

ANÁLISE COMPARATIVA DO PROCESSO DE DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO DE MERCADORIAS DO PORTO DE LUANDA/ANGOLA *VERSUS* DO PORTO DE ITAJAÍ/BRASIL¹

Chirlene Lúcia Francisco Lino²
Julio Cesar Zilli³

Resumo

O despacho aduaneiro de importação possui o intuito de analisar a veracidade dos dados declarados pelo importador em relação à mercadoria importada, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro. **Tema:** Diante do exposto, o estudo possui como tema os procedimentos de despacho aduaneiro de importação, envolvendo os portos de Luanda/Angola e Itajaí/Brasil. **Objetivo:** A partir do tema, o estudo objetivou analisar comparativamente os procedimentos de despacho aduaneiro de importação de mercadorias do porto de Luanda/Angola *versus* do porto de Itajaí/Brasil. **Metodologia:** Quanto aos fins de investigação à pesquisa enquadrou-se como descritiva e exploratória e quanto aos meios de investigação caracterizou-se como de campo, documental e bibliográfica. Como instrumento de coleta de dados optou-se por uma entrevista *in loco* nos portos de Luanda/Angola e Itajaí/Brasil, com abordagem qualitativa. **Síntese dos Resultados:** Os resultados indicaram diferenças relacionadas a integração e informatização dos procedimentos do despacho aduaneiro de importação, considerados fundamentais para o processo, no sentido em que favorecem a transparência, redução de tempo e custos. O Brasil adota essa prática para execução do despacho aduaneiro a mais de quinze anos, sendo que o Porto de Luanda/Angola ainda encontra-se em fase de estruturação e informatização.

Palavras chave: Despacho aduaneiro. Importação. Porto de Luanda. Porto de Itajaí.

Abstract

The import customs clearance has the aim of examining the veracity of the data declared by the importer in relation to imported goods, with a view to customs clearance. **Subject:** Given the above, the study has as its theme the procedures for import customs clearance, involving the ports of Luanda / Angola and Itajai / Brazil. **Objective:** From the theme, the study aimed at comparing the procedures for import customs clearance of goods from the port of Luanda / Angola versus the port of Itajai / Brazil. **Methodology:** As for research purposes to research framed as descriptive and exploratory research on means characterized as field, documents and literature. As an instrument of data collection was chosen for an interview in the ports of Luanda / Angola and Itajaí / Brazil, with a qualitative approach. **Summary of Results:** The results indicated differences related to integration and computerization of the import customs clearance, considered essential to the process, in the sense that promote transparency, reducing time and costs. Brazil adopts this practice for the implementation of customs clearance over fifteen years, and the Port of Luanda / Angola is still in the process of structuring and computerization.

¹ Trabalho apresentado ao GT3 – Relações Internacionais

² Graduada, Administração com linha Específica em Comércio Exterior - UNESC

³ Professor, Administração com linha Específica em Comércio Exterior - UNESC

Keywords: Customs Clearance. Import. Luanda Port. Itajaí Port.

1 INTRODUÇÃO

Com o advento da globalização no século XX, o comércio internacional intensificou-se, dadas às facilidades tecnológicas, modais de transporte mais rápidos e eficientes, meios de comunicação mais velozes, provocando assim, a grande movimentação de pessoas, mercadorias e serviços de um país para o outro (TAVARES, 2005).

Contudo, o crescimento do comércio internacional instigou uma adequação por parte da logística internacional, quer seja em termos burocráticos ou em infraestruturas, pois alguns países não se encontravam preparados para este crescimento e tão pouco para o escoamento da sua produção destinada ao mercado externo (MARINI, 2010). Para que o comércio exterior dos países torne-se mais competitivo é necessário que os aspectos como a gestão portuária e o processo de despacho aduaneiro sejam feitos de uma forma rápida e segura, evitando assim, custos extras para os exportadores e importadores (MARINI 2010).

No contexto das relações internacionais, Angola vem crescendo economicamente desde a conquista da paz em 2002, uma vez que o fluxo das importações e exportações tem registrado constante aumento. O porto de Luanda é o porto mais movimentado do país, sendo responsável por 70% das importações Angolanas. De acordo com o Conselho Nacional de Carregadores Angola (CNCA), em 2011 o volume de importação do porto de Luanda foi de 7.940.148,65 toneladas (CNCA, 2012).

Deste modo, torna-se importante que Angola adéque todas as áreas ligadas ao comércio exterior, atendendo com eficácia o fluxo de importações e exportações, com destaque para o despacho aduaneiro de importação por ser um procedimento fiscal pelo qual todas as mercadorias passam necessariamente, a fim de serem nacionalizadas.

No outro lado do oceano o Brasil, uma economia emergente no cenário mundial, possuindo um fluxo de comércio exterior crescendo significativamente de igual modo. Um dos portos brasileiros que vem destacando-se em movimentação de

contêineres é o porto de Itajaí/SC. Em 2011 o porto de Itajaí observou o volume de 10.446.720,00 toneladas, dentre as quais 4.489.023 correspondem às importações (PORTO DE ITAJAÍ, 2012).

Nesse sentido, remete-se a necessidade também de um aprimoramento contínuo no comércio exterior brasileiro, tendo em conta a dependência do transporte rodoviário na logística nacional que acaba acarretando no processo de logística internacional problemas no acesso aos portos, bem como necessidade de ampliação e modernização das estruturas portuárias (TAVARES, 2005).

O porto de Itajaí/SC tem passado por processos de reestruturação a fim de tornar-se mais competitivo. A consultora britânica *Drewry's*, posicionou o porto de Itajaí como o segundo porto do mundo em crescimento na movimentação de cargas, a partir dos resultados do período de janeiro a setembro de 2010 (PORTO DE ITAJAÍ, 2012).

Sabendo que todas as mercadorias escoadas pelos portos de Itajaí/SC e de Luanda/Angola passam obrigatoriamente por procedimentos de despacho aduaneiro a fim de serem desembaraçadas, a presente pesquisa visou analisar comparativamente os procedimentos de despacho aduaneiro de importação de mercadorias do porto de Luanda/Angola *versus* porto de Itajaí/Brasil.

2 A RELAÇÃO COMERCIAL BRASIL X ANGOLA

A relação econômica entre Brasil e Angola iniciou-se quando os primeiros escravos africanos foram trazidos ao Brasil para trabalhar em lavouras de cana de açúcar. Desta forma, Angola participou de forma ativa na formação do povo brasileiro, principalmente na região nordeste que é considerada a mãe negra do Brasil (CUNHA, 2002).

Além da mão de obra escrava, Angola exportava para o Brasil alguns produtos como: ouro em pó, marfim, óleo de amendoim, cera branca e amarela, azeite de dendê, e o Brasil por sua vez exportava para Angola produtos nativos como: aguardente, açúcar, tabaco e outros e reexportava produtos oriundos da Europa e Ásia tais como: tecidos, lenços, vinho e manteiga (CUNHA 2010).

A relação entre Angola e o Brasil aprofundou-se quando da independência de Angola em 1975, pois o Brasil foi o primeiro país a reconhecer a independência de Angola (ADOOR NETO, 2010).

Como resultado de um longo tempo de colonização portuguesa e quase três décadas de guerra civil, a população angolana passou por situações difíceis, e apenas em 2002 é que o país conheceu a paz, e vem se desenvolvendo economicamente. Setores como a agricultura foram prejudicados em decorrência das minas terrestres, e também com a guerra civil foram arruinadas indústrias manufatureiras, infraestruturas, capital físico e financeiro, governo e cerca de quatro milhões de pessoas ficaram desalojadas (ANTONIO; SILVA, 2010).

Com o crescimento econômico rápido de Angola, o país tem aumentado à necessidade de importar mercadorias, bens de consumo e de capital com o intuito de alavancar a indústria nacional (ANTONIO; SILVA, 2010).

As relações comerciais entre Brasil e Angola tiveram uma grande importância nos anos 1980 até 1992, onde as trocas comerciais atingiram o valor de US\$/FOB 250 milhões anuais, representando um fluxo nos dois sentidos de mais de US\$/FOB 3 bilhões durante os 12 anos. Porém, verificou-se uma queda nas trocas comerciais entre os dois países com a retomada da guerra civil de Angola em 1992. A partir de 1995, as relações comerciais vêm crescendo gradualmente (ADOOR NETO, 2010)

A Tabela 1 apresenta a relação comercial entre Brasil e Angola. no período de 2001 a 2012, contemplando 12 anos, destacando os volumes de exportação, importação, corrente de comércio e o saldo comercial.

Tabela 1 - Relação Comercial Brasil x Angola de 2001 a 2012 – US\$/FOB

Ano	Exportação	Importação	Saldo	Corrente de Comércio
2001	142.008.853	174.837.212	-32.828.359	316.846.065
2002	199.562.411	11.629.324	187.933.087	211.191.735
2003	235.469.291	7.551.779	227.917.512	243.021.070
2004	357.150.788	3.580.646	353.570.142	360.731.434
2005	521.326.869	120.231	521.206.638	521.447.100
2006	837.778.648	459.499.620	378.279.028	1.297.278.268
2007	1.218.235.629	946.332.224	271.903.405	2.164.567.853
2008	1.974.575.752	2.236.426.952	-261.851.200	4.211.002.704
2009	1.333.008.513	137.760.201	1.195.248.312	1.470.768.714
2010	947.119.243	494.454.461	452.664.782	1.441.573.704

2011	1.073.706.755	438.078.678	635.628.077	1.511.785.433
2012	1.144.542.058	45.921.774	1.098.620.284	1.190.463.832

Fonte: ALICEWEB (2013).

De acordo com a Tabela 1, percebe-se que no ano de 2001 a relação comercial do Brasil e Angola foi deficitária, uma vez que o saldo comercial negativo foi de US\$/FOB 32.828.359. Nos anos posteriores até 2007, verifica-se que o saldo comercial é sempre positivo e com uma corrente de comércio mantendo o seu crescimento a cada ano. Entretanto, em 2008, novamente verificou-se um *déficit* no saldo comercial, apesar de uma corrente de comércio também crescente a favor de Angola.

Nos anos de 2009, 2010 e 2011 o volume de exportações para Angola é bastante superior aos volumes de importação, com destaque para os fechamentos de 2009 e 2012 onde o volume de importação foi significativamente reduzido, em comparação com os anos anteriores.

Ainda sobre as relações comerciais entre o Brasil e Angola, ressalta-se que os produtos exportados para Angola são predominantes os serviços e os produtos primários na proporção de 11%. Em relação a Angola, as exportações para o Brasil são dominadas na ordem dos 100% petróleo e seus derivados. Frisa-se neste íterim que as economias dos dois países crescem, dando oportunidade aos setores subexplorados como turismo e franquias (MDIC 2012)

2.1 DESPACHO ADUANEIRO

Werneck (2009) conceitua despacho aduaneiro como a análise da veracidade dos dados declarados pelo importador ou exportador em relação à mercadoria importada ou exportada com o intuito de proteger o mercado interno e evitar práticas desleais de competição.

O despacho aduaneiro serve também como verificador do valor aduaneiro da mercadoria, sendo este o custo da importação, acrescido do valor do frete, seguro, mais os gastos relativos à carga e descarga da mercadoria (WERNECK, 2009).

O processo de despacho aduaneiro é um assunto que remete a uma especial importância, pois em decorrência da globalização o número de negociações entre as

nações obteve um aumento significativo e culminou para a criação de blocos econômicos, quebra de barreiras alfandegárias e conseqüentemente maior fluxo de trocas entre os países (PETRI; WEBER, 2006).

Sendo assim, os países passaram a necessitar de estrutura aduaneira que os permitisse suportar o grande tráfego de mercadorias, adotando um controle físico, documental e fiscal minucioso das mercadorias que adentram as fronteiras alfandegadas (PETRI; WEBER, 2006).

Deste modo, causou a necessidade de reestruturação não só das aduanas, mas de todos os elementos relacionados ao comércio exterior, com destaque para os portos, pelo fato dos mesmos representarem os principais canais de entrada e saída das mercadorias nos países, os portos tornaram-se a zona primária mais usada devido ao meio de transporte que neles transitam o “navio”, que alberga um número elevado de mercadorias a um custo menor (UNESP, 2003).

Porém, no que concerne ao processo de importação, este segue o mesmo padrão em quase todos os países, dividindo-se tecnicamente em três etapas a administrativa, a cambial e a fiscal. Na etapa administrativa, pede-se a autorização do órgão de direito do país para efetuar determinada importação, na parte cambial, onde há o pagamento das divisas no exterior e a parte fiscal ocorre o controle, físico e tributário da mercadoria pelo órgão aduaneiro do país, ou seja, onde se processa o despacho aduaneiro (UNESP, 2003).

Há uma constante preocupação com toda essa cadeia inerente a importação, com destaque para o despacho aduaneiro, que embora direcionado pela Organização Mundial das Aduanas (OMA), existem algumas peculiaridades nos procedimentos aduaneiros e nas estruturas de comércio exterior entre os países (ROCHOLL, 2009).

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Quanto aos fins a presente pesquisa classificou-se como descritiva e exploratória. A pesquisa descritiva é aquela em que o pesquisador observa e analisa os fatos sem interferência e sem modificá-los (ANDRADE, 2007). Neste sentido, a

pesquisa objetivou descrever e comparar os processos de despacho aduaneiro das mercadorias importadas no porto de Luanda/Angola e no porto de Itajaí/Brasil.

A pesquisa exploratória dá-se quando o tema em estudo é novo e não se trabalha com hipóteses, apenas definem-se objetivos e aprofundam-se informações em relação ao assunto (CERVO; BERVIAN, 2007). Sendo assim, a pesquisa enquadrou-se como exploratória, pois não existem ainda estudos sobre a análise comparativa dos processos de despacho aduaneiro de importação entre os portos de Luanda/Angola e o de Itajaí/Brasil.

Quanto aos meios de investigação a presente pesquisa classificou-se como bibliográfica, documental e de campo. A pesquisa bibliográfica é aquela em que é feita o levantamento dos assuntos inerentes aos temas abordados na ótica dos estudiosos (BARROS; LEHFELD, 2000). Com isso, utilizaram-se no desenvolvimento da pesquisa livros, artigos e dados oficiais do ALICEWEB do Brasil e do Conselho Nacional dos Carregadores de Angola (CNCA).

A pesquisa documental é aquela em que os dados são retirados de documentos oficiais, onde as informações podem ser atuais ou não, podendo ser adquiridas de forma escrita ou áudio visual (MARCONI; LAKATOS, 2002). Para a obtenção de informações relativas ao tema fez-se necessário a análise de leis e decretos da Receita Federal do Brasil e do próprio Regulamento Aduaneiro vinculado ao processo de despacho aduaneiro de importação no Brasil e em Angola.

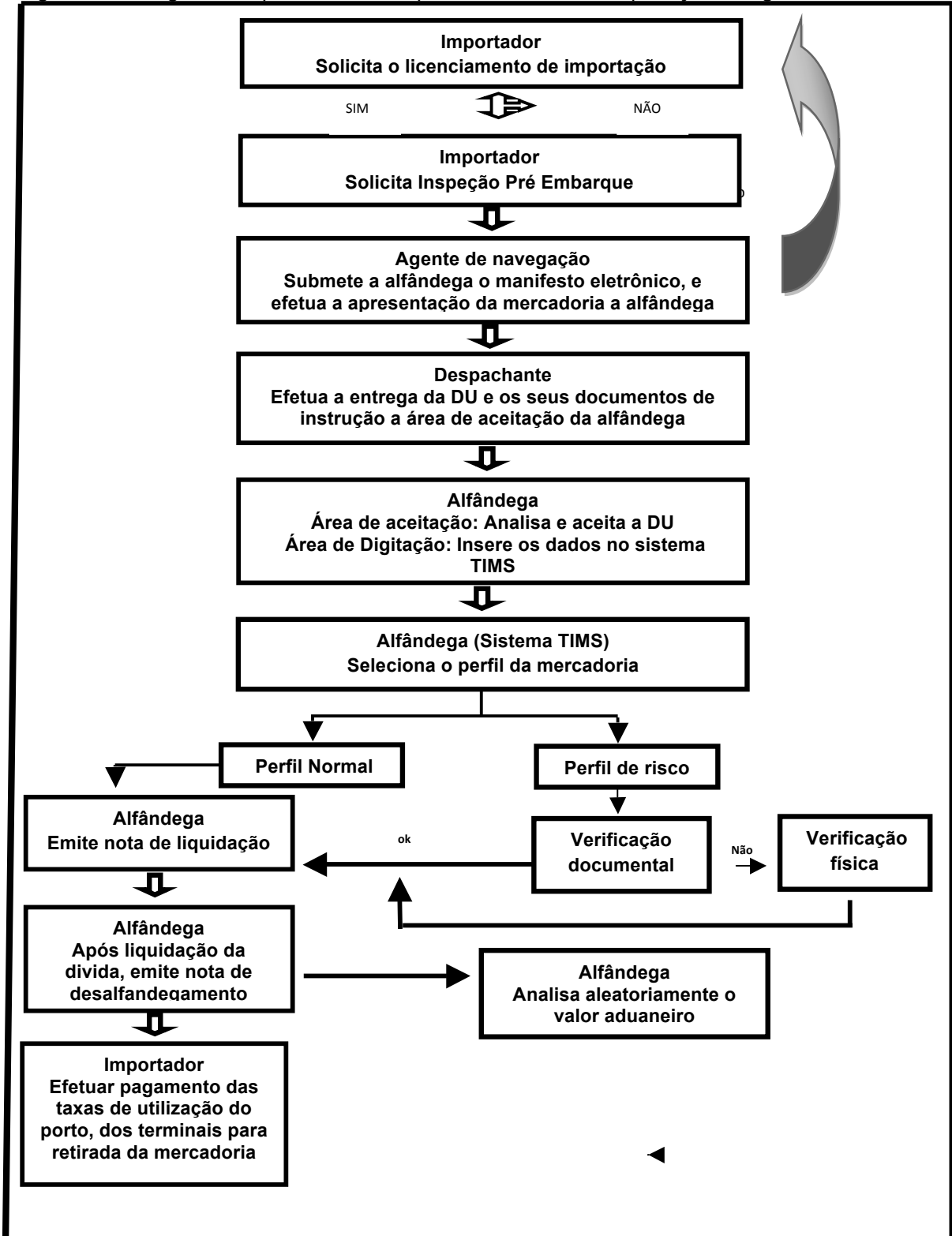
Na pesquisa de campo os dados levantados pelo pesquisador são coletados no local do fenômeno em estudo, por meio de entrevistas, depoimentos, questionários e estudos de casos (BARROS; LEHFELD, 2000). Desta forma, foi realizada uma visita *in loco* no Serviço Nacional das Alfândegas de Luanda (SARL) em Angola e também junto a um despachante oficial no porto de Itajaí/Brasil no período de janeiro a junho de 2012.

Durante as visitas, utilizou-se a técnica qualitativa, por meio de uma entrevista (TEIXEIRA, 2005) para compreender todo o processo de despacho e assim, comparar os procedimentos de despacho aduaneiro de importação usados nos portos em estudo.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

4.1 PROCESSO DE DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO – ANGOLA

Figura 1 - Fluxograma do processo de despacho aduaneiro de importação – Angola.



Para iniciar o processo de licenciamento das mercadorias, o importador em Angola submete ao Sistema Integrado de Comércio Externo (SICOEX) um Documento Único (DU) provisório constando informações necessárias para análise e posterior licenciamento da importação. O preenchimento do DU provisório é de responsabilidade do despachante autorizado pelo importador. Após a aprovação da licença, o despachante imprime o DU devidamente validado no SICOEX, que passa a ser o documento correspondente à licença de importação.

O prazo estabelecido pelo Ministério do Comércio para a concessão da licença é de três e cinco dias para as licenças automáticas e não automáticas respectivamente. De posse do licenciamento, o importador solicita a inspeção pré-embarque das mercadorias no porto de origem, na qual verifica-se o preço, qualidade, quantidade, as características, comerciais, técnicas, sanitárias, e a classificação pautal da mercadoria. Com isso, o importador recebe o certificado ADV, e tendo efetuado a inspeção pode isentar-se da vistoria física da mercadoria.

Antes da chegada da carga ao país, os agentes de navegação submetem eletronicamente um manifesto à alfândega por intermédio do Sistema de Gestão Eletrônica de Manifestos de Carga (SIGEMAC), onde são registradas todas as informações referentes à carga transportada.

Quando o navio atraca no porto de Luanda, o agente de navegação informa a autoridade aduaneira sobre a chegada da carga, por intermédio de uma declaração sumária de transporte.

Estando a mercadoria no porto, o importador inicia os procedimentos aduaneiros para o desembarço da mesma. Efetua a entrega do DU, o Conhecimento de Embarque (*Bill of Lading*), o Certificado do Conselho Nacional de Carregadores de Angola (CNCA), a Fatura original, a Fatura licenciada pelo Ministério do Comércio e o Atestado de Inspeção Pré-Embarque (ADV), ou submete os mesmos por intermédio do Sistema Integrado Aduaneiro (SIADU). Além dos documentos citados, podem existir outros exigidos de acordo com natureza da mercadoria.

Desta forma, a área de aceitação da SRAL analisa o DU e os seus documentos de instrução. Caso haja alguma inconformidade com a documentação a mesma é devolvida ao despachante a fim de corrigir os desvios existentes.

Uma vez aceite, é selecionado um perfil para a mercadoria. A seleção do perfil das mercadorias é feita por intermédio do sistema TIMS, com o qual dependendo do tipo da mercadoria importada, do perfil do importador, do perfil do despachante e outros aspectos relacionados ao processo de despacho, alguns DU's acionam o perfil de risco.

Quando o DU aciona o perfil de risco é encaminhado para a área de verificação documental onde é realizada uma análise minuciosa de forma a apurar a existência de alguma inconformidade. Nos casos em que se apura alguma suspeita por parte do técnico desta área é solicitada uma inspeção física da mercadoria. Quando não se apura risco algum, o processo da mercadoria é direcionado para o estado de "aguarda pagamento".

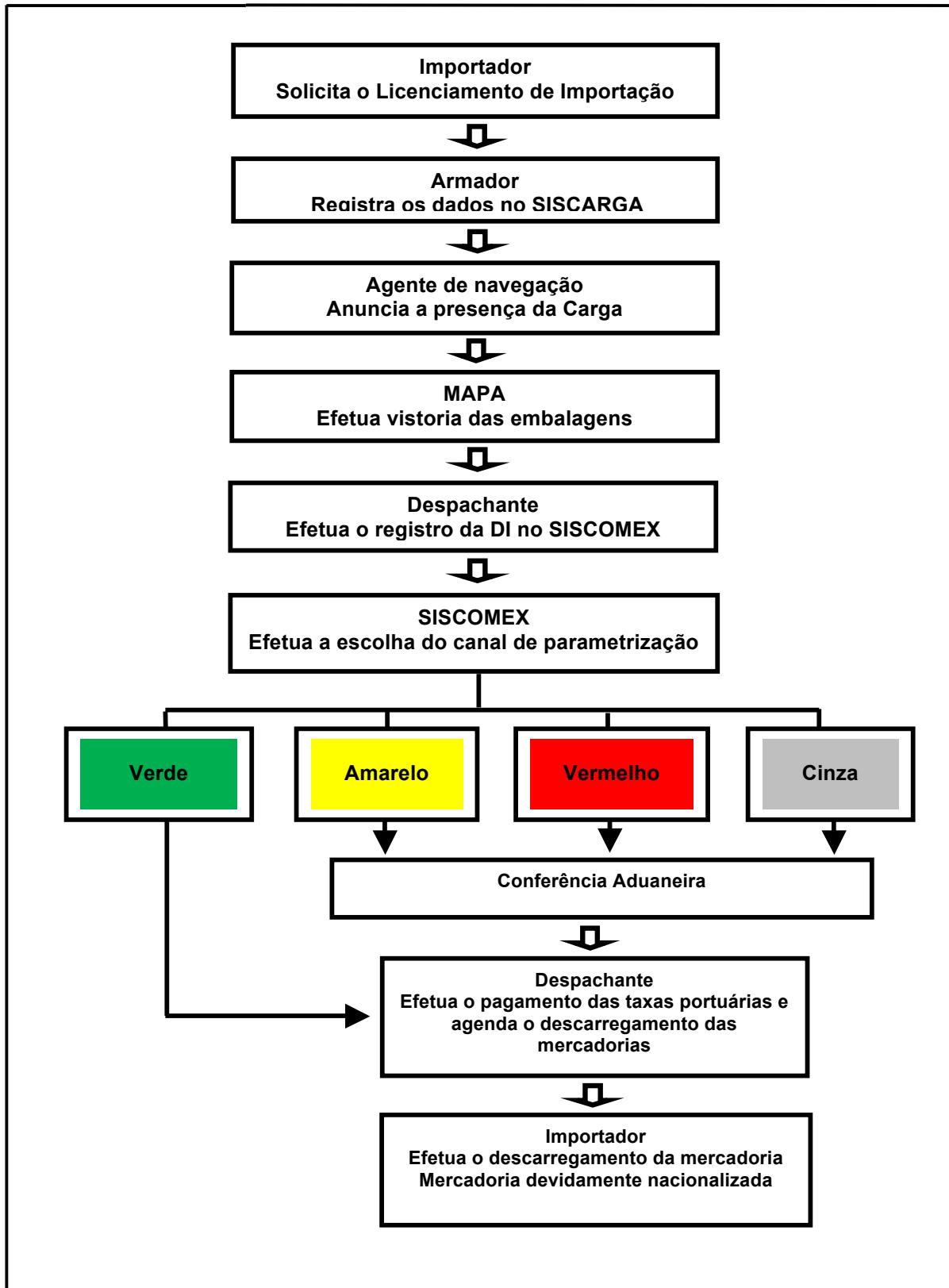
Posteriormente o processo segue para a área de contabilidade que insere os respectivos dados no sistema contábil da instância constituindo uma dívida que o importador deve liquidar no prazo de dez dias uteis. Com os devidos pagamentos efetuados em alguma instituição financeira a mercadoria é liberada, ou seja, é emitida à nota de desalfandegamento.

Os processos normais de despacho levam de dois a quatro dias, e nos processos em que há vistoria das mercadorias o desembaraço é feito entre cinco a oito dias. Com a nota de desalfandegamento o despachante ou importador está apto para retirar a mercadoria do terminal portuário, porém condicionado aos procedimentos portuários.

O porto de Luanda recebe a nota de desalfandegamento da SRAL, que passa por uma análise e caso positivo é encaminhada para a área de segurança que emite uma pré-fatura. A área de faturamento recebe a pré-fatura, e posteriormente emite a fatura da taxa de utilização do porto, denominada EP14. O importador efetua também o pagamento dos custos portuários relacionados ao terminal de armazenagem da mercadoria, denominada EP17. Com estes processos liquidados, o importador está apto a retirar a sua mercadoria do porto, entre cinco a dez dias.

4.2 PROCESSO DE DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO – BRASIL

Figura 2 - Fluxograma do processo de despacho aduaneiro de importação – Brasil.



O importador no Brasil deve verificar antes do embarque da mercadoria, qual procedimento administrativo a sua mercadoria está sujeita. Este procedimento pode ser feito por intermédio do SISCOMEX ou no *site* do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Nos casos em que a mercadoria é sujeita a Licença de Importação (LI) automática o sistema difere a importação automaticamente, logo após o seu registro. Caso a mercadoria estiver sujeita a LI não automática, a mesma fica condicionada a anuência do órgão a que pertence o produto, podendo levar de cinco a dez dias úteis. Os pedidos de licença são efetuados no SISCOMEX, previamente ao embarque da mercadoria.

Uma vez autorizada à importação da mercadoria, o armador ou agente de carga deve prestar informações relativas à carga no Sistema de Carga (SISCARGA). Após a chegada da carga no porto, o agente do armador deve obrigatoriamente anunciar no Sistema de Comércio Exterior (SISCOMEX) a presença de todas as cargas que baixaram no terminal. O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) efetua a fiscalização das embalagens de suporte (*pallets*, caixas), com o objetivo de evitar a entrada no território aduaneiro brasileiro de pragas.

De posse do CE Mercante e com a mercadoria presente no porto, o despachante inicia o registro da DI no SISCOMEX e verifica os horários da parametrização no sistema. Com parametrização no canal verde a mercadoria é automaticamente desembaraçada. No canal amarelo a Receita Federal do Brasil efetua a análise documental e no canal vermelho, procede-se com a inspeção física das mercadorias. No canal cinza, além da vistoria efetua-se o controle do valor aduaneiro da importação.

Com o desembaraço concluído, envolvendo todos os intervenientes, o SISCOMEX emite automaticamente o Comprovante de Importação (CI). Para que a mercadoria seja retirada do porto, o despachante entrega no setor de COMEX do porto os documentos exigidos para a liberação. Com o processo liberado (em média em quatro horas) o importador efetua um *download da fatura* no *site* do porto que fica disponível depois de aproximadamente 4 horas e efetua o pagamento. O despachante agenda via sistema um horário para o carregamento da mercadoria.

4.3 DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO ANGOLA X BRASIL

Para a análise comparativa dos processos de despacho aduaneiros em estudo, destaca-se o Quadro 1 com uma síntese das principais informações relativas aos processos de despacho aduaneiro de importação do Porto de Luanda/Angola e do Porto de Itajaí/Brasil.

Quadro 1- Processo de despacho de importação porto de Luanda *versus* porto de Itajaí.

Despacho Aduaneiro De Importação	Porto de Luanda/Angola	Porto de Itajaí/Brasil
Licenciamento de importação	Emitido eletronicamente via SICOEX.	Emitido eletronicamente via SISCOMEX
Inspeção pré embarque	Inspeção anteriormente ao embarque por empresas inspetoras (emissão do ADV ou CRF)	Não se aplica
Manifesto de carga	Armador submete eletronicamente o manifesto da carga a alfândega via SIGEMAC.	Armador disponibiliza eletronicamente no SISCARGA para gerar o CE Mercante.
Presença da carga	Declaração sumária dos meios de transporte emitida pelo agente de navegação.	Via SISCOMEX, todas as cargas que baixaram no terminal portuário.
Vistoria das embalagens	Não se aplica	Efetuada pelo MAPA.
Registro da Declaração Aduaneira de Importação	O despachante efetua a entrega física do D.U e demais documentos a área de aceitação da SRAL, ou submete via SIADU.	O despachante efetua o Registro da DI via SISCOMEX.
Seleção parametrizada	O Sistema TIMS seleciona o perfil para a mercadoria.	O SISCOMEX seleciona o canal de parametrização.
Pagamento dos direitos de importação	A SRAL emite uma nota de liquidação, a ser liquidada pelo importador, em alguma instituição bancária.	Débito efetuado automaticamente da conta corrente informada pelo importador na DI.
Desembaraço da mercadoria	Após a liquidação da dívida é emitida a nota de desalfandegamento.	Após o registro da DI o SISCOMEX gera o Comprovante de Importação.
Carregamento da mercadoria no porto	Importador efetua o pagamento das taxas EP14 e EP17 e após o pagamento retira a mercadoria do porto. Aproximadamente entre 5 á 10 dias.	Importador efetua o pagamento dos direitos portuários e com agendamento eletrônico no <i>site</i> do porto, retira a mercadoria por volta de 2 dias.

Por intermédio do Quadro 1 é possível visualizar que a principal diferença entre os processos de despacho aduaneiro de importação de mercadorias do porto de Luanda *versus* porto de Itajaí centra-se na integração informatizada dos processos.

Nota-se que os processos de despacho inerentes ao porto de Luanda foram recentemente informatizados, porém, processa-se por meio de diferentes sistemas nomeadamente o SICOEX para os licenciamentos, o SIGEMAC para os manifestos, o SIADU para a submissão dos DU, sendo que este último quando da pesquisa *in loco* era majoritariamente entregue fisicamente, e o sistema TIMS usado internamente pela Alfândega de Angola para o gerenciamento de informações e para as parametrizações. Em contrapartida, o processo de despacho relativo ao porto de Itajaí/Brasil é todo processado por intermédio do SISCOMEX. Outra diferença notável nos trâmites dos dois processos é a inspeção pré-embarque exigida para algumas importações para Angola.

Com a pesquisa foi possível verificar também que a retirada das mercadorias nos terminais do porto de Luanda/Angola depende muitas vezes do congestionamento do mesmo, ou seja, depois que são pagos os direitos de utilização do porto e os direitos dos terminais, o importador ainda leva de 5 a 10 dias para conseguir retirar a sua mercadoria.

No porto de Itajaí/Brasil os agendamentos são efetuados *online*. Depois de pagas às taxas dos terminais o importador efetua um agendamento, normalmente é possível agendar para o dia seguinte, com isso o porto de Itajaí organiza devidamente os contêineres de acordo aos horários marcados para o carregamento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o aumento acirrado do comércio internacional, os países vêm adotando estratégias diferenciadas a fim de poderem atender com efetividade aos grandes volumes de exportações e importações. Destacam-se entre os principais desafios na liberação de mercadorias, a racionalização do tempo e principalmente a redução dos custos inerentes à operação.

Desta forma, sendo o despacho aduaneiro um procedimento fiscal, pelo qual todas as mercadorias importadas e exportadas passam obrigatoriamente, remete-se a uma atenção especial, pois havendo morosidade no processo de despacho aduaneiro, o importador sujeita-se ao pagamento das taxas adicionais.

Neste sentido, o presente estudo objetivou analisar comparativamente os processos de despacho aduaneiro de importação de mercadorias dos portos de Luanda/Angola e Itajaí/Brasil.

Verificou-se que pelo fato do despacho aduaneiro de importação no Brasil ser efetuado de forma sistematizada e integrada, fornece ao importador a autonomia de executar o seu próprio despacho por intermédio de um representante legal. Em Angola a execução do despacho propriamente dito é de responsabilidade da alfândega, cabendo apenas ao importador submeter os documentos corretamente preenchidos para o devido desembaraço.

Desta forma, sugere-se que Angola informatize e integre todos os serviços inerentes ao processo de despacho aduaneiro, uma vez que a sistematização e integração dos serviços otimizam o tempo, e reduzem os gastos inerentes aos processos.

No Brasil o despacho aduaneiro de importação é efetuado pelo Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) há 15 anos, agilizando os processos de liberação, permitindo que o representante legal do importador execute os procedimentos com vistas ao desembaraço da sua mercadoria. Cabe a este a responsabilidade de executar adequadamente os procedimentos, para racionalizar o tempo e obter êxito no processo, pois o sistema informatizado é eficaz em fornecer o *feedback* dos procedimentos.

Por outro lado, em Angola a informatização e integração do processo de despacho aduaneiro tanto na exportação, como na importação são recentes. O Sistema Integrado de Comércio Externo (SICOEX) entrou em funcionamento em março de 2012, porém não integra ainda todas as atividades de comércio externo, atendendo apenas aos licenciamentos.

Sugere-se também que o porto de Luanda adote no seu modelo de gestão o sistema de agendamentos da retirada das mercadorias do porto *online*, facilitando a logística do importador. Nesse sentido, destaca-se que com essa pesquisa encontrou-se mais lições do Brasil para Angola, do que lições de Angola para o

Brasil, uma vez que as operações e controle aduaneiro no Brasil estão mais bem informatizados e controlados.

Acreditando que este artigo é um ponto de partida e incentivador para novos estudos na área de despacho aduaneiro e logística internacional em Angola, sugerem-se desta forma, o desenvolvimento de novos estudos enfocando as vantagens da informatização e uma possível integração do despacho aduaneiro em Angola, a gestão dos terminais do porto de Luanda/Angola, os processos de logística internacional em Angola e a análise do processo de despacho aduaneiro de exportação em Angola *versus* Brasil.

REFERÊNCIAS

ADDOR NETO, Alexander. **As relações entre o Brasil e Angola**. Disponível em: <<http://mnoticias.8m.com/ador01.htm>>. Acesso em: 25 abr. 2010.

ALICEWEB. **Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>> Acesso em: 24 abr. 2013.

ANDRADE, Maria Margarida. **Introdução a Metodologia do trabalho científico**. 8 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

ANTONIO, Flavio Patrício Afonso; SILVA, Marcio Clemente Gomes da. **Análise das relações comerciais recentes entre Angola e Brasil**. Disponível em: <<http://ozangolanos.blogspot.com.br/2010/11/analise-das-relacoes-comerciais.html>>. Acesso em: 24 abr. 2012.

BARROS, Aidil Jesus da Silveira; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Fundamentos de Metodologia científica**: Um guia para iniciação científica. 2 ed. São Paulo: Makron Books, 2000.

CERVO, Amado L; BERVIAN, Pedro A. **Metodologia Científica**. 5 ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

CONSELHO NACIONAL DE CARREGADORES ANGOLA. **Institucional/Produtos mais importados**. 2012. Disponível em: <<http://www.cnc-angola.com>>. Acesso em: 30 mar. 2011.

CUNHA, Silvio Humberto dos Passos. **As relações econômicas Brasil-Angola (1975-1988)**. Caderno CHR, Salvador, 2002.

MARCONI, Marini de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2002. .

MARINI, Luana. **Análise comparativa entre a utilização do regime de embarque antecipado versus o despacho aduaneiro normal nas exportações via porto de Itajaí- S.2010.90 f.** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em administração com hab. em Comercio Exterior) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Evolução do comércio exterior Brasileiro e mundial.** Disponível em: <
<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1486&refr=608>>. Acesso em: 11 mai. 2012.

PETRI, Fernanda Calil; WEBER, Beatriz Teixeira. **Os efeitos da globalização nos processos de integração dos blocos econômicos.** Reppila, Santa Maria, n, p.70-93, 20 set. 2003. Disponível em: <
<http://coral.ufsm.br/mila/publicacoes/reppilla/edicao02-2006/2006%20%20artigo%205.pdf>> Acesso em: 12 abr. 2012.

PORTO DE ITAJAÍ. **Institucional/Estatísticas.** 2012. Disponível em: <
<http://www.portoitajai.com.br/novo>>. Acesso em: 30 mar.2012.

ROCHOLL, Nataly Evelin Konno. **OMC e Matéria Tributária: Análise da Valoração Aduaneira, Jurisprudência e Controvérsias.** Portal Jurídico Investidura, Florianópolis/SC, 02 Abr. 2009. Disponível em: <
http://www4.jfrj.jus.br/seer/index.php/revista_sjrj/article/view/45/43> Acesso em: 12 abr. 2012.

TAVARES, Patrícia Ferreira Dos Santos Dias. **Análise da competitividade do porto de Itajaí.** 2005. 186 p. Dissertação (Mestre) - Curso de Administração, UDESC, Florianópolis, 2005.

TEIXEIRA, Elizabeth. **As três Metodologias: Academia, da ciência e da pesquisa.** 3 ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2005.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. **Manual de importação da Unesp.** Disponível em:<http://unesp.br/prad//mostra_arq_multi.php?arquivo=6557>. Acesso em 20 set. 2012.

WERNECK, Paulo. **Comercio exterior & despacho aduaneiro.** 4. ed. Curitiba: Juara, 2008.