas por empresas habilitadas (GARCIA, 2013). Além disso, há a necessidade que a empresa que irá se habilitar ao regime possua um sistema informatizado homologado pela Receita Federal a fim de acompanhar todo caminho que o bem importado fará.

Após apresentado toda a documentação pertinente à habilitação para a concessão do regime a empresa poderá importar bens destinados ao setor. (POLIS, 2012).

Para a importação de bens repetráveis a importadora deverá dispor de um contrato de serviços com a empresa a utilizar o bem e ainda ter devidamente publicado no Diário Oficial e dentro do prazo de validade do mesmo. Os bens a serem importados deverão estar enquadrados no objeto do contrato (RECEITA FEDERAL, 2014).



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Os materiais importados no regime devem ter a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias/Sistema Harmonizado (NBM/SH) enquadrada no Decreto que concede a importação na modalidade do regime (SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA DO RIO DE JANEIRO, 2008).

Os bens que se habilitam ao regime devem ser destinados a pesquisa e exploração de petróleo, que são as atividades voltadas a análise das condições geológica para a extração e perfuração, e lavra e produção, que diz respeito a extração do óleo e sua movimentação. (GARCIA, 2013).

O Sistema Integrado do Comercial Exterior - SISCOMEX, criado em 1992 é um sistema utilizado para o acompanhamento da importação do bem pela aduana brasileira. Ele disponibiliza todo o histórico de registro do bem importado para acesso em tempo real a todos os envolvidos na entrada ou saída deste determinado bem do país. (SILVA, 2007).

A empresa importadora deverá ter acesso a este sistema, através do despachante aduaneiro contratado. Nele pode-se fazer o registro da DI – Declaração de Importação e ter o controle quanto a NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul do material, especificações quanto ao peso, quantidade, valor, porto ou aeroporto de origem e destino e demais informações quanto a importação. Todos os cálculos dos tributos e gastos com armazenagem da carga será feito através do SISCOMEX (POLIS, 2012).

A prorrogação do regime Repetro é possível a partir do Requerimento de Prorrogação do Regime (RPR). O mesmo deve ser solicitado antes do prazo de vencimento da concessão.

De acordo com Polis, 2012 (2008) em relação à extinção do regime, o mesmo ocorrerá no momento em que o material sair do país. Com o término do regime, vale analisar cada procedimento a fim de escolher o que seja menos oneroso para a empresa importadora para poder proceder com a exportação ou não do material.

4. METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa é classificada como exploratória, explicativa, e descritiva, envolvendo o estudo do método de trabalho do procedimento para importação de bens em admissão temporária de uma empresa multinacional no segmento de óleo e gás, localizado na cidade de Macaé.

Foi realizada uma pesquisa acerca do procedimento do processo de importação, sobre como é feita a identificação documental, a classificação do regime que o material será importado, setores da empresa envolvidos no processo, bem como órgãos públicos incluídos no desembaraço da carga e empresa terceirizadas envolvidas no despacho aduaneiro e transporte do material.

5. ANÁLISE DO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO TEMPORÁRIA DE UMA EMPRESA MULTINACIONAL NO SEGUIMENTO DE OLÉO E GÁS.

Para a identificação dos requisitos para a importação de bens em admissão temporária se faz necessário primeiramente verificar as instruções normativas e regime aduaneiros especiais para a aquisição de bens destinados a pesquisa e lavra das jazidas de petróleo que estão vigentes, para que a importação possa ser efetuada dentro dos padrões legais e atender as normas da organização aqui estudada. Além de envolver o setor de logística da empresa, envolve também a linha de produto, o setor de gerenciamento de ativo, o almoxarife, o despachante aduaneiro, o agente de cargas, a transportadora terceirizada, bem como órgãos e instituições federais e estadual.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Para dar início ao processo da importação, o responsável pela linha de produto salienta o interesse em importar um determinado material para o Brasil e solicita ao setor de gerenciamento de ativo exportador dar início ao processo.

O setor de gerenciamento de ativo exportador verifica fisicamente a disponibilidade do material especificado para que possa ser emitida uma ordem de compra. Caso o material não esteja disponível, é solicitado um pedido de compra para a fábrica. Posteriormente, a origem aciona o setor de gerenciamento de ativo do Brasil para que possa receber informações devidas para a criação do processo e da pré fatura no sistema, com os dados do destinatário e coordenador do processo.

Com a pré fatura criada, a linha de produto importadora confirma a necessidade em receber o material e valida às informações enviadas ao exportador, indicando o centro de custo que o material será importado, bem como o contrato e o regime de importação. Vale ressaltar que é de total responsabilidade da linha de produto informar a tradução completa dos materiais e qual regime o bem irá se enquadrar, tendo em vista que o setor tem total conhecimento sobre a aplicabilidade e uso da ferramenta.

O setor de gerenciamento de ativos exportador consolida todas as informações da pré fatura, revisa o registro de peso líquido e bruto do item, a condição de uso do material, a cotação do frete para transporte, preenche a ordem de exportação e encaminha a fatura para a aprovação da linha de produto.

Depois de validada às informações e enviadas pelo setor de gerenciamento de ativo, a linha de produto encaminha para aprovação gerencial e posteriormente aprova o envio do material ao Brasil.

O especialista responsável na transferência do ativo encaminha a ordem de exportação e uma cópia da fatura para o setor de logística para a análise dos documentos, o qual verificará a conformidade com o contrato e o regime que o item foi enquadrado.

O setor de gerenciamento de ativos exportador solicita o *Green Light (GL)* a logística, que é o número de referência utilizado para cada processo de importação. A partir desse momento o setor de logística cria o GL no sistema para dar início à importação do material.

Concomitantemente aos demais setores, a logística é o setor que faz de fato a análise de toda a documentação pertinente ao embarque da carga. Contudo, o setor só interage no processo a partir do momento em que a fatura é gerada no sistema. Ele acompanha todo o processo em paralelo com os demais setores envolvidos até sua conclusão.

Neste momento o agente de carga será acionado pelo analista de logística a fim de informar o tipo de modal que será utilizado e o mesmo irá dar as instruções de embarque para aquele determinado material. Compete ao analista de logística conferir todos os campos da ordem de exportação e verificar se estão de acordo com as informações disponíveis no sistema.

No momento da conferência da documentação é imprescindível verificar o fabricante do material a ser importado, bem como seu país de origem, e suas demais especificações.

A conferência do fabricante é importante para fins de *compliance*, ele deve constar na listagem dos fabricantes aptos e certificados pela organização, a fim de cumprir as normas e políticas interna da empresa, e impossibilitar que qualquer inconformidade possa ocorrer no processo. É fundamental que o analista verifique também o peso do material, para evitar futuros problemas e até mesmo dificuldades na liberação do material junto à alfândega, pois o material será pesado novamente no momento do desembarço aduaneiro. Além disso, é relevante que as informações sobre as condições do material estejam especificadas na ordem de



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELENCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



exportação, informando se o mesmo é novo ou usado. Tais condições físicas serão analisadas através de fotos enviadas pela origem.

Neste momento o analista de logística deve verificar a necessidade de Licença de Importação (LI) para o embarque da carga.

Para materiais novos é preciso verificar a NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul, junto ao despachante. Caso um mesmo tipo de material tenha sido importado anteriormente a NCM da última importação será a utilizada. Após a confirmação da NCM, deve-se verificar junto ao sistema da empresa se para aquela determinada NCM a licença será necessária.

Para itens usados o licenciamento é automático e a LI é obrigatória. Ao analista verificar a necessidade da LI, toda documentação pertinente ao processo será enviada ao despachante responsável a fim de solicitar a licença junto a Receita Federal do Brasil, através do SISCOMEX. Nesta situação, o GL será enviado somente após o recebimento da licença.

A partir de então, todas as informações do processo devem ser inseridas no banco de dados usado pela empresa através do analista da importação. Todos os documentos gerados devem ser arquivados em uma pasta virtual e física, e devem ser mantidos mesmo depois do processo finalizado, para fins de auditoria interna e externa.

Após esta etapa, o *GL* é enviado à origem via *e-mail*, com todos os documentos pertinentes ao processo, com cópia ao despachante para acompanhamento.

A partir do envio do *GL* a origem, juntamente com a documentação do processo, será providenciado o preparo da carga para embarque pelo exportador.

O agente de cargas sempre deverá enviar o conhecimento de embarque para aprovação antes do embarque da carga, o mesmo deve ser conferido pelo analista de logística do processo. A aprovação do conhecimento de embarque deve ser determinada a partir das seguintes instruções:

Novamente a logística verifica se toda a documentação para o embarque está completa, confere à descrição do material de acordo com o pedido da linha de produto, o enquadramento no regime temporário, o conhecimento de transporte, a tradução, o país de origem, endereço do destinatário, o peso e o valor do item.

Depois da conferência dos documentos por parte do analista, a carga será disponibilizada para embarque. Assim que a carga for disponibilizada pelo exportador o pré alerta deverá ser enviado pelo agente de cargas a todos os responsáveis pela importação, o pré alerta é o documento que confirma que a carga pode ser disponibilizada e acompanha as instruções de embarque.

Todas as instruções para o embarque se encontram na *Shipping Letter of Instruction* (SLI), que é uma carta de instruções que explica como e para onde enviar uma determinada expedição.

Depois do recebimento do pré alerta enviado pelo agente de cargas e toda a documentação de embarque aprovada, o analista de logística deverá enviar alguns documentos ao despachante aduaneiro, tais como a capa do processo, a fatura, o *Packing List* (PL), que é o documento que informa as dimensões e peso da embalagem, o pré alerta com o conhecimento de transporte, e se necessário outros documentos pertencentes ao material, como laudos técnicos, fichas de emergências e certificados caso seja um transporte de carga perigosa.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELENCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



A partir do recebimento da documentação final, cabe ao despachante analisá-la e, caso encontre alguma divergência a documentação deve ser retornada ao analista de logística para ajustes.

Após esta etapa, será enviada a documentação original ao despachante via malote, e posteriormente será solicitado o embarque da carga.

Assim que a carga chegar ao porto/aeroporto de destino, primeiramente o despachante deve providenciar a entrada no Requerimento de Concessão do Regime (RCR) junto a Receita Federal do Brasil, onde especificará informações do importador, o tipo de transporte da carga, qual artigo se baseia o pedido de concessão, especificação do bem a ser importado, para que possa ser dado o despacho da autoridade aduaneira e ter o processo aprovado para a importação no caráter temporário.

Após a concessão do regime, o despachante dará entrada na Declaração de Importação (DI) junto a Receita Federal, a qual só poderá ser registrada após a chegada do material, o recebimento dos documentos originais do embarque e a concessão do regime.

Após o registro da DI, a parametrização do embarque poderá acontecer no próximo dia útil. No caso de admissão temporária o canal pode ser parametrizado em Amarelo (análise documental) ou Vermelho (conferência documental e física).

O termo de responsabilidade é um documento obrigatório para todos os processos em admissão temporária. Ele é necessário para que alguém assuma a responsabilidade pelo pagamento dos tributos suspensos em caso de descumprimento do regime por parte do importador.

Em seguida ao recolhimento do ICMS o despachante dará entrada na DI junto a Receita Federal. Em casos de isenção, o despachante deve solicitar junto à Receita Federal após o termo ser lavrado.

Durante a análise fiscal, poderá ser solicitada alguma documentação complementar sobre a carga, por exemplo, um laudo técnico. Caso seja solicitado, o despachante informará ao analista de logística que solicitará ao responsável pela importação da linha de produto a fim de providenciar tal documentação.

Após a liberação da exoneração o material estará liberado para carregamento, o pagamento pela armazenagem da carga deve ser feito para a carga poder ser transportada. O transporte será de responsabilidade de um transportador terceirizado pela empresa importadora.

A solicitação de carregamento a transportadora será feito por *e-mail* com o envio de toda a documentação do material. A carga só poderá ser transportada se todos os itens e subitens do material que foram solicitados na importação tenham chegado ao porto ou aeroporto de destino.

Em caso positivo do carregamento, o analista deverá atualizar as informações do desembaraço da carga no banco de dados, informar o recebimento ao setor de controle de materiais, de gerenciamento de ativos importadora e ao setor da linha de produto.

Assim que o material chegar ao destinatário, o almoxarife verificará a da carga, além de contatar o setor de linha de produtos, para fazer a conferência física e documental. Estando a documentação e os materiais em conformidade com o que foi solicitado, assinará a fatura atestando o recebimento dos materiais corretamente, conforme suas especificações.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
— TEMA 2015 —
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Após isso, a documentação será encaminhada ao setor de gerenciamento de ativos que confirmará a transferência do material no sistema e arquivará a documentação física da transferência.

Ao final de cada processo, o despachante envia a prestação de contas ao setor de logística, documento que consta todos os recibos de taxas que foram pagas no processo, juntamente com toda a documentação pertinente a importação do devido item, tais como comprovante de pagamento de armazenagem, comprovante de pagamento de ICMS (DARJ/exoneração), comprovante de importação, declaração de importação, conhecimento de transporte, certificado de averbação da carga, termo de responsabilidade, fatura e *Packling List*.

A documentação deverá ser arquivada na pasta física e digital do *GL* e a nota fiscal do despachante encaminhada ao setor financeiro para pagamento e o processo é concluído.

Vale ressaltar alguns pontos pertinentes ao processo:

O principal ponto a ser destacado é a falta de planejamento da linha de produto quando ao seu estoque de equipamentos. O não planejamento quanto a necessidade de um determinado equipamento poderá aumentar drasticamente o valor do frete da carga.

Por exemplo, se a linha de produto planejar seu estoque em função das operações, e salientar o interesse de importar um determinado produto com dois meses de antecedência, a carga poderá ser transportada pelo frete marítimo, transporte este que possui um menor custo, mas apresenta um maior tempo para chegada da carga.

Caso o planejamento não seja feito e a entrega deva ser imediata, o frete aéreo será o escolhido, apresentando características inversamente proporcionais ao uso do frete marítimo, que elevará drasticamente os custos de transporte.

Outro ponto crítico se dá no momento em que a linha de produto indica o material que deve ser importado num determinado regime. A linha de produto tem total ciência acerca da aplicabilidade da ferramenta, contudo desconhece a legislação vigente e a impossibilidade de fazer a classificação correta do material.

Neste momento, há uma grande dificuldade para que o coordenador do processo entenda que certos itens não podem ser enquadrados no regime que suspende o pagamento de tributos, conforme as instruções normativas.

Com o RCR a alfândega irá solicitar a documentação exigida para o despacho aduaneiro do regime especial de admissão temporária, a mesma verificará se o importador atende as exigências legais para a admissão do bem. Em caso negativo, toda a documentação do material precisará ser regulamentada conforme as características do mesmo, para que possa ser desembaraçado.

É de suma importância saber de fato como o regime especial funciona, e suas regras, para que a carga possa ser desembaraçada em tempo hábil, evitando assim perda de tempo e dispêndio de dinheiro com armazenagem.

A classificação do item deve ser feita diretamente pelo despachante aduaneiro, que possui todos os conhecimentos quanto a destinação a ser dada aos bens submetidos ao controle aduaneiro, indicando o regime a aplicar às mercadorias e comunicando os elementos exigidos pela aduana para aplicação desse regime (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2014).

Outro fator a ser analisado é o que condiz com a condição física do material a ser importado, pois o exportador apenas informa as condições por meio de fotos. Geralmente ocorrem situações na qual o material é declarado como novo e após o embarque da carga, ou



até mesmo no momento do desembaraço percebe-se que o mesmo é usado. Diante de tal situação, assim que for verificado que o material é usado e a LI não foi requerida, imediatamente o despachante aduaneiro deve solicitar a licença.

A legislação prevê penalidades no caso de registro da DI com ausência de licenciamento quando a operação estiver sujeita a licenciamento. Também há previsão de penalidades se o licenciamento for obtido após o embarque da mercadoria, enquanto ele deveria ter sido providenciado anteriormente ao embarque no exterior, ou se o embarque ocorrer depois de vencido o prazo de validade do licenciamento (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2014).

Logo, verifica-se que com este tipo de descuido, a empresa importadora deve arcar com uma multa para a retirada da carga, além de ter um impacto significativo com gastos a mais de armazenagem da carga, tendo em vista que a carga só poderá sair do terminal com a LI devidamente deferida. Há um gargalo existente junto à empresa transportadora. A mesma não apresenta estimativas de entrega das cargas e imprecisão no controle das cargas a serem entregue a empresa importadora. Para tal situação, deve-se ser providenciado um contrato de prestação de serviços mais rígido quando a entrega das cargas, e penalidades para cargas entregues fora do prazo estabelecido. Parte do processo de importação é apresentada na figura 04.

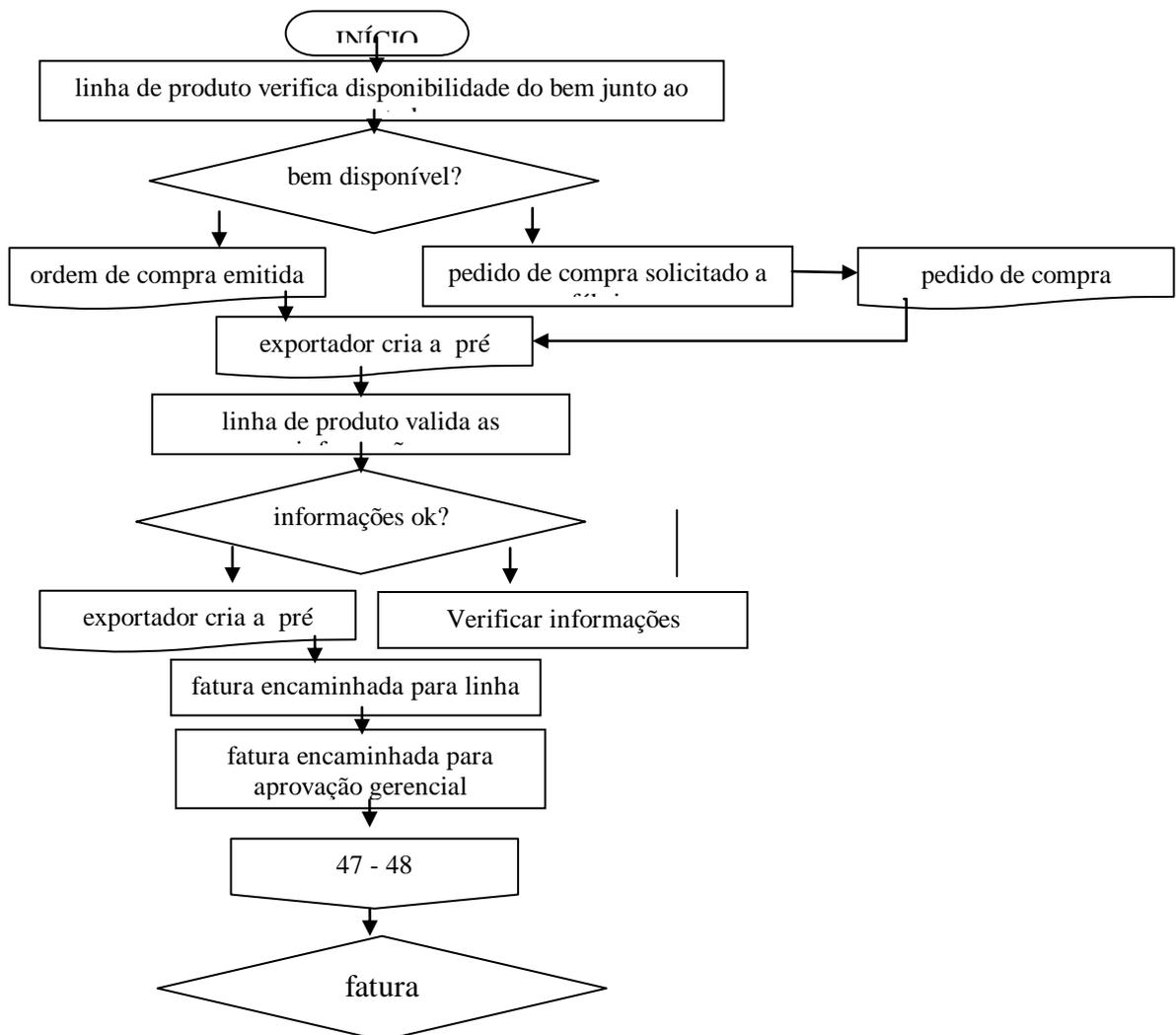


Figura 04: Fluxograma do processo de importação. Fonte: Própria



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
— TEMA 2015 —
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



6. CONCLUSÃO

Tendo em vista o alto poder produtivo das reservas de petróleo no Brasil e sua importância no mercado internacional, se faz necessário um planejamento mais detalhado e com maior qualidade do processo de importação de bens a fim de se tornar mais competitivo e eficiência no setor.

Foi verificada certas restrições quanto ao processo de importação temporária analisado, como por exemplo, o desconhecimento da legislação vigente, bem como a falta de planejamento do estoque de materiais por parte da linha de produto para as operações. A partir disso, percebe-se que o alto custo com transporte aéreo no caso de importações emergenciais e sem planejamento incide diretamente nas operações, proporcionando o encarecimento da cadeia produtiva, indo em desconformidade com os propósitos da utilização de regimes aduaneiros especiais que possibilitando a importação de bens com isenção ou redução de tributos.

Para que isso seja evitado, é necessário uma reorganização da linha de produto quanto a demanda de materiais. Para tal, é importante que o assunto seja tratado estreitamente com o setor almoxarifado, que apresenta o controle dos materiais disponível na empresa para as operações. A falta de desconhecimento da legislação vigente por parte da linha de produto é um fato que atrasa o processo como um todo e deve ser acompanhado juntamente com o setor de logística desde o início tendo em vista que o mesmo só irá interferir no processo após a criação da fatura de compra.

Fatores com embarque da carga sem LI quando licenciamento for necessário, a falta de controle e precisão na entrega das cargas por parte da transportadora são elos que precisam ser fortalecidos para um bom funcionamento do processo.

Conclui-se que altos custos no processo de importação e a demora no processo podem ser evitados com um melhor planejamento da linha de produto quanto aos equipamentos necessários para a operação, tendo em vista a grande demanda da empresa na importação de bens para as atividades no setor petrolífero.

7. METODOLOGIA

GARCIA, R. de R. Regimes Aduaneiros Especiais – Importação de Bens para Exploração de Jazidas de petróleo. PUC RIO – julho 2013

GOLDRATT, Eliyahu. M. Corrente Crítica. Livraria Nobel, São Paulo, 1997.

IBP – Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - Informativo sobre o pré-sal. Disponível em: <http://www.ibp.org.br/main.asp?View=%7B58784FF7-BB06-46B8-8200-A72A1FA66ABD%7D&> - Acesso em novembro de 2014

INTERNACIONAL MONATARY FUND – History – Disponível em: <https://www.imf.org/external/about/histcoop.htm> - Acesso em novembro 2014

JAKOBSEN, Kjeld - Comércio internacional e desenvolvimento - Do GATT à OMC – discurso e prática - Editora Fundação Perseu Abramo. 1ª Edição – 2005 – Disponível em: http://novo.fpabramo.org.br/sites/default/files/comercio_internacional_e_desenvolvimento.pdf - Acesso em setembro de 2014

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR – Comércio Exterior - Histórico e Informações - Tarifa Externa Comum – TEC (NCM) – DEINT – Disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br//sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1848> – Acesso em outubro de 2014.

MORAIS, José Mauro. Petróleo em Águas Profundas – Uma história tecnológica da Petrobrás na Exploração e Produção Offshore, Brasília, 2013.



28 · 29 · 30
de OUTUBRO

XII SEGET
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA
TEMA 2015
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



POLIS, Mario Cesar Barreto. A Utilização dos Incoterms conforme a legislação brasileira. 10ª Mostra Acadêmica UNIMEP – Congresso de Pós Graduação – 2012. Disponível em: <http://www.unimep.br/phpg/mostraacademica/anais/10mostra/5/146.pdf> - Acesso em setembro 2014

RECEITA FEDERAL DO BRASIL - Licença de Importação – Disponível em: http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/Importacao/topicos/procedimentos_preliminares/licenciamento_da_importacao/default.htm - Acesso em novembro de 2014

RIBEIRO, Wagner Costa. Globalização e Geografia em Milton Santos. Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, 2002. Disponível em http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/roteiropedagogico/recursometod/5707_miltonsantos.pdf - Acesso em setembro de 2014.

SECRETARIA DA FAZENDA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO - Regulamento do ICMS – dezembro 2000. Disponível em http://www.fazenda.rj.gov.br/sefaz/faces/menu_structure/legislacao/legislacao-estadual-navigation/coluna2/RegulamentoDoICMS?_adf.ctrl-state=dx2cq7dht_4 - Acesso em agosto em 2014.

SILVA, Tom Pierre Fernandes da. REPETRO – Regime aduaneiro especial de importação e exportação de bens destinados à pesquisa e lavra de petróleo e gás: análise dos entraves e propostas de soluções. Dissertação de Mestrado Curso de Mestrado em Gestão Empresarial) - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010.

SZEZEBICKI, Arquimedes da Silva. Comercio Exterior Brasileiro, Brasil, 2006

WTO - WORLD TRADE ORGANIZACION – *About WTO* – Disponível em: <http://www.wto.org/> - Acesso em novembro 2014