CENTRO UNIVERSITÁRIO UNA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
Curso Superior em Administração: Habilitação em Comércio Exterior
4º ciclo, módulo B

João Henrique Ferreira Figueiredo

LOGÍSTICA DE TRÂNSITO ADUANEIRO PARA A REMOÇÃO DE CARGAS EM ZONA PRIMÁRIA

Efetivação da DTA Pátio para a remoção de cargas marítimas no Porto de Santos

Pesquisa científica interdisciplinar construída para a disciplina Estágio Supervisionado, do 4º ciclo, módulo B, do curso de Comércio Exterior, do Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, do Centro Universitário UNA.

Orientação: profª. Roberta Mourão Donato
Co-orientação: prof. Renato Braga Bicalho

Belo Horizonte
2015

RESUMO

A *Logística de Trânsito Aduaneiro para a remoção de cargas em Zona Primária*, publicada nos moldes de monografia pelo aluno João Henrique Ferreira Figueiredo, do curso de Administração com habilitação em Comércio Exterior do Instituto de Ciências Sociais e Humanas Centro Universitário UNA, aprofunda sobre a utilização da remoção de cargas em zona primária do modal marítimo, no sentido de promover a redução de custos de armazenagem e reduzir o tempo total de desembaraço da empresa JABIL DO BRASIL INDUSTRIA ELETROELETRONICA. Para tal propósito, foram realizadas Pesquisa Bibliográfica, comparação de dados, tabelas, gráficos entre outros para a fundamentação, melhor compreensão das questões estabelecidas como objetivos e ampliação do conhecimento sobre a utilização da Declaração de Transito Aduaneiro (DTA) na remoção de cargas. O seu desenvolvimento leva a conhecer como os recursos da DTA no desembaraço aduaneiro podem ser úteis e benéficos no cotidiano do Comércio Exterior Brasileiro.

Palavras-chave: DTA Pátio; Comércio Exterior, Logística, Porto de Santos.

RESUMEN

"La Logística de Aduanas de Tránsito para la eliminación de los cargos en Zona Primaria", publicados en líneas monografícas por el estudiante João Henrique Ferreira Figueiredo, de la Administración con la especialización en Comercio Exterior del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Centro Universitário UNA, profundiza en el manejo en la zona primaria de la navegación marítima, para promover la reducción de los costes de almacenamiento y reducir el tiempo total de la liquidación de empresa JABIL DE BRASIL Industria Electrónica de carga. Para ello, llevamos a cabo la investigación bibliográfica, la comparación de datos, tablas, gráficos, etc., para el razonamiento, una mejor comprensión de los temas establecidos como metas y expansión del conocimiento sobre la utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero en el manejo de materiales. Su desarrollo lleva a conocer como los recursos del DTA en el despacho de aduanas puede ser útil y beneficiosa en el Comercio Exterior diario Brasileño.

Palabras-clave: DTA Patio; Comercio Exterior, Logística, Puerto de Santos.

ABSTRACT

The Customs Transit Logistics for removing goods in Primary Zone, published in the final paper of the student João Henrique Ferreira Figueiredo, of course Administration with specialization in Foreign Trade of the Institute of Social Sciences and Humanities in Centro Universitário UNA, deepens on the use removing loads primary area of maritime zone, to promote the reduction of storage costs and reduce the total time the company clearance JABIL OF BRAZIL Electronic Industry. For this purpose, we carried out bibliographical research, data comparison, tables, graphs etc for reasoning, better understanding of the issues set as goals and expansion of knowledge on the use of the Customs Transit Declaration in removing loads. Its development leads to know how DTA's resources may be useful and beneficial in customs clearance in the Brazilian Foreign Trade everyday.

Keywords: DTA Patio; Foreign Trade, Logistics, Port of Santos.

Lista de Tabelas

Tabela 1- Tempo de Trânsito na Imporatação de Carga Maritima por DTA ARMAZEM...p.12

Tabela 2 – Custos de Armazenagem e Transporte Rodoviário na DTA ARMAZÉM.....p.12

Tabela 3 – Relação de Fornecedores do HUB de SHZ , SHA e Remetente Direto.....p.13

Tabela 4- Tempo de Trânsito na Importação de Carga Marítima por DTA PÁTIO.....p.14

Tabela 5 – Custos de Armazenagem e Transporte Rodoviário na DTA PÁTIO.....p.15

Tabela 6 – Diferença entre os custos de DTA Pátio e DTA Armazém.....p.16

SUMÁRIO

Introdução.....p.05

Metodologia.....p.06

Referencial Teórico.....p.06

Território Aduaneiro.....p.07

Manifesto de Carga.....p.07
Conceito e Modalidades.....p.07
Despacho Aduaneiro na Importação.....p.08

DTA Pátio.....p.09
Instruções da DTA Pátio.....p.09
As implicações da DTA Pátio.....p.10
Desfecho da DTA Pátio.....p.10
Liberação da DTA Pátio.....p.11

Jabil do Brasil.....p.12

Desenvolvimento da Pesquisa.....p.12

Considerações Finais.....p.16

Referências.....p.19

1. INTRODUÇÃO

Jabil Circuit é uma multinacional de capital aberto com matriz em Memphis nos Estados Unidos, esta pesquisa tem como objetivo apresentar a sociedade limitada Jabil do Brasil Indústria Eletroeletrônica uma filial do grupo Jabil no estado de Minas Gerais, Brasil. A indústria atua no setor de *Electronic Manufacturing Serivces (EMS)*, que oferece serviços de produção e logística para a chamada Fabricante Original do Equipamento (OEM's em inglês), este serviço é apresentado exclusivamente de montadoras para as desenvolvedoras dos produtos, atividade muito trabalhada no setor de tecnologia. Esta sociedade possui o benefício de exoneração do Imposto de Circulação de Mercadoria e Serviço (ICMS) para determinados insumos importados dentro do estado de Minas Gerais, uma vez que faz parte de diversos programas como o processo produtivo básico na produção e também por contribuir significativamente na economia do Estado, e por isso realiza o desembaraço aduaneiro de suas importações na unidade da federação em que goza do benefício.

A partir do tema "Logística de Trânsito Aduaneiro para a remoção de cargas em Zona Primária", aqui se propõe uma análise da tratativa de remoção de cargas dos terminais portuários de Santos para oCentro Logístico e Industrial Aduaneiro Granbel (CLIA BETIM), o termo que passou a vigorar com a MP 613/13, o termo voltou a ser praticado e hoje já possui uma participação maior das demais EADIS que também podem ser denominadas como Porto Seco à fim de se evitar confusões entre os dois termos, o objetivo da pesquisa é apresentar alternativas na tratativa dos materiais importados pela Jabil e por isso vamos optar por trabalhar com o termo EADI que é o mais praticado entre os funcionários da empresa analisada. Para sequência em toda a estrutura da pesquisa tomamos como objeto de estudo a tratativa denominada Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) para a remoção de cargas em Zona Primária.

Destaca-se como objetivo principal da pesquisa, aprofundar o estudo sobre a utilização da Declaração de Transito Pátio (DT-Pátio), no modal marítimo e como esta pode gerar benefícios, do qual corporações abrem mão, ao contrário de garantir uma redução significativa nos custos de armazenagem e também a redução no tempo de desembaraço. O termo DT-Pátio é a definição correta, no entanto, comumente é conhecido como DTA Pátio e por isso utilizaremos deste no desfecho da análise.

A pesquisa em questão examina a estratégia de remoção de cargas da empresa analisada e apresenta o conceito de carga pátio para ser colocado em prática e integra-lo no fluxograma de importação marítima, além de destacar as vantagens e desvantagens na utilização da DTA Pátio.

A importância desta pesquisa está no fato de promover o reconhecimento das implicações do uso da DTA Pátio, verificando-se como contribuem para o desenvolvimento de uma organização e alcance do seu objetivo, no intuito de economizar nos custos operacionais e proporcionar a satisfação do cliente com a maior agilidade no tempo de desembaraço.

Assim, o diferencial da pesquisa consiste em mostrar como a remoção de carga pátio pode servir como ferramenta para estreitar o relacionamento entre a corporação e o cliente, e para realiza-la é necessário analisar reportagens e artigos, no que dizem respeito à funcionalidade da DTA Pátio no âmbito comercial.

Trata-se, portanto, da análise da DTA e o que ela pode proporcionar aos seus usuários, a partir da seguinte pergunta: Como reduzir os custos de armazenagem nos terminais portuários em Santos e consequentemente reduzir o tempo de trânsito na remoção de DTA?

2. METODOLOGIA

A partir dos propósitos pré-definidos de pesquisa, apresentam-se aqui os aspectos metodológicos que serão envolvidos, para a coleta de dados será utilizada a pesquisa bibliográfica e a tratativa dos dados será por meio de análise exploratória, descritiva e qualitativa por comparação de dados, tabelas, gráficos e critica em método individual.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Territórios Aduaneiros

De acordo com o Regulamento Aduaneiro (DECRETO 6.759, BRASIL, 2009), o território aduaneiro compreende todo o território nacional e sua jurisdição estende-se por todo o país, abrangendo a Zona Primária e a Zona Secundária. A Zona Primária é constituída pelas áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local: nos portos alfandegários pela área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua; pela área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e a área terrestre, que compreende os pontos de fronteira alfandegados e a Zona Secundária, que compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

> Para efeito de controle aduaneiro, as zonas de processamento referidas no art. 534, constituem zona primária. Para a demarcação da zona primária, deverá ser ouvido o órgão ou empresa a que esteja afeta a administração do local a ser alfandegado. (BRASIL, 2009, Regulamento Aduaneiro, art. 1o, parágrafo único).

Os recintos alfandegados serão assim declarados pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possam ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de: mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial; bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados; e remessas postais internacionais (BRASIL, 2009).

3.2 Manifesto de Carga

A mercadoria procedente do exterior, transportada por qualquer via, será registrada em manifesto de carga ou em outras declarações de efeito equivalente como a MIC/DTA utilizada no transporte rodoviário entre países membros do MERCOSUL (BRASIL, Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 39, caput).

Conforme Regulamento Aduaneiro (Brasil, 2009). Se for o caso, o responsável pelo veículo apresentará, em complemento aos documentos a que se refere o caput, relação das unidades de carga vazias existentes a bordo, declaração de acréscimo de volume ou mercadoria em relação ao manifesto e outras declarações ou documentos de seu interesse. O conhecimento de carga deverá identificar a unidade de carga em que a mercadoria por ele amparada esteja contida. A não apresentação de manifesto ou declaração de efeito equivalente, em relação a qualquer ponto de escala no exterior, será considerada declaração negativa de carga. O manifesto de carga conterá: a identificação do veículo e sua nacionalidade; o local de embarque e o de destino das cargas; o número de cada conhecimento; a quantidade, a espécie, as marcas, o número e o peso dos volumes; a natureza das mercadorias; o consignatário de cada partida; a data do seu encerramento; e o nome e a assinatura do responsável pelo veículo.

A mercadoria descarregada de veículo procedente do exterior será registrada pelo transportador, ou seu representante, podendo ser um terceiro como despachante ou agente de cargas, e pelo depositário, na forma e no prazo estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil. O volume que, ao ser descarregado, apresentar-se quebrado, com diferença de peso, com indícios de violação ou de qualquer modo avariado, deverá ser objeto de conserto e pesagem, fazendo-se, ato contínuo, a devida anotação no registro de descarga, pelo depositário podendo este prosseguir com o desembaraço da mercadoria se permitido pela autoridade aduaneira que poderá determinar a aplicação de cautelas fiscais e o isolamento dos volumes em local próprio do recinto alfandegado, inclusive nos casos de extravio ou avaria (BRASIL, 2009).

3.3 Trânsito Aduaneiro

3.3.1 Conceito e Modalidades

Conforme Regulamento Aduaneiro (BRASIL, 2009) trata-se de um regime aduaneiro especial que permite o transporte de mercadoria, sob controle aduaneiro de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão do pagamento de tributos. O regime subsiste do local de origem ao local de destino e desde o momento do desembaraço para trânsito aduaneiro pela unidade de origem até o momento em que a unidade de destino conclui o trânsito aduaneiro. O Regulamento Aduaneiro ao tratar de trânsito aduaneiro, conceitua o que são locais de origem e de destino e unidade de origem e de destino:

> Art. 317. Para os efeitos deste Capítulo, considera-se:
> I - local de origem, aquele que, sob controle aduaneiro, constitua o ponto inicial do itinerário de trânsito;
> II - local de destino, aquele que, sob controle aduaneiro, constitua o ponto final do itinerário de trânsito;
> III - unidade de origem, aquela que tenha jurisdição sobre o local de origem e na qual se processe o despacho para trânsito aduaneiro; e

> IV - unidade de destino, aquela que tenha jurisdição sobre o local de destino e na qual se processe a conclusão do trânsito aduaneiro.
> (Brasil, 2009, artigo 317)

E enumera ainda as hipóteses do regime aduaneiro, DTA, MIC DTA, TIF DTA, DTT, DTC e DTI quais sejam: o transporte de mercadoria procedente do exterior, do ponto de descarga no território aduaneiro até o ponto onde deva ocorrer outro despacho; o transporte de mercadoria nacional ou nacionalizada, verificada ou despachada para exportação, do local de origem ao local de destino, para embarque ou para armazenamento em área alfandegada para posterior embarque; o transporte de mercadoria estrangeira despachada para reexportação, do local de origem ao local de destino, para embarque ou armazenamento em área alfandegada para posterior embarque; o transporte de mercadoria estrangeira de um recinto alfandegado situado na zona secundária a outro; a passagem, pelo território aduaneiro, de mercadoria procedente do exterior e a ele destinada; o transporte, pelo território aduaneiro, de mercadoria procedente do exterior, conduzida em veículo em viagem internacional até o ponto em que se verificar a descarga; e o transporte, pelo território aduaneiro, de mercadoria estrangeira, nacional ou nacionalizada, verificada ou despachada para reexportação ou para exportação e conduzida em veículo com destino ao exterior.

Este estudo tem por finalidade aprofundar o conhecimento sobre a remoção de cargas por intermédio da DTA Pátio e por tanto não trataremos neste estudo das modalidades de transporte.

3.3.2 Despacho Aduaneiro na Importação

Despacho de importação é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação específica. Toda mercadoria procedente do exterior, importada a título definitivo ou não, sujeita ou não ao pagamento do imposto de importação, deverá ser submetida a despacho de importação, que será realizado com base em declaração apresentada à unidade aduaneira sob cujo controle estiver a mercadoria (BRASIL, 2009. Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 44, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 1988, art. 2º). O despacho de importação poderá ser efetuado em zona primária ou em zona secundária. Tem-se por iniciado o despacho de importação na data do registro da declaração de importação. O registro da declaração de importação consiste em sua numeração pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, por meio do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX). A Secretaria da Receita Federal do Brasil disporá sobre as condições necessárias ao registro da declaração de importação e sobre a dispensa de seu registro no SISCOMEX.

> Art. 546. O despacho de importação deverá ser iniciado em (BRASIL, 2009. Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 44, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 1988, art. 2º):

> I - até noventa dias da descarga, se a mercadoria estiver em recinto alfandegado de zona primária;
> II - até quarenta e cinco dias após esgotar-se o prazo de permanência da mercadoria em recinto alfandegado de zona secundária; e
> III - até noventa dias, contados do recebimento do aviso de chegada da remessa postal.

3.4 DTA Pátio

3.4.1 Instrução da DTA Pátio

Em 23 de Outubro de 2008, a Alfandega da Receita Federal do Rio de Janeiro, publicou o artigo referente a instrução normativa da DTA o qual propõe que os recintos alfandegados de origem do trânsito aduaneiro deverão manter as cargas submetidas ao tratamento pátio em áreas apropriadas, segregadas das demais cargas armazenadas, de forma que possibilite sua imediata movimentação, podendo a segregação ser feita de modo eletrônico. A Equipe de Controle do Trânsito Aduaneiro (Eqtad) deverá cadastrar ou autorizar no Siscomex Trânsito os prazos e as rotas partindo diretamente do Porto de atracação, no tipo "pátio" sem a indicação do recinto alfandegado. O beneficiário do regime deverá apresentar à Eqtad o extrato da Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) registrada no Siscomex, em duas vias, e cópias dos documentos de instrução do despacho até dois dias úteis antes da data neste momento prevista no Siscomex Carga para atracação do navio, manifestando a desistência de vistoria aduaneira, nos termos do artigo 300, inciso II, do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002. Apresenta-se a documentação necessária para a estrutura da DTA Pátio:

> § 1º. A documentação de que trata este artigo será apresentada em envelope de papel de cor branca com a inscrição "CARGA PÁTIO" na cor vermelha, indicando o nome da embarcação, a data de previsão para atracação e o recinto alfandegado onde irá ocorrer a operação de descarga.
> § 2º. A segunda via do extrato da declaração será devolvida ao beneficiário devidamente *recibada*[1] pela Eqtad.
> § 3º. De posse da segunda via recibada pela Eqtad, o beneficiário deverá notificar no mesmo prazo estipulado no caput deste artigo o recinto alfandegado de onde partirá o trânsito, possibilitando-lhe planejar a logística necessária para a consumação dessa operação.
> § 4º. Caso a embarcação opere em um recinto alfandegado distinto do indicado pelo beneficiário, a notificação tempestiva ao operador previsto inicialmente feita com base no parágrafo anterior será aceita pelo novo terminal responsável pela operação do navio.
> § 5º. Eventuais alterações nos dados constantes do extrato da declaração de trânsito ou acerca do navio transportador, decorrente de procedimentos de transbordo ou retorno, deverão ser cientificadas à

> autoridade aduanei ira e ao recinto alfandegado, de acordo com a rotina mencionada neste artigo.
>
> **[1] Recibada é o termo utilizado pela Alfândega da Receita Federal no ato de devolução do documento protocolado pela equipe da Eqtad**

3.4.2 As implicações da DTA Pátio

A ponto de evitar entraves no registro da DTA Pátio é de extrema importância que os recintos não gerem presença de carga para as cargas vinculadas ao tratamento pátio, devendo, entretanto, adotar todos os procedimentos de controle determinados pela legislação aduaneira e pela autoridade local no período em que os volumes lhe estiverem confiados, inclusive respeitando eventuais instruções de bloqueio registradas no Siscomex Carga. Outro ponto importante para a implementação da DTA Pátio é garantir que não haja bloqueios ou pendências no sistema, caso o Conhecimento Eletrônico Mercante (CE Mercante) apresente bloqueio no Siscomex Carga, automático ou não, no momento da atracação da embarcação, a importação não pode ser mais atribuída como carga pátio, devendo o recinto alfandegado armazenar a carga até o dia útil seguinte à desatracação da embarcação, sob pena de imposição da multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea e do Decreto-lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, combinado com o art. 5º, caput, da Instrução Normativa SRF n.º 680, de 2 de outubro de 2006 (ARF, PORTO DO RIO DE JANEIRO, 2008).

3.4.3 Desfecho da DTA Pátio

Para o desfecho da DTA Pátio, fica a cargo do operador do recinto manter o registro da data e horário do ingresso das cargas pátio nas áreas previamente definidas, para efeito de contagem do prazo de quarenta e oito horas[2] estipulado no § 3º do artigo 71 da Instrução Normativa SRF n.º 248, de 25 de novembro de 2002, que será contado da forma prevista no § 2º deste artigo. Os parágrafos subsequentes indicam os procedimentos necessários para efetivação da DTA (ARF, PORTO DO RIO DE JANEIRO, 2008).

> § 1º. O operador do recinto deverá manter esses registros à disposição da Eqtad.
>
> § 2º. O interessado terá até o fim do horário de expediente normal da repartição do segundo dia útil subsequente ao da entrada da carga no recinto alfandegado para promover sua retirada usufruindo o tratamento pátio.
>
> § 3º. Em caso de conhecimento de transporte com mais de um contêiner, o prazo do § 2º será contado a partir da entrada da última unidade de carga na área pátio.
>
> § 4º. Conforme dispõe o § 1º do art. 71 da Instrução Normativa SRF n.º 248, de 25 de novembro de 2002, transcorrido o prazo para o tratamento de carga pátio sem o efetivo desembaraço para trânsito, o depositário deverá providenciar a armazenagem da carga com a inclusão do correspondente Número de Identificação da Carga (NIC) até o dia útil seguinte ao fim do prazo de

> permanência de carga em área pátio, comunicando por escrito e no mesmo dia do armazenamento o fato à Alfândega para fins de cancelamento do despacho.
> § 5º. A não armazenagem da carga dentro do prazo estabelecido no parágrafo anterior implica na imposição da multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea e do Decreto-lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, combinado com o art. 5º, caput, da Instrução Normativa SRF n.º 680, de 2 de outubro de 2006.
>
> **[2] O prazo estipulado é de 48 horas conforme indicado no § 3º do artigo 71 da Instrução Normativa SRF n.º 248, de 25 de novembro de 2002 , no entanto para o porto de Santos é praticado o prazo de 24 horas e não existem dados comprobatórios.**

3.4.4 Liberação DTA Pátio

Caso a Alfândega decida pela conferência física da mercadoria, acarretando a perda da condição pátio, registrará a exigência em campo próprio e, em seguida, cancelará de ofício a DTA. Para assegurar a posterior conferência física da mercadoria, o Supervisor da Eqtad deverá registrar um bloqueio do tipo total no CE de forma que se controle o registro do futuro despacho pelo importador. A condição de carga pátio não impede que a autoridade aduaneira indefira o pedido de trânsito aduaneiro se encontrar motivos que justifiquem tal ato, dentre os principais motivos podemos destacar suspeita de fraude ou inspeção aleatória como medida preventiva. Em caso de cancelamento de ofício da DTA, seja pelo motivo de conferência física ou pelo seu indeferimento, o recinto alfandegado deverá armazenar a carga até o dia útil seguinte ao fim do prazo para o tratamento de carga pátio sem o efetivo desembaraço para trânsito, sob pena de imposição da multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea e do Decreto-lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, combinado com o art. 5º, caput, da Instrução Normativa SRF n.º 680, de 2 de outubro de 2006. (ARF, PORTO DO RIO DE JANEIRO, 2008)

A Alfândega da Receita Federal. No momento da autorização para carregamento do contêiner no veículo, o recinto alfandegado deverá consultar o Siscomex Carga para verificar se o CE apresenta bloqueio automático ou não. Em caso positivo, a carga perde a sua condição de pátio, devendo o recinto alfandegado armazenar a carga até o dia útil seguinte, sob pena de imposição da multa prevista no art. 107, inciso IV, alínea e do Decreto-lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, com a redação dada pelo art. 77 da Lei n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, combinado com o art. 5º, caput, da Instrução Normativa SRF n.º 680, de 2 de outubro de 2006, além de comunicar por escrito e no mesmo dia do armazenamento o fato à Alfândega para fins de cancelamento do despacho. Caso o carregamento do veículo não seja concluído dentro do prazo previsto por problemas operacionais do depositário, o beneficiário da DTA está autorizado a retirar a carga após o prazo estabelecido sem que se perca a condição de pátio, desde que a Eqtad seja comunicada por escrito pelo depositário dos motivos para tal atraso (ARF, PORTO DO RIO DE JANEIRO, 2008).

4.1 Jabil do Brasil

A sociedade limitada Jabil do Brasil é uma das 3 sedes do grupo Jabil Circuit no país, suas filiais estão estrategicamente localizadas em Valinhos no estado de São Paulo, Manaus no estado do Amazonas e Betim no estado de Minas Gerais.

As atividades da empresa se iniciaram no Brasil em 2000 com a aquisição da empresa nacional TERTEC que se situava em Contagem, desde então a empresa se expandiu e passou a ocupar um espaço significativo no ramo industrial de eletroeletrônicos sendo então destaque pela sua eficiência no desembaraço de mercadorias e fazer parte do seleto grupo de empresas que utilizam do beneficio de linha-azul, este benefício garante à Jabil uma eficiência de 99,9% de canal verde na parametrização.

A estrutura de negócios da Jabil é muito comum no ramo de tecnologia, o modelo de gestão OEM's é uma alternativa simples para empresas que desejam iniciar a sua produção em determinados países e não estão dispostas a assumir toda a coordenação e custos de implementação de um negócio em um mercado desconhecido, e por isso optam pela praticidade de passar a sua produção para uma empresa já consolidada no setor.

4.2 Desenvolvimento da Pesquisa

Ao se analisar o cenário da empresa no período de 01 de setembro de 2014 a 28 de fevereiro de 2015, a fim de aprofundar o estudo sobre as vantagens na utilização da DTA Pátio no contexto da redução do custo de armazenagem e também na redução do tempo de desembaraço, podemos destacar o atual tempo de transito que corresponde à 55 dias corridos para as operações que não envolvem a consolidação de cargas no Centro Logístico de Distribuição (*HUB* em Inglês), destes são três dias para a coleta e desembaraço de exportação na origem, cinco dias para o fechamento do agendamento do navio (*booking* em inglês) do navio assim como a emissão e a aprovação dos documentos de embarque. O tempo de bordo do navio da origem ao porto de destino é de 33 dias, e os 12 dias restantes envolvem o processo de presença de carga, agendamento da coleta, remoção de carga e transporte até o EADI Betim mais dois dias que compreendem a liberação da mercadoria pela Receita Federal e o registro da DI. Por outro lado se aplica o prazo 60 dias corridos para as operações que necessitam da consolidação de cargas no HUB somando cinco dias de trânsito sob o período de 55 anteriormente citado. Conforme se verifica na tabela 1 detalhada abaixo.

Tabela 1- Tempo de Trânsito na Importação de Carga Marítima por DTA ARMAZEM.

TEMPO DE TRÂNSITO NA IMPORTAÇÃO DE CARGA MARÍTIMA POR DTA ARMAZÉM

DTA PATIO HUB OPERATION	3	5	5	33	12	2	60
	Pick up At Vendor + Customs	Hub Waiting time	Stuffing procedures + Booking Confirmation + Shipment	Average OCEAN transit time	DTA/Truck removal to Dry Port	Customs Clearance	Total
DTA PATIO DIRECT OPERATION	3	0	5	33	12	2	55
	Pick up At Vendor + Customs	Hub Waiting time	Stuffing procedures + Booking Confirmation + Shipment	Average OCEAN transit time	DTA/Truck removal to Dry Port	Customs Clearance	Total

Fonte: Jabil do Brasil Ind Eletroeletronica

Comparamos os custos de armazenagem de três Clientes Jabil que no período de 6 meses, apresenta-se aqui o cliente A com o custo de frete rodoviário em R$ 223.618,84 e R$ 225.159,02 de armazenagem, o cliente B com o valor de frete rodoviário em R$ 19.218,55 e armazenagem em R$ 8.660,00 e por fim o cliente C com os valores de frete em R$ 68.536,72 e armazenagem em R$ 88.710,00. A seguir apresenta-se a tabela 2 detalhada.

Tabela 2 – Custos de Armazenagem e Transporte Rodoviário na DTA ARMAZÉM

VALORES DE ARMAZENAGEM E FRETE NACIONAL DTA ARMAZÉM

WC	ARMAZENAGEM	FRETE RODOVIÁRIO
DTA ARM - A	$ 225.159,02	$ 223.618,84
DTA ARM - B	$ 8.660,00	$ 19.218,55
DTA ARM - C	$ 88.710,00	$ 68.536,72

Fonte: Autoria Própria com base nos dados coletados na Jabil.

A Pesquisa trata do trânsito internacional das importações provenientes da Asia pelo modal Maritimo da empresa Jabil do Brasil Industria Eletroeletronica LTDA, e com isso, apresenta-se a tabela 3 abaixo com a relação de fornecedores que consolidam suas cargas no *HUB* de Shenzhen, Shangai e fornecedores que possuem pontos de embarque direto, que é o caso da DLINK CORP e GUANGDONG NRE que não consolidam suas cargas com a de outro fornecedor.

Tabela 3 – Relação de Fornecedores do HUB de SHZ , SHA e Remetente Direto

RELAÇÃO DE FORNECEDORES NO HUB E REMETENTES DIRETO

HUB SHENZHEN	HUB SHANGAI	REMESSA DIRETA
TONTEC INTERNATIONAL LIMITED	CELO	DLINK CORP
ALPS ELECTRIC CO.,LTD	GIANTPLUS	GUANGDONG NRE
Beijing Tech Magnetic Record Making Co.,Ltd.	INGENICO	
KING-GOOD GROUP (HONG KONG) LTD	PHIHONG	
DATAFIELD INDUSTRIES HK LTD	TONTEC	
Ever Much Electronic Technology (Shenzhen) Co., Ltd.	UNITECH	
COTTERLAZ CONNECTORS SHENZHEN LTD	Lion Battery	
SUN BAO TECHNOLOGY LTD.	BI-LINK	
Interconnect Products Limited	Parlex	
GiantPlus Technology Co., Ltd.	KING-GOOD	
AMTEK (ZHONGSHAN) INDUSTRIES LTD	G-LOCK	
Laird Technologies(Shenzhen) Ltd.	STORA	
KA SHUI MANUFACTORY COMPANY LIMITED		
Jabil Circuit (Guangzhou) Limited		
DONGGUAN MOLEX INTERCONNECT CO LTD		
Guangdong NRE Technology Co.Ltd.		
DS/JABIL-ALPS20140516		
Cheuk Kit Industrial (H K) Limited		
VARITRONIX LIMITED		
LONGWELL COMPANY		
Beijing Tech Magnetic Record Making Co.,Ltd.		
ICAPE BRAZIL HK LTD		
APOLLO (ZHUHAI) ELECTRONICS CO., LTD.		

Fonte: Autoria própria com base nos dados coletados na Jabil.

Para prosseguirmos o nosso desenvolvimento, é importante detalhar a atual operação de importação praticada, tendo em vista que esta é a responsável pelos dados apresentados nas tabelas 1, 2 e 3. Até o momento analisado, os procedimentos de importação da empresa que foi objeto de estudo funciona em 6 procedimentos básicos da cadeia de logística no desembaraço de importação, para facilitar o entendimento vamos apresentar as mesmas conforme trabalhadas. A etapa 1, é o momento prévio ao embarque da mercadoria por tanto este acontece na origem, os procedimentos na origem consistem no contato entre importador, exportador e Agente de Cargas onde o fornecedor recebe o pedido de compra da equipe de Compras do Importador, produz o material e o disponibiliza em chão de fábrica para em seguida comunicar à equipe de Logística do Importador da disponibilidade de transporte para a mercadoria produzida, após informada a disponibilidade do material, se inicia a etapa 2, onde a equipe de logística verifica a necessidade de produção dos materiais importados e instrui a coleta da mercadoria para o Agente de Cargas desde que esta esteja de acordo com o plano de trânsito de importação (60 dias para embarques consolidados no *HUB* e 55 dias para embarques diretamente do fornecedor). A etapa 3 acontece simultaneamente ao *booking* do navio onde o Agente de Cargas encaminha a documentação de Embarque para aprovação após receber a confirmação de coleta da equipe de Logistica, com a data de saída do navio programada, se inicia os preparativos do importador para o desembaraço da mercadoria, o mesmo caracteriza a etapa 4, que é a etapa de adequação dos documentos de importação *(Invoice, Packing List* e *BL).*

A atracação do Navio da inicio a etapa 5, procedimento realizado no porto de Santos onde acontece a transferência do container para a zona de armazenagem do terminal portuário atracado e a averiguação dos itens mencionados na Legislação Aduaneira comprometidos em documentos obrigatórios na importação , com estes de acordo, o despachante representante da Jabil no porto comunica a equipe de Logística do Importador e aguarda as instruções para o registro da DTA. A etapa 6 acontece logo em seguida com a instrução da equipe de logística

para a transportadora agendar a coleta do material no terminal portuário do qual a carga foi designada.

Diante disso, podemos apresentar os valores obtidos caso a empresa opte em utilizar os procedimentos de DTA Pátio. O tempo de desembaraço da movimentação sugerida cai automaticamente para 50 e 45 dias nos processos de importação do HUB e remessas diretas respectivamente, conforme se apresenta na tabela 4.

Tabela 4- Tempo de Trânsito na Importação de Carga Marítima por DTA PÁTIO

TEMPO DE TRÂNSITO NA IMPORTAÇÃO DE CARGA MARÍTIMA POR DTA PÁTIO

DTA PATIO HUB OPERATION	3	5	5	33	2	2	50
	Pick up At Vendor + Customs	Hub Waiting time	Stuffing procedures + Booking Confirmation + Shipment	Average OCEAN transit time	DTA/Truck removal to Dry Port	Customs Clearance	Total

DTA PATIO DIRECT OPERATION	3	0	5	33	2	2	45
	Pick up At Vendor + Customs	Hub Waiting time	Stuffing procedures + Booking Confirmation + Shipment	Average OCEAN transit time	DTA/Truck removal to Dry Port	Customs Clearance	Total

Fonte: Autoria própria com base nos dados coletados.

Quanto aos custos operacionais para os clientes A, B e C estes também passam por alterações, onde se considerarmos o mesmo período analisado e aplicarmos a tratativa de DTA Pátio o cliente A passa a operar com o custo de frete rodoviário em R$ 290.704,49 e R$ 30.240,00 de armazenagem, o cliente B com o valor de frete rodoviário em R$ 24.984,12 e armazenagem em R$ 3.3608,00 e por fim o cliente C com os valores de frete em R$ 89.097,73 e armazenagem em R$ 21.504,00 como se pode observar na tabela 5 abaixo.

Tabela 5 – Custos de Armazenagem e Transporte Rodoviário na DTA PÁTIO

VALORES DE ARMAZENAGEM E FRETE NACIONAL DTA PÁTIO

WC	ARMAZENAGEM	FRETE RODOVIÁRIO
DTA PATIO - A	R$ 30.240,00	$ 290.704,49
DTA PATIO - B	R$ 3.360,00	$ 24.984,12
DTA PATIO - C	R$ 21.504,00	$ 89.097,73

.

Fonte: Autoria própria com base nos dados coletados.

Na tabela 6 a seguir, veremos a diferença média dos custos onerados na importação marítima entre a DTA ARMÁZEM e a DTA PÁTIO, como se pode notar, os valores de frete

rodoviário aumentaram no total em R$ 93.412,23 enquanto os valores de armazenagem reduziram no total em R$ 267.425,02.

Tabela 6 – Diferença entre os custos de DTA Pátio e DTA Armazém

DIFERENÇA ENTRE DTA PÁTIO E ARMAZÉM

WC	ARMAZENAGEM	FRETE RODOVIÁRIO
DTA ARM - A	$ (194.919,02)	$ 67.085,65
DTA ARM - B	$ (5.300,00)	$ 5.765,57
DTA ARM - C	$ (67.206,00)	$ 20.561,02
TOTAL	**$ (267.425,02)**	**$ 93.412,23**

Fonte: Autoria própria com base nos dados coletados.

O aumento no frete rodoviário se deve ao fato da transportadora considerar a coleta de DTA Pátio uma coleta prioritária e com isso existe uma taxa de 30% sob o valor do frete aplicado nas operações de trânsito por DTA Armazém. A Armazenagem por sua vez, é reduzida pelo fato da cobrança na armazenagem ser relacionada ao número de containers no processo, estes valores variam entre R$ 530,64 e R$ 935,00 para cada container de 20 pés e variam entre R$ 530,64 e R$ 1.351,19 para cada container de 40 pés, os valores praticados na DTA Armazém variam entre 0,35% e 0,40% do valor CIF da mercadoria de acordo com as tabelas exercidas nos terminais portuários em Santos.

Mediante aos novos dados apresentados propõe-se que a operação funcione com o mesmo critério de 6 etapas citado anteriormente, no entanto com algumas alterações para o desfecho correto da DTA Pátio. No novo modelo de importação de cargas marítimas tem-se a etapa 1 como o processo de escolha por optar utilizar a DTA Pátio ou não, uma vez que a mesma só pode ser aplicada para embarques FCL assim como os dados de embarque utilizados até este momento no artigo, outro fator que merece uma atenção especial é o recebimento da documentação original em tempo hábil e por tanto esta já deve começar a ser providenciada ainda antes do embarque, logo após a confirmação do pedido de compra por parte da equipe de logística do importador, dando inicio assim à etapa 2, fase que acontece a comunicação ente importador e Agente de Cargas, como a DTA Pátio exige mais agilidade na operação do que a DTA Armazém, recomenda-se então que o importador acompanhe a data e terminal de atracação do navio em tempo real assim como se existe pendências no CE Mercante. Com o navio em trânsito se inicia a etapa 3 do processo, nessa etapa é necessário o conhecimento do *booking* e a certeza de que a documentação do BL esteja correta, pois qualquer informação colocada erroneamente acarretará na perda de tratamento pátio quando o navio atracar no país

de destino. A etapa 4 continua sendo marcada pela adequação de todos os documentos da importação, estes serão os documentos utilizados para a nacionalização da carga, é importante frisar que nesta etapa, tanto a transportadora quanto o agente de cargas e o despachante já devem ter o conhecimento da aplicação da DTA Pátio no ato da atracação do navio.

Com as etapas 1, 2, 3 e 4 concluídas, daremos inicio a etapa 5, onde se deve pregar um pouco mais de cautela no ato da atracação do navio, nessa etapa o despachante já deverá ter apresentado a solicitação de registro da DTA em 2 vias manifestando a desistência de vistoria, a documentação deve então ser apresentada em envelope de papel na cor branca com a inscrição "Carga Pátio" em tinta vermelha, então a segunda via do extrato e declaração será devolvida ao beneficiário devidamente recibada,, de posse da segunda via recibada pela Eqtad, o beneficiário deverá notificar no mesmo prazo estipulado no caput do artigo 300 do decreto número 4543, o recinto alfandegado de onde partirá o trânsito, possibilitando-lhe planejar a logística necessária para a consumação dessa operação em seguida verificar se o container já se encontra liberado para o carregamento. Após todos os procedimentos de liberação previstos na legislação aduaneira, se inicia a etapa 6 onde a transportadora que já cadastrou previamente suas rotas e prazo de remoção no recinto alfandegado com a RFB inicia o carregamento da mercadoria condicionada no container.

4. Considerações Finais

A DTA Pátio é uma alternativa para a remoção de cargas de Zona Primária para a Zona secundária, em tese o procedimento é muito simples e até certo ponto similar aos procedimentos de DTA comumente utilizados. Remover uma carga de Zona Primária para Zona Secundária, serve de grande valia para os usuários que gozam tanto de benefícios tributários e tarifários nestas zonas quanto de estratégias logísticas de trânsito, estoque e produção.

Ao se analisar o tratamento administrativo de cargas da Zona Primária para a Zona Secundária, destacando como estas podem trazer benefícios ao praticante, o artigo aprofunda o estudo sobre a Logística de Trânsito Aduaneiro para a remoção de cargas em Zona Primária no contexto da efetivação da DTA Pátio para a remoção de cargas marítimas no Porto de Santos. Isso por meio de pesquisa bibliográfica com a tratativa dos dados por meio de análise exploratória e qualitativa por comparação de dados, tabelas, gráficos e critica em método individual.

Muitas são as ferramentas disponíveis para tratativa de cargas nas zonas alfandegarias. A DTA Pátio é a mais adequada para a remoção de cargas marítimas da empresa estudada uma vez que se aplicada esta tratativa no período analisado a economia nos valores de armazenagem seria de até 85%, outro fator que possibilita a escolha pelo registro da DTA Pátio é a redução no tempo de desembaraço, fazendo com que o trânsito marítimo de importados diminua em até 10 dias corridos. A empresa que opta em utilizar a movimentação de carga pátio nos terminais portuários de Santos para a sequencia da nacionalização de carga, será bem sucedida em seu objetivo de economizar uma quantia monetária significativa nos valores de armazenagem e também transforma o processo de importação em um processo mais dinâmico. A eficiência, rapidez e economia são fatores que facilitam inclusive na negociação com os clientes.

A empresa sempre procura aperfeiçoar o seu sistema de trânsito logístico reduzindo custos desnecessários e também diminuindo o tempo total no desembaraço de cargas. A

utilização da DTA Pátio apresenta-se como uma solução de longo prazo muito eficiente e o seu uso mais cedo ou mais tarde será inevitável uma vez que os clientes buscam praticidade e dinamismo nas operações corriqueiras e as empresas concorrentes da Jabil estão situadas no Estado de São Paulo e por isso se encontram em zonas mais favorecidas para um menor tempo de trânsito.

O artigo aqui formulado vem com o propósito não apenas de informar os benefícios da DTA Pátio no curto e longo prazo, mas também como objeto de estudo para a complexidade desta operação que exige a remoção da mercadoria na área pátio em um prazo de 24h a partir da presença de carga da ultima unidade de container do BL, a ressalva de que a RFB pode exigir a vistoria da mercadoria mesmo atrelada ao tratamento de DTA Pátio, a necessidade de a movimentação ser realizada em um embarque FCL e que esta estratégia eleva os custos de transporte rodoviário em 30% com a atual transportadora, propondo-se aqui um novo objeto de estudo que envolve a negociação com outras transportadoras que abrangem o trânsito do Porto de Santos para o EADI Betim e já estão habituadas ao transporte da DTA do tipo Pátio assim como no treinamento da atual transportadora para a adequação à nova demanda da Jabil estabelecendo-se assim um canal de comunicação mais direto que permite o planejamento do transporte da mercadoria importada com antecedência como vem acontecendo na DTA Armazém e consequentemente a manutenção dos valores de transporte praticados.

Ao se buscar responder como reduzir os custos de armazenagem nos terminais portuários em Santos e consequentemente reduzir o tempo de trânsito na remoção de DTA, por tanto, há que se dizer que a utilização da DTA Pátio permite a Jabil do Brasil Industria Eletroeletronica otimizar o seu processo de importação marítimo, tornando-o competitivo frente à concorrência e consequentemente assegurando um *saving* financeiro considerável permitindo ainda maior poder de negociação com os seus clientes internos. A DTA Pátio diferencia-se pela interatividade com o processo administrativo de remoção de carga desde a origem até o destino, trazendo uma análise minuciosa de toda a operação devido a complexidade de sua aplicação e permitindo maiores *savings* ao longo da sua aplicação. Atualmente quanto maior a interação com fornecedor, cliente, despachante, operador logístico e financeiro, melhor a sua relação com o mercado externo e se a empresa estudada utilizar a aplicação da DTA Pátio para efetivação da movimentação de cargas em zona primária para a zona secundária, terá rápido acesso a informações do processo possibilitando economia de tempo e finanças assim como se torna referência para potenciais clientes, promovendo praticidade, facilidades, segurança e principalmente, economia.

4 REFERÊNCIAS

AFR RJ, ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NO PORTO DO RIO DE JANEIRO, Rio de Janeiro 23 de outubro de 2008. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm> acesso em 17 de junho de 2015

BRASIL, DECRETO Nº 6.759, Brasília 5 de fevereiro de 2009. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm> acesso em 17 de junho de 2015).

_____, PORTARIA Nº 18 SRF/IRF-RJO, Rio de Janeiro 13 de maio de 2010. Disponível em < http://www.legiscenter.com.br/minha_conta/bj_plus/direito_tributario/atos_legais_federais/ portarias/2010/portaria_18_srf-irf-rjo_de_14-05-10.htm> acesso em 25 de maio de 2015.

BIZELLI, J.S. Importação, Sistemática Administrativa, Cambial e Fiscal. São Paulo: LEX editora S.A, 2014

CUNHA, Décio. O Controle Aduaneiro nos Recintos Alfandegados do Porto de Santos – SP. Guarujá 5 de julho de 2012, disponível em < http://www.unaerp.br/index.php/documentos/1318-o-controle-aduaneiro-nos-recintos-alfandegados-do-porto-de-santos-sp/file > acesso em 25 de maio de 2015.

GUEIROS, Haroldo. CLIA - Enciclopédia Aduaneira. São Paulo, Junho de 20013. Disponível em <http://enciclopediaaduaneira.com.br/clia-centro-logistico-e-industrial-aduaneiro-haroldo-gueiros/> acesso em 07 de julho de 2015.

WINTER, Douglas; SOUZA, Silvano Denega. A declaração de trânsito aduaneiro (DTA) e da declaração de trânsito de contêiner (DTC): principais aspectos e particularidades. Revista Eletrônica de Iniciação Científica. Itajaí, Centro de Ciências Sociais e Jurídicas da UNIVALI. v. 4, n.3, p. 281-293, 3º Trimestre de 2013. Disponível em <www.univali.br/ricc> acesso em 16 de junho de 2015