

## ANÁLISE E PROPOSIÇÃO DO DESEMBARAÇO ADUANEIRO DE EXPORTAÇÃO DE CARGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS

Luciano P Souza, Fatec Guarulhos, [lucianops75@gmail.com](mailto:lucianops75@gmail.com)

Nathália Bicalho, Fatec Guarulhos, [nathbicalho@hotmail.com](mailto:nathbicalho@hotmail.com)

Rodrigo Balseiro, Fatec Guarulhos, [digaobalseiro@gmail.com](mailto:digaobalseiro@gmail.com)

Dr. Devanildo Damião, Fatec Guarulhos, [devanildo@gmail.com](mailto:devanildo@gmail.com)

### RESUMO:

O comércio exterior através modal aéreo tem apresentado grande crescimento nas últimas décadas e o processo de exportação conta com regras que podem torná-lo complexo no tocante ao desembaraço da carga, razão pela qual o exportador se utiliza dos serviços do despachante aduaneiro. O presente trabalho visa explorar a revisão bibliográfica sobre o assunto e analisar na prática o processo de desembaraço na exportação de cargas no Aeroporto Internacional de Guarulhos, através de pesquisa de campo junto aos despachantes aduaneiros, onde após a comparação dos resultados do questionário aplicado, foram compilados os principais problemas enfrentados no processo e para tais foram sugeridas proposições com vistas à mitigação desses problemas e aumento da eficiência no processo.

**Palavras-chave:** Despacho aduaneiro; exportação; Aeroporto de Guarulhos

### ABSTRACT:

The foreign trade through air modal has presented great growth in the last decades and the exportation process has rules that can make it complex in concerning of customs clearance, reason why the exporter uses services of custom broker. The present work aims to explore the literature review about this subject and analyze in practice the cargo export process in International Airport of Guarulhos, through of field research with custom broker where after comparison of questionnaire results were compiled the main problems faced in process and for that, prepositions where suggested with a view to mitigating these problems and increasing efficiency in the process.

**Keywords:** custom clearance, exportation, Guarulhos Airport.

## INTRODUÇÃO

A globalização impulsionada pela tecnologia promoveu maior integração entre o comércio dos países, a exportação tem tornado o acesso aos produtos, oriundos de diversas partes do globo, cada vez mais facilitado. Entretanto, a viabilidade destes negócios seguem regras diversas tanto no país do importador quanto no país do exportador. No Brasil o principal órgão governamental responsável pelos procedimentos de exportação é a Receita Federal. Para que a carga saia do país com destino a outros países há a necessidade de passar pelo procedimento de exportação conhecido como desembaraço e é realizado por agentes específicos: o despachante aduaneiro.

Empiricamente, são notadas diversas reclamações sobre os processos de despacho, sendo que alguns atribuem à questão alfandegária parte significativa do custo Brasil. Todavia, tornam-se necessários estudos com base científica para responder: Qual a natureza dos processos e suas características e as mudanças que poderiam otimizar este processo?

A premissa do trabalho é que existe espaço para melhorias no processo dentro da perspectiva do operador aduaneiro, principal ator do processo de despacho e que as mudanças tecnológicas e gerenciais permitem otimizar este processo.

Este trabalho tem como objetivo principal analisar os processos do despacho aduaneiro no Aeroporto Internacional de Guarulhos, a metodologia utilizada foi a análise documental, a revisão de bibliografia especializada e pesquisa de campo com despachantes atuantes no aeroporto, ao final é feita uma contribuição com uma proposta de novos processos. A entrevista foi realizada com protocolo estruturado, com o objetivo de analisar procedimentos realizados no aeroporto, servindo de base para a proposição de novos processos e procedimentos, os resultados são discutidos e analisados nas considerações finais.

Inicialmente, o trabalho traz informações sobre o comércio exterior, contextualizando o tema, em seguida são observadas informações sobre o transporte de cargas no modal aéreo e os procedimentos alfandegários para que os produtos comercializados deixem o país de origem rumo ao seu destino, realizados junto aos órgãos públicos pelo profissional competente: o despachante aduaneiro.

## REVISÃO NA LITERATURA

### O COMÉRCIO EXTERIOR

O comércio exterior existe desde que o homem passou a explorar novos horizontes e a ter contatos com outros povos. Atualmente, com o aumento das tecnologias de informações e de transportes e o estreitamento das relações entre países, ele tem se intensificado como jamais visto. Conforme ensina DIAS e RODRIGUES 2012, após a Segunda Guerra Mundial, no ano de 1944 em Bretton Woods, EUA, foi finalizado um acordo que tinha como principal objetivo proporcionar entendimentos de reconstrução econômica internacional, tendo como base três instituições internacionais, FMI (Fundo Monetário Internacional) voltado para a manutenção da estabilidade das taxas de câmbio, Banco Mundial ou Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e a Organização Internacional do Comércio (OIC), em uma conferência realizada em Havana, em 1948 os países presentes assinaram um Estatuto que estabelece o objetivo da OIC, que não foi ratificada pelo Congresso dos EUA, porém um acordo provisório negociado em 1947 também em Havana e chamado de General Agreement on Tariffs and Trade (Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio) ou GATT, que deu origem há Organização Mundial do Comércio (OMC), que se apresenta como instituição internacional multilateral com o objetivo de tornar o comércio internacional mais integrado, estável e viável.

Tomando os elementos listados nas Convenções de Haia e Viena, podemos conceituar uma operação de compra e venda internacional como aquela em que dois ou mais agentes econômicos sediados e/ou residentes em países diferentes negociam uma mercadoria que sofrerá um transporte internacional e cujo resultado financeiro sofrerá uma operação de câmbio. (SOARES, 2004).

Nesse passo temos duas operações a de venda e a de compra, ou seja, a exportação e a importação. Trataremos das exportações pelo modal aéreo no presente trabalho, anotando que conforme MINERVINE (2008), “A maior vantagem da exportação é possibilitar o confronto com outras realizadas, outros concorrentes, outras exigências”, tratando-se de um assunto importante para o desenvolvimento do país gerando possibilidades de ampliação de negócios às empresas locais. Exemplificamos essa importância com os dados de exportação de todos os modais no Brasil e no Aeroporto de Guarulhos (somente modal aéreo) na Tabela 1.

Tabela 1: Volumes exportados (em toneladas).

|      |            | Brasil       | Cumbica |
|------|------------|--------------|---------|
| 2015 | Exportação | 637.627.058. | 235.693 |
|      | 322        |              |         |
| 2016 | Exportação | 645.317.759. | 241.001 |
|      | 066        |              |         |

Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e Grucargo

## DESPACHO ADUANEIRO DE EXPORTAÇÃO

Despacho Aduaneiro é o procedimento fiscal mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo despachante sobre a mercadoria, em relação aos documentos apresentados e a legislação vigente (LUDOVICO 2013). Ou seja, despacho aduaneiro é um serviço prestado por um profissional ou empresa, que fica responsável por cuidar de todo o processo de importação e exportação de mercadorias.

Os despachantes aduaneiros, segundo VIERA (2002), “São pessoas com capacidade legal perante a autoridade aduaneira que atuam no despacho aduaneiro de mercadorias na exportação e importação. Deverão portanto, no caso do Brasil, estar cadastradas junto à Receita Federal.” Esse profissionais são imprescindíveis no processo e, conforme SOARES (2004) “devem ser avaliados, para fins de contratação, em sua especialização, nome no mercado, porte, eficiência de serviços, nível de comunicação e respostas às demandas” e ainda sobre os despachantes

Esses profissionais são extremamente importantes porque vão zelar pelo transporte, pela armazenagem e pelo seguro das cargas e dos processos aduaneiros, e poderão inclusive responder a eventuais consultas sobre legislação aduaneira. (SOARES, 2004).

Podemos então afirmar que o despachante aduaneiro tem total autonomia para resolver todos os procedimentos de transporte da carga e procedimentos burocráticos que contam com órgãos como Receita Federal, Anvisa, e outros órgãos públicos que possam estar envolvidos na categoria. É de suma importância essa relação com os órgãos, pois qualquer coisa ilegal, fora de contexto ou de ética, mesmo que realizada não intencionalmente, pode trazer graves problemas tanto para o despachante, quanto para a empresa, quanto para a comunidade como um todo, pois se é realizado o transporte de

uma carga via modal aéreo e essa carga não está dentro de qualquer que seja a regulação necessária para sua categoria, ela pode ocasionar graves danos a comunidade e ao meio.

Quando uma mercadoria entra ou sai de um país, o despachante aduaneiro deve estar presente para apresentar toda a documentação necessária e realizar a liberação dessa carga. Ele deve atuar na escolha do melhor modal para o transporte dessa carga, seja ela importada ou exportada. Se uma carga está entrando em nosso país, o único modo de ela sair da aduana é via terrestre. Se essa carga for exportada para outro país, os modos que podem ser utilizados são ferroviário (dentro de um mesmo continente), marítimo ou aéreo.

## **ETAPAS DO PROCESSO DE EXPORTAÇÃO**

A exportação pelo modal aéreo tem grande importância nas exportações e tem se intensificado nos últimos anos.

A principal vantagem do transporte aéreo é sua maior rapidez, o que facilita a utilização de estratégias *just in time*, com a consequente redução de custos de estoque e sua influência no capital de giro, por isso é o modal mais indicado para mercadorias de alto valor e pouco peso/volume e para o transporte de amostras e mercadorias urgentes. (VIEIRA, 2002).

No aeroporto de Guarulhos, as cargas são desembarçadas no Teca Gru. De acordo com a Concessionária Gru Airport, que administra o aeroporto de Guarulhos hoje, o Teca Gru é o maior complexo logístico aeroportuário do Brasil, e desempenha um papel muito importante na logística brasileira, pois interliga 29 países, todas as capitais e principais cidades brasileiras através de mais de 750 voos diários, operados por 46 empresas aéreas nacionais e internacionais.

Coberto por uma área de 97 mil m<sup>2</sup>, o Teca Gru movimenta produtos de diversos segmentos, e sua localização em Guarulhos é favorável, pois dá acesso a importantes rodovias que ligam o aeroporto a todo o país. O Teca está representado na Figura 1

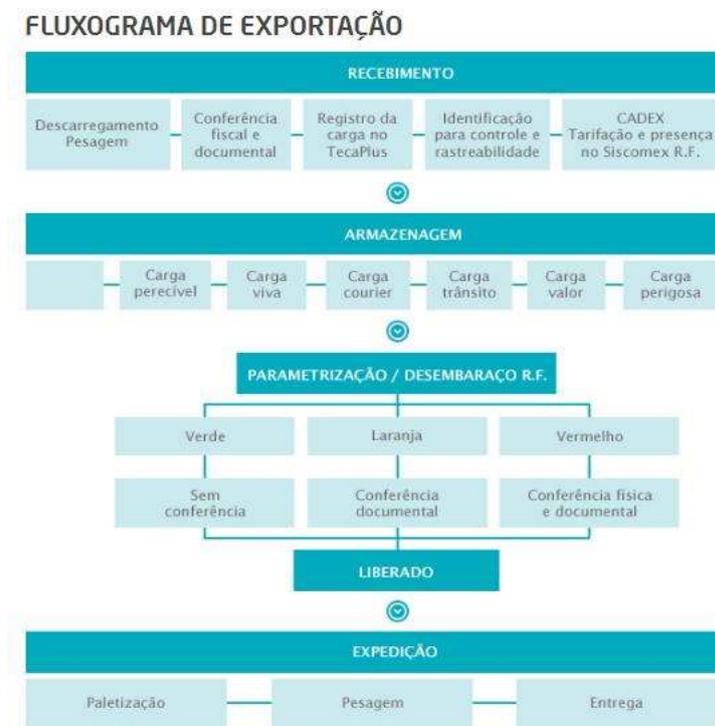
Figura 1 – Teca Gru.



Fonte: <http://www.grucargo.com.br/terminal-de-cargas.aspx>

A Figura 2 apresenta o fluxograma do processo de exportação da Gru Airport.

Figura 2 – Processo de exportação.



Fonte: <http://www.grucargo.com.br/processo-deexportacao.aspx>

## **RECEBIMENTO**

O despachante deve contratar o transportador aéreo de sua preferência. O recebimento da carga é efetuado mediante apresentação do conhecimento de transporte aéreo AWB. Tendo conhecimento deste documento o Teca Gru efetua a verificação física da carga: confere as etiquetas de identificação no lote, tipo de embalagem, volumes, aferição do peso e identificação de possíveis avarias.

As cargas perecíveis e/ou vivas são recebidas pelo Teca Gru somente após a confirmação de embarque. Nos casos em que o recebimento dessas cargas demande algum equipamento especial, o mesmo deve ser providenciado junto à companhia aérea antecipadamente. Essas cargas poderão ser inspecionadas pelos órgãos anuentes: Ministério da Agricultura e da Saúde, Ibama, Comissão Nacional de Energia Nuclear, entre outros, antes do desembarço pela Receita Federal.

As cargas perigosas devem estar acondicionadas em embalagens padronizadas pela IATA, acompanhadas do Certificado de Mercadorias Perigosas (Shipper's Declaration). Após a verificação física e documental, as informações são inseridas no sistema do Teca Gru, que emite uma etiqueta com código de barras, permitindo o armazenamento e rastreabilidade da carga.

Após o recebimento da carga é efetuado o registro de Presença de Carga no sistema Siscomex com base na numeração da DDE/DSE (Declaração de exportação e Declaração simplificada de exportação). Com a Presença de Carga registrada, o despachante deve começar os trâmites para o desembarço da carga junto à Receita Federal.

## **ARMAZENAGEM**

Depois de cumpridas as etapas no recebimento, a carga é direcionada para armazenamento no Teca em um dos setores de armazenagem, seguindo critérios como peso, cubagem, tipo de embalagem ou natureza da carga. Permanece armazenada, à disposição da cia aérea, até que ocorra sua solicitação de "puxe", ou ainda, à Receita Federal para conferência da carga.

## PARAMETRIZAÇÃO

Para que ocorra o desembaraço da carga e sua consequente autorização para embarque, o exportador deve apresentar a documentação (AWB, HAWB, nota fiscal, RE, DSE, entre outros) ao agente da Receita Federal, que irá analisar o processo, e o destinará por meio da parametrização, a um dos canais de verificação.

- ✓ Canal verde – a carga é desembaraçada sem nenhuma conferência;
- ✓ Canal amarelo/laranja – o desembaraço apenas pode ser obtido após verificação documental;
- ✓ Canal Vermelho – o desembaraço apenas pode ser obtido após verificação física e documental da mercadoria.

## EXPEDIÇÃO

Após passar pela parametrização e ser liberada, o Teca Gru entrega a carga à companhia aérea para que seja providenciada a paletização, após a apresentação dos seguintes documentos:

- ✓ Manifesto de carga (relação das cargas), com seus respectivos conhecimentos aéreos (AWB, MAWB, HAWB)
- ✓ Comprovação de liberação realizada pela Receita Federal, quando for liberado fora do sistema Siscomex.

Após analisar a documentação apresentada juntamente com a confirmação do pagamento das tarifas devidas, o Teca Gru, realiza a confirmação por meio de consulta ao Siscomex e disponibiliza a carga para embarque.

A paletização da carga é realizada de acordo com a supervisão e orientação do agente da companhia aérea. Todos os equipamentos são pesados na saída, antes do embarque, para balanceamento e segurança de voo.

O serviço de movimentação dos equipamentos aeronáuticos do Teca para a pista e o carregamento da aeronave é efetuado diretamente pela companhia aérea ou empresas auxiliares contratadas.

Após a confirmação do embarque da carga no Siscomex, o transportador envia eletronicamente os dados do embarque para o Sisbacen (Sistema de informações do Banco Central), subsidiando a emissão do Comprovante de Exportação – CE.

**PESQUISA DE CAMPO**

Para verificação das práticas adotadas na exportação foi realizada pesquisa de campo, a qual foi constituída de questionário estruturado com base na literatura. As variáveis selecionadas e os de mais aspectos da pesquisa estão presentes na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2: Variáveis de pesquisa

| Variável          | Aspecto no regime aduaneiro           | Literatura Consultada        | Questão |
|-------------------|---------------------------------------|------------------------------|---------|
| Legislação        | Cumprimento das normas                | Receita Federal do Brasil    | 1       |
| Responsabilidades | Papéis do despachante aduaneiro       | Logística Internacional      | 2       |
| Estruturação      | Etapas do processo e função           | Logística Internacional      | 3       |
| Riscos            | Responsabilidades                     | Logística Internacional      | 4       |
| Processo          | Problemas no processo                 | Receita Federal do Brasil    | 5       |
| Tipos de cargas   | Diversificação e tratamento de cargas | Logística Internacional      | 6       |
| Riscos Sanitários | Aspectos sanitários das cargas        | Vigilância Sanitária         | 7       |
| Processo          | Diversificação e extensão do processo | Comércio Exterior Brasileiro | 8       |
| Legislação        | Aspectos ilícitos envolvendo produtos | Receita Federal do Brasil    | 9       |
| Legislação        | Capacitação do agente                 | Receita Federal do Brasil    | 10      |
| Processo          | Aspectos documentais                  | Receita Federal do Brasil    | 11      |

**Questões**

- ✓ 1 - Atualmente o despacho aduaneiro de cargas atende à legislação vigente?
- ✓ 2 - Onde começa e onde termina a responsabilidade do despachante aduaneiro?
- ✓ 3 - Qual o papel do despachante nas etapas do processo?
- ✓ 4 - Caso uma carga seja extraviada (perdida) quem responde é o despachante aduaneiro. É ele quem resolve?
- ✓ 5 - Qual o principal problema enfrentado no processo?
- ✓ 6 - Como a natureza e o tratamento de carga afetam o processo?
- ✓ 7 - É Comum uma carga ser barrada por normas sanitárias ou fitossanitárias?
- ✓ 8 - Com qual assessoria você conta para resolver os trâmites burocráticos junto aos órgãos públicos envolvidos no processo?

✓ 9 - Caso encontre alguma ilegalidade na carga qual o procedimento?

✓ 10 - O que é necessário para atuar como Despachante Aduaneiro?

11 - A RE, DE e DSE, acabam atrasando, dificultando ou atrapalhando o processo de exportação?

## **PERFIL DOS RESPONDENTES**

A pesquisa em questão foi realizada com cinco despachantes aduaneiros de empresas diferentes que atuam no Aeroporto Internacional de Guarulhos, devidamente qualificados pela Receita Federal, com mais de dez anos de representação no setor e que atuam com diversos clientes e companhias aéreas.

## **APLICAÇÃO DA PESQUISA**

As questões foram aplicadas entre os dias 09 e 30 de setembro de 2017 com as perguntas enviadas aos entrevistados e respondidas livremente sem viés, apenas focadas nos assuntos relevantes ao presente trabalho.

## **RESULTADOS**

De acordo com os resultados obtidos na pesquisa, foi possível observar que o trabalho dos despachantes aduaneiros é imprescindível no processo de desembaraço de cargas para exportação. O sistema legal, assim como os softwares utilizados pelos despachantes, atende parcialmente suas necessidades, pois apesar de a legislação e a IN serem iguais para todas as unidades, cada unidade da Receita Federal trabalha de maneira diferente. Apurou-se que a responsabilidade do despachante é bem ampla durante o processo, começando desde o aviso da compra ou venda da mercadoria para o mercado externo, analisando documentações e condições visando evitar possíveis problemas, ficando responsável pela carga até sua liberação, isentando-se em casos ilícitos.

Como representante legal, o despachante tem atuação imprescindível para resolução dos processos, principalmente quando ocorre algum problema, pois ele precisa entregar a carga rápido e com o menor gasto extra possível.

No caso de uma carga ser extraviada, existem duas situações possíveis. Antes do registro da DE a responsabilidade pelo extravio é da companhia aérea e do agente de

cargas. Após o registro, a responsabilidade é do despachante, mas geralmente existe seguro para se proteger do extravio.

Em relação ao principal problema enfrentado no processo, analisamos os cinco mais citados. Foram eles:

- ✓ Falta de pessoas qualificadas e que conheçam o mínimo necessário para atuar com comércio exterior

- ✓ Cargas indisponíveis

- ✓ Canal amarelo/vermelho

- ✓ Avarias na carga

- ✓ Corte de perecíveis

A falta de pessoas qualificadas no mercado é um grande problema, pois se o colaborador do aeroporto ou da companhia aérea não souber direito o que está fazendo, pode trazer grandes problemas para o despachante. Muitas vezes, a análise incorreta ou incompleta de processos e documentos feita tanto pela companhia, quanto pelo aeroporto, quanto pelo cliente, acaba gerando problemas na hora de enviar a carga, e se esta carga estiver indisponível no sistema por qualquer razão, ela não é enviada até o processo ser resolvido, o que muitas vezes sobra para o despachante resolver. Ainda nessa linha de pensamento, por saberem falar outra língua, muitos colaboradores acabam tratando da parte de comércio exterior sem entender 70% do que estão fazendo, e com isso, acabam cometendo muitos erros trazendo prejuízo e retrabalho para o despachante.

A questão de cargas indisponíveis também é um grande problema, pois existe uma gama grande de indisponibilidades que a carga pode vir a sofrer. Algumas das que dão dor de cabeça para os despachantes são:

- ✓ Indisponibilidade 22 (Divergência de peso) -> Essa ocorre quando uma carga tem seu peso informado no sistema divergente ao que está informado no seu documento. Quando uma carga trânsito, vinda de território nacional, fazendo trânsito em Guarulhos para seguir para o exterior chega com divergência de peso, essa indisponibilidade acaba sendo retirada aqui em GRU junto à Receita Federal, mesmo tendo sido erro da origem, pois se a divergência de peso não for menos que 20% (pois é o tanto permitido de divergência pela Receita Federal Brasileira para uma carga seguir sem gerar indisponibilidade) ou se não for retirada a indisponibilidade a carga não segue. Ocorre na

maioria das vezes por falta de atenção, pois um único zero digitado a mais ou a menos faz uma diferença tremenda no peso da carga. Por exemplo, a carga pesa 1000 kilos. Por um zero errado ela passa ou para 100 kg ou para 10000 kg, ficando fora do padrão dos 20% de tolerância, portanto, gera essa indisponibilidade.

✓ Indisponibilidade 23 (Divergência de volumes) -> Essa ocorre quando a carga tem a quantidade de volumes informado no sistema divergente ao que está informado no documento. É uma situação parecida com a IND 22 e também é retirada junto à Receita Federal.

✓ Indisponibilidade 25 (Carga alterada após a chegada do veículo) -> Essa ocorre quando uma carga precisa por algum motivo ser alterada após a chegada da aeronave. Para a carga seguir, a indisponibilidade deve ser retirada junto á Receita Federal.

Quando uma carga cai em algum canal sem ser o verde, como canal amarelo ou vermelho, ela pode levar até 48 horas para ser inspecionada e liberada pelo fiscal da Receita Federal, o que acaba atrasando o envio da carga e a insatisfação do cliente. Uma carga pode cair em outro canal por qualquer desconfiança que o fiscal tenha em relação à documentação ou à própria carga.

As avarias costumam atrasar e muito o processo. Dependendo da avaria a carga precisa até ser substituída.

Figura 3 - Tabela de códigos de avarias do mantra/Siscomex

| <b>CÓDIGOS DE AVARIAS</b>                             |
|---|
| <b>A = Diferença de Peso</b>                          |
| <b>B = Lacre Violado</b>                              |
| <b>C = Amassado</b>                                   |
| <b>D = Vazamento</b>                                  |
| <b>E = Quebrado</b>                                   |
| <b>F = Rasgado</b>                                    |
| <b>G = Refitado</b>                                   |
| <b>H = Furado</b>                                     |
| <b>I = Aberto</b>                                     |
| <b>J = Molhado</b>                                    |
| <b>K = Despregado</b>                                 |
| <b>L = Repregado</b>                                  |
| <b>M = Indícios de Violação</b>                       |
| <b>N = Riscado</b>                                    |
| <b>O = Sensor de Impacto Ativado</b>                  |
| <b>P = Sensor de Inclinação Ativado</b>               |
| <b>Q = Carga Recebida com Alteração de Informação</b> |
| <b>R = Indícios de Deterioração</b>                   |
| <b>S = Carga Lacrada Pelo Fiel Depositário</b>        |

Fonte: [http://www.rmseguros.com.br/cod\\_mantra.htm](http://www.rmseguros.com.br/cod_mantra.htm)

O corte de cargas já é um dos maiores problemas no envio da carga, corte de perecíveis então nem se fala. Uma carga pode ser cortada de um voo por não ter mais espaço no porão da aeronave, por estar indisponível ou com qualquer outro problema que impeça seu seguimento. Quando ocorre o corte de perecíveis é necessária toda uma realocação da carga para a geladeira e tem que ser feita de forma rápida e cautelosamente, pois é uma carga extremamente sensível onde qualquer impacto pode causar problemas.

Já em relação ao modo como a natureza e o tratamento da carga afetam o processo obtivemos como resultado que elas afetam totalmente o processo, pois toda carga demanda de um tratamento especial de manuseio, armazenagem, temperatura, validade e afins, e dependendo de sua natureza (seca, perecível, perigosa, armas, radioativos, etc) ou tratamento, elas acabam demandando mais atenção e mais cuidado, afetando diretamente o processo.

Em resposta à questão levantada sobre a carga ser barrada por normas sanitárias ou fitossanitárias, é comum uma carga que não esteja atendendo as legislações

sanitárias ir para perdimento ou incineração.

No caso da resolução dos trâmites burocráticos, cada comissária de despacho aduaneiro tem um departamento jurídico especializado no segmento de assessoria ao despachante, assim como o regulamento aduaneiro e a própria experiência do despachante.

Caso encontre alguma irregularidade na carga, o despachante deve informar à Receita Federal via Retificação Espontânea para que ela realize os devidos procedimentos cabíveis.

Em resposta à questão levantada sobre o que é necessário para atuar como despachante obteve-se respostas em mais de uma visão do assunto. Da visão legislativa, o despachante deve ser credenciado, e ter a nomeação adquirida através de um processo solicitado pela Receita Federal, ser apresentado ao setor responsável e após análise, será determinado se o mesmo está apto para exercer a função, e assim que o seu certificado digital é validado, todo o processo já começa a ser feito em seu CPF. Já da visão experiente, o despachante deve estar ligado com direito, informática, contabilidade, administração e logística, deve ter um raciocínio rápido e conseguir traçar o melhor trajeto possível para entregar a sua carga no menor tempo e com menor custo possível, e deve também ter conhecimentos técnicos sobre os produtos dos seus clientes, já que toda carga tem sua singularidade.

Todos os despachantes entrevistados concordaram no fato de a RE, DE e DSE não atrapalharem o processo, mesmo já tendo conhecimento da DUE, que já está sendo adotada e veio para substituir as três regulações para o despacho atuais.

## **PROPOSIÇÃO- MELHORIAS**

Mesmo conhecedor do processo e seus principais problemas, não existe garantia da viabilidade das potenciais soluções, dado que existe a racionalidade limitada do homem com grandes impactos nas atividades. As propostas a seguir foram elaboradas pelos próprios autores da pesquisa, sendo que possuem experiência por desenvolverem atividades no aeroporto de Guarulhos e com vivência e conjuntamente a contribuição de um operador da justiça, especificamente um oficial de justiça tendo amplo conhecimento em legislação e Receita Federal.

### **Proposta para o problema 1 - Falta de pessoas qualificadas e que conheçam o mínimo necessário para atuar com comércio exterior.**

É claro que a solução para essa questão é óbvia, mas as vezes precisa ser dito para uma pessoa “Ei, vai fazer alguma coisa da sua vida”. Talvez o problema seja que apesar de elas ouvirem isso, elas vão fazer alguma coisa mas não se preocupam se estão fazendo direito ou não. Talvez o melhor fosse dizer “Ei, vai fazer alguma coisa da sua vida mas faz direito”. Será que isso mudaria alguma coisa? A verdade é que muitas pessoas que vivem na sua zona de conforto não se importam com os problemas dos outros. Mas, desde que o país entrou em crise, esse quadro mudou um pouco, mas ainda muito pouco em relação ao que se deve mudar. As pessoas devem se preocupar não apenas com a empresa, querendo fazer o seu trabalho direito por causa da empresa ou para receber o seu salário no final do mês, mas sim por si mesmas, para depois de um trabalho bem feito terem a certeza que aquele sucesso foi graças a elas. Pra isso existem centenas de cursos em diversos segmentos de atuação no mercado, para que elas se qualifiquem e entendam que, para conseguir o melhor emprego, você deve ser o melhor, mas entendam também que outras pessoas dependem do trabalho delas e ele precisa ser bem feito, afinal, muito ajuda quem não atrapalha não é mesmo? Então o que levaria uma empresa a manter um funcionário procrastinador e que faz tudo errado? Isso mesmo, nada. Por isso aqueles que ganham no mercado são os melhores, que vestem a camisa da empresa, se qualificam e dão o seu melhor. Evidente que isso deve ser visto do lado empresarial também, pois muitas vezes o funcionário quer ser o melhor naquilo que a empresa está pedindo, e pra isso, ela mesma deve qualificá-lo. Então voltando à nossa questão principal, a solução para resolver o problema de pessoas pouco qualificadas é a própria pessoa querer ser a melhor e ir atrás de qualificação e a própria empresa querendo o melhor, capacitar e treinar seus colaboradores, lhes mostrando o quanto eles são importantes e o quanto é melhor e mais eficiente um trabalho bem feito.

### **PROPOSTA PARA O PROBLEMA 2 – CARGAS INDISPONÍVEIS**

Para esse tipo de problema a qualificação do colaborador conta muito também, pois muitas vezes as indisponibilidades ocorrem por falta de atenção, portanto, investir em qualificação dos funcionários é fundamental para reduzir o número de cargas indisponíveis. Mas é claro que não é só isso, podem ocorrer dezenas de problemas que

deixem uma carga indisponível, então dar sempre atenção aos detalhes, pois eles podem fazer toda a diferença dependendo da carga, se antecipar aos possíveis problemas que possam ocorrer e se preparar para resolvê-los da maneira mais eficiente e eficaz possível são soluções que podem mitigar o problema.

### **PROPOSTA PARA O PROBLEMA 3 – CANAL AMARELO/ VERMELHO**

Nesse caso já não entra tanto à questão do colaborador em sí, entra mais a parte burocrática e de fiscalização. É claro que a fiscalização não deve ser reduzida de forma alguma, pois ela é de suma importância para todo e qualquer processo aduaneiro que ocorra no país, não podemos nos dar ao luxo de trazer de volta uma doença já erradicada aqui por exemplo, então o que pode ser melhorado nesse caso é a parte burocrática. É burocracia demais para problemas de menos, na verdade os problemas surgem por causa da burocracia, que acaba atrasando os processos. A solução então seria, diminuir a parte burocrática desnecessária, substituindo o acúmulo de papel por meios digitais e substituindo a parte burocrática desnecessária por uma mais eficaz, como é o caso da DUE por exemplo, ela veio para substituir as atuais RE, DE e DSE, mas ainda não foi aderida em todas as empresas pois muitas delas estão temerosas em mudar todo o processo com o qual estão acostumadas a fazer a anos, por algo ainda desconhecido. Mas a DUE vai na verdade facilitar a vida das empresas, já que vai reunir todos os documentos necessários em uma leva só, diferentemente das atuais RE, DE e DSE, que são três levadas separadas mas que contém diversos documentos repetidos. A DUE vai agilizar todo o procedimento a trazer ganhos para o exportador em relação ao tempo, tempo de juntada dos documentos, tempo de montagem dos processos, e por aí vai. Outro ponto a ser considerado é o de contratação de mais servidores ou o melhor aproveitamento daqueles atuantes.

### **PROPOSTA PARA O PROBLEMA 4 – AVARIAS NA CARGA**

As avarias podem deixar de ser um problema tão grande quando houver um maior cuidado da companhia aérea no manuseio e transporte das cargas, pois a maior parte das avarias ocorre na aeronave por conta de a carga estar mal alocada. Portanto a solução é a questão da qualificação, é o colaborador da companhia aérea saber que ele deve tomar total cuidado com a carga que está sendo transportada e também uma punição

plausível ao colaborador que trabalhar com uma carga de qualquer jeito, para que ele saiba que não deve fazer de novo.

## **PROPOSTA PARA O PROBLEMA 5 – CORTE DE PERECÍVEIS**

Os perecíveis que são cortados do voo trazem muita dor de cabeça para todos os envolvidos, o despachante que não despacha a carga, a companhia aérea que não transporta, o cliente que não recebe, e por ser uma carga com prazo de validade extremamente curto, pode acabar estragando nesse meio tempo, trazendo prejuízos pra todo mundo. A solução para que isso não ocorra então, é dar uma atenção especial para esse tipo de carga, sempre quando souber que ela vai chegar, já se prontificar em analisar seu estado e resolver qualquer problema o mais rápido possível, e entrar em um acordo com o cliente também pode ajudar muito, para que o cliente avise com antecedência que a carga que vai passar pelo trânsito é perecível e deve ser tratada com prioridade.

Todas as propostas são simples, o difícil talvez seja a conscientização pessoal de cada colaborador em entender que ele faz toda a diferença no processo então deve fazer tudo com máxima cautela. A única que exigiria gasto financeiro seria a desburocratização, sendo necessário investir em meios digitais para deixar o processo mais rápido e até mesmo favorável ao meio ambiente.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Na atual situação do comércio exterior atual com os estreitamentos das relações entre mercados internacionais, há conseqüentemente um aumento na competição por estes mercados e a maneira como os governos tratam o comércio exterior com regulamentos e normas podem ser determinantes, levando em conta que o comércio entre países é um grande gerador de giro de capital, favorecendo as economias envolvidas. Aliados a este estreitamento há o aumento de cargas transportadas pelo modal aéreo que embora não seja o mais adequado a cargas de baixo valor agregado, tem se tornado a solução mais viável para cargas urgentes e de alto valor agregado com pequenos volumes. Com o presente trabalho foi analisado o procedimento de desembaraço da carga no Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Guarulhos, no Estado de São Paulo, que foi responsável pela movimentação de pouco mais de 240 mil toneladas de cargas no processo de exportação, objetivando a contribuição para o conhecimento do processo de

despacho de cargas aduaneiras no citado aeroporto. Para analisar os fatos de maneira mais precisa foi elaborada pesquisa de campo, com elaboração de questionário, com o objetivo de coletar as informações de despachantes aduaneiros, que são os profissionais responsáveis pelo desembaraço da carga, com vistas a verificar a atualidade do processo (referenciado na literatura), que pela sua própria dinâmica necessita e constantes revisões. Os resultados da pesquisa foram compilados e obtidos cinco pontos considerados mais críticos no processo: Falta de pessoas qualificadas para atuar com comércio exterior; Cargas indisponíveis, que são as divergências entre o documento e o físico; Canal amarelo/vermelho, que ocorre quando a Receita Federal necessita conferir de maneira mais detalhada a carga e seus documentos; Avarias na carga, ou danos físicos que atrasam e até impedem a conclusão do processo; Cortes de perecíveis referem-se ao não embarque de cargas perecíveis que por sua própria característica, tem como vital o seguimento do cronograma, podendo gerar problemas de relocação e de perdimento da carga.

Para os problemas mencionados acima foram feitas proposição com vistas a sua diminuição com conseqüente melhoria do processo. Tais melhorias correspondem a melhor qualificação de profissionais e investimentos das empresas envolvidas, procedimentos menos burocráticos nos setores públicos e investimentos em tecnologia e servidores, melhores práticas dos envolvidos no processo. Processos que exigem a intervenção humana estão suscetíveis a um percentual de erro, quanto mais manual o processo maior essa suscetibilidade. Processos automatizados diminuem o percentual de erro, entretanto os custos nem sempre tornam tais processos atrativos, então os investimentos em tecnologia que dão suporte aos trabalhos manuais parecem mais adequada no momento e ao próprio procedimento na movimentação e desembaraço de carga.

O trabalho demonstra e reforça a ideia de que investimentos são necessários no Brasil para capacitar mão de obra para diversos setores, inclusive no modal de transporte aéreo analisado, bem como a necessidade de procedimentos mais transparentes e eficientes envolvendo os setores públicos que muitas vezes estão defasados em comparação com o setor privado, isso tudo para tornar o país cada vez mais competitivo no âmbito do comércio internacional.

## REFERÊNCIAS

DIAS, REINALDO; RODRIGUES, WALDEMAR. **Comércio Exterior: Teoria e Gestão**. 3ª Edição, São Paulo: Editora Atlas, 2012.

Grucargo. **Processo de Exportação**. Disponível em:

<<http://www.grucargo.com.br/processo-de-exportacao.aspx>> Acesso em 08 out. 2017.

Grucargo. **Terminal de cargas**. Disponível em: <<http://www.grucargo.com.br/terminal-de-cargas.aspx>> Acesso em 08 out. 2017.

LM Acessoria. **Entenda o que é o despacho aduaneiro**. Disponível em:

<<http://www.lmrsassessoria.com.br/entenda-o-que-e-despacho-aduaneiro/>> Acesso em 08 out. 2017.

LUDOVICO, NELSON. **Logística Internacional: um enfoque no comércio exterior**. 3ª Edição, São Paulo, 2012, Editora Saraiva.

MINERVINI, NICOLA. **O exportador: ferramentas para atuar com sucesso no mercado internacional**. 5ª Edição, São Paulo: Editora Pearson Prentice Hall, 2008

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Base de dados do Comércio Exterior Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/base-de-dados-do-comercio-exterior-brasileiro-arquivos-para-download>> Acesso em 08 out. 2017.

Receita Federal. **Despacho Aduaneiro**. Disponível em:

<<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/etapas-do-despacho-aduaneiro-de-importacao/desembaraco-aduaneiro>> Acesso em: 08 out. 2017.

SOARES, CLÁUDIO CÉSAR. **Introdução ao comércio exterior: fundamentos teóricos do comércio internacional**. São Paulo: Editora Saraiva, 2004,

VAZQUEZ, JOSÉ LOPEZ. **Comércio Exterior Brasileiro**. 11ª edição, São Paulo, 2015,

Editora Atlas.

VIEIRA, GUILHERME BERGMANN BORGES. **Transporte Internacional de Cargas**. 2ª  
Edição, São Paulo, 2002, Editora Aduaneiras.