



20º Congresso de Iniciação Científica

SEGURANÇA E AGILIDADE NA CADEIA DE SUPRIMENTOS INTERNACIONAL

Autor(es)

RAQUEL RIZZIOLLI

Orientador(es)

SILVIO ROBERTO IGNÁCIO PIRES, CRISTIANO MORINI

Apoio Financeiro

PIBIC/CNPq

1. Introdução

Após o ataque terrorista ao World Trade Center, em Nova York, em setembro de 2001, o mundo tomou ciência dos perigos e das dimensões de um ataque terrorista da pior maneira possível. Este evento rapidamente influenciou o comércio internacional, a partir do fato de que os especialistas da alfândega e do comércio ficaram receosos, pois os terroristas poderiam instalar bombas ou outros materiais perigosos em contêineres ou em portos inseguros, utilizando o comércio para atacar qualquer lugar do mundo. Tais cenários alarmistas poderiam causar um impasse ao trânsito de contêineres e trazer consequências incalculáveis para a economia global (ALTEMLER, 2011). Portanto, as autoridades aduaneiras desenvolveram na OMA (Organização Mundial das Aduanas), a Estrutura Normativa para a Segurança e Facilitação do Comércio Internacional. Segundo a KPMG (2007), foi a partir dela que surgiram o OEA (Operador Econômico Autorizado) na União Europeia; e no Brasil o Despacho Aduaneiro Expresso (Linha Azul).

2. Objetivos

Essa necessidade de segurança após os ataques terroristas causou uma necessidade de maiores controles. Mas por outro lado, a globalização e o próprio comércio internacional tornam necessário maior agilidade, para atender o cliente rapidamente. Por isso, o objetivo deste trabalho foi entender como o conceito de OEA, instituído pela OMA, pode ser implementado no Brasil, com a Linha Azul ou por outro mecanismo, pois são mecanismos que garantem agilidade, sem descuidar da segurança.

3. Desenvolvimento

O desenvolvimento da pesquisa foi do tipo exploratório, pois de acordo com Sampieri, Collado e Lucio (2006, p. 99), ele é utilizado "quando o objetivo é examinar um tema ou problema de pesquisa pouco estudado, do qual se tem muitas dúvidas ou não foi abordado antes" e quando se quer pesquisar algum tema ou objeto com base em novas perspectivas e ampliar os estudos já existentes; e do tipo bibliográfico, pois ela "procura explicar um problema a partir de referências teóricas publicadas em documentos" (CERVO; BERVIAN, 2002, p. 65) e é "elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material encontrado na Internet (SILVA, 2004, p. 15).

4. Resultado e Discussão

O OEA é um certificado instituído pela União Europeia, que certifica que seu portador toma medidas para aumentar a segurança no seu elo da cadeia de suprimentos. Ou seja, ele é considerado um operador econômico seguro. Um operador comum é uma pessoa (legal ou natural) que está envolvido (direta ou indiretamente) em atividades regidas pela legislação aduaneira. Já o OEA é um operador econômico que está envolvido "no movimento internacional de mercadorias, a qualquer título, que tenha sido aprovado por, ou em nome de, uma administração aduaneira nacional, estando em conformidade com as normas da OMA ou com normas equivalentes em matéria de segurança da cadeia logística" (OMA, 2010, apud MORINI; LEOCE, 2011, p. 49). Quaisquer elos da cadeia podem requerer um dos três tipos de certificado (AEOC, referente a simplificações aduaneiras; AEOS, referente à segurança e AEOF, referente aos dois anteriores combinados), independentemente do tamanho da empresa. Sua adesão é voluntária, e os operadores que são certificados não podem obrigar seus parceiros a tê-los também. Por ter que atender a exigências muito específicas, os OEAs podem usufruir de vários benefícios, dependendo do seu tipo de certificado, relacionados a simplificações aduaneiras, melhores relações com a alfândega, redução no número de documentos e conferências; tratamento prioritário; reconhecimento como parceiro de negócios seguro; entre outros. Já aqui no Brasil, a Linha Azul é um regime aduaneiro expresso, que segue a orientação internacional de OEA, ou seja, de "credenciamento de operadores legítimos e confiáveis para operar no comércio exterior com menores entraves nas suas transações de comércio exterior" (RECEITA, 2012). Conforme descrito na Instrução Normativa SRF 476/2004, ela destina-se a pessoas jurídicas que atuam regularmente no comércio exterior (diferentemente do OEA, na Linha Azul apenas importadores e exportadores podem se habilitar), e consiste no tratamento de despacho aduaneiro expresso nas operações de exportação, importação e trânsito aduaneiro, reduzindo expressivamente o tempo gasto na liberação alfandegária de suas cargas, através da parametrização automática em canal verde. Assim como o OEA, os habilitados na Linha Azul têm direito a benefícios, como tratamento prioritário e melhores relações com a alfândega. Mas, pelo fato de ela ser muito mais restritiva, principalmente pelo fato de que apenas importadores e exportadores podem se habilitar, eles são muito mais restritos. E, ao contrário do OEA, o foco da Linha Azul é melhorar a aplicação dos recursos da administração pública e diminuir os gargalos na alfândega (BARBIERI et al., 2007, apud SILVA; AQUINO; HARTER, 2009).

5. Considerações Finais

O objetivo desta pesquisa foi identificar como o OEA (que é uma iniciativa da UE) pode acabar com - ou minimizar - o trade-off segurança e agilidade no comércio internacional, e como ele pode ser aplicado no Brasil, pela Linha Azul ou por outro mecanismo. Foi possível concluir que as duas iniciativas pesquisadas (OEA e Linha Azul) possuem alguns pontos em comum, mas que as diferenças são mais visíveis. É visível também que a Linha Azul é deficiente em vários aspectos, que não é muito conhecida e que poderia ser mais abrangente. Em estudos futuros, sugere-se pesquisar iniciativas de outros países, pois o enfoque foi dado apenas à União Europeia (OEA) e ao Brasil (Linha Azul). Outra sugestão para trabalhos futuros é como a legislação da Linha Azul poderia ser modificada, a fim de se tornar mais completa e abrangente.

Referências Bibliográficas

- AEO GUIDELINES. European Commission. Directorate-General Taxation and Customs Union. Risk Management and security. TAXUD/B2/047/2011. Brussels, 17 April 2012.
- ALTEMLER, F. Towards an international regime of supply chain security: an international relations perspective. *World Customs Journal*, v. 5, n. 2, p. 21-34, September 2011.
- CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. Metodologia científica. São Paulo: Prentice Hall, 2002.
- KPMG. Regime Aduaneiro Expresso: Linha Azul - A credencial da qualidade. Abril 2007.
- MORINI, C.; LEOCE, G. Logística internacional segura: Operador Econômico Autorizado (OEA) e a gestão de fronteiras no século XXI. São Paulo: Atlas, 2011.
- RECEITA FEDERAL. Instrução Normativa nº 476, de 13 de dezembro de 2004. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2004/in4762004.htm>. Acesso em: 30 ago. 2012.
- _____. Linha Azul - Despacho Aduaneiro Expresso. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/linhaazul/OrientGerais.htm>. Acesso em: 30 ago. 2012.
- SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, P. B. Metodologia de pesquisa. São Paulo: McGraw-Hill, 2006.
- SILVA, C. R. O. Metodologia e organização do projeto de pesquisa (Guia prático). Disponível em: <http://www.ufop.br/demet/metodologia.pdf> Acesso em: 30 ago. 2012.
- SILVA, G. A. F.; AQUINO, S. M.; HARTER, G. P. Análise do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul (Despacho Aduaneiro Expresso) e de sua contribuição para o desempenho exportador. XII SemeAd, São Paulo, 27 e 28 ago. 2009. Disponível em: <http://www.ead.fea.usp.br/semead/12semead/resultado/trabalhosPDF/371.pdf> Acesso em: 30 ago. 2012.