

O TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA

Carlos Eduardo Motta

Advogado especializado em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, Universidade Católica de Santos. SP. Almirante, Mestre e Doutor em Ciências Navais, Escola de Guerra Naval, RJ. Engenheiro Mecânico, Universidade Federal do Pará, PA.

Áreas do Direito: Marítimo e Portuário

Resumo: Este trabalho propõe-se a estudar o transporte internacional de mercadorias que se faz pelo mar. Para tanto, no seu desenvolvimento, segue o roteiro de uma importação marítima típica, desde a assinatura do contrato para o transporte da mercadoria no porto de origem até que seja posta à disposição do importador no Brasil. Contextualiza os vários institutos inerentes ao comércio marítimo, destacando os atores envolvidos na operação e definindo suas responsabilidades quanto à integridade da carga transportada. Esses apontamentos servem à identificação e responsabilização civil pelos possíveis danos ocorridos à carga, durante seu transporte ou por ocasião do seu desembarque e armazenamento no porto nacional.

Palavras-chave: Transporte marítimo. Comércio marítimo. Importação de mercadorias. Avarias simples e grossas. Responsabilidade civil.

Abstract: This manuscript focuses on the study of the International Transportation of Goods by the Sea. It follows the path of a typical cargo's transportation from the signing of the shipping contract in the port of origin until it is made available to the importer. In this direction, it contextualizes the various institutes, the participating actors and responsibilities relating to the process of maritime import, in order to identify those who were responsible for the cargo's damages occurring during the shipping or during their landing and warehousing in the destination port.

Keywords: Maritime transport. Maritime trade. Import of merchandise. Simple and general damages. Civil responsibilities

Sumário:

1.Introdução – 2.O Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias – 3.As Avarias Marítimas e Portuárias – 4. A Responsabilidade Civil dos Atores Envolvidos. – 5.Considerações Finais.- 6.Referências Bibliográficas.

1. Introdução

No mundo globalizado, o Comércio Exterior, promovendo o intercâmbio de bens e serviços, é vital para a prosperidade e desenvolvimento do Estado moderno. Nesse comércio, o transporte marítimo internacional de mercadorias por via marítima ocupa posição de relevo.

O presente trabalho descreve como se perfaz a importação marítima de mercadorias no Brasil. Para tanto, discorre sobre a contratação do transporte da carga no porto estrangeiro, acompanhando seu embarque e traslado do porto de origem à sua chegada e ingresso no território aduaneiro nacional. De tal sorte, aborda as fases para a sua contratação, aponta os principais atores envolvidos, comenta as distinções entre avarias marítimas e portuárias e define as responsabilidades dos partícipes no processo de importação.

Nesse contexto, assume importância a compreensão do que são as avarias marítimas e a definição da responsabilidade civil dos atores envolvidos no adimplemento do contrato de transporte, ante a possibilidade da carga sofrer avarias quando da travessia ou após a sua chegada ao porto nacional. Possíveis avarias depreciarão o valor econômico da mercadoria, o que irá se refletir no seu valor aduaneiro, base de cálculo dos tributos incidentes na importação. Assim, depreende-se, para as reparações decorrentes, será mandatório definir-se a responsabilidade civil pelas avarias ocorridas, no mar ou após a sua chegada ao porto.

Em especial, pretende o autor, com a divulgação do presente trabalho, contribuir para esclarecer junto ao importador, ou seja, o consignatário e beneficiário da obrigação de transporte, para a importância da assistência de um advogado maritimista, desde a aquisição da mercadoria até que seja desembarçada na aduana. Não lhe é suficiente contratar um despachante aduaneiro. Nessa direção, é mister desde já se frisar um importante aspecto contratual por vezes ignorado: - embora celebrado entre o embarcador da carga no porto estrangeiro e o transportador marítimo, o destinatário nacional é considerado parte do contrato de transporte marítimo por equiparação legal. A título de exemplo, poderão ser de grande monta os prejuízos ante a ocorrência de uma avaria grossa durante a travessia marítima. Tal fato, por si só, já seria suficiente para justificar a necessidade da assistência ao importador por advogado especializado e habituado às lides do mar em todas as fases do processo de importação.

2.O Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias

A atividade comercial conectada ao transporte marítimo internacional de mercadorias compreende o traslado da carga do porto de origem do país exportador até a sua chegada ao país importador. Para a sua consecução, requer a presença de um **transportador** que, em troca da contrapartida do frete, obriga-se a conduzir a carga embarcada e a entregá-la a um **consignatário** no porto de destino. Essa operação perfaz-se por meio do **contrato de transporte marítimo de mercadorias**, um contrato de fim, pactuado entre o **transportador** e o **embarcador** (exportador).

No Brasil, de uma forma geral, a importação marítima conforma-se à moldura a seguir delineada. Ao decidir-se pela mercadoria a ser adquirida no estrangeiro, o **importador** (consignatário) deverá verificar se o bem em vista encontra-se sujeito a **licenciamento obrigatório**¹. Caso esteja no rol daqueles produtos, deverá, por meio do **Siscomex**², obter a prévia autorização do órgão anuente. A grande maioria dos bens, no entanto, dispensa qualquer pedido de licença.

Deferida a licença, o **exportador** (embarcador) contrata o transporte marítimo. O contrato é instrumentalizado por meio do documento denominado **Conhecimento de Transporte Marítimo (Bill of Lading - BL)**. É um título de crédito comprobatório da posse ou propriedade da mercadoria. Chegando a um porto brasileiro, em regra, a carga ficará armazenada enquanto aguarda o **despacho aduaneiro**³, que se iniciará após o **importador** registrar a **Declaração de Importação (DI)** junto à Unidade Local da Secretaria da Receita Federal (SRF) onde se

¹ Algumas operações de importação dependem de autorização governamental, que se dá por meio da **Licença de Importação** expedida pelo Órgão anuente próprio.

² **Siscomex** – é o instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único, computadorizado, de informações. Atualmente possui oito módulos principais, dos quais os módulos Siscomex Importação e Carga apresentam maior interesse ao propósito deste trabalho.

³ O **despacho aduaneiro** é processado no Siscomex, que promove a integração das atividades de todos os órgãos gestores do comércio exterior - Secretaria da Receita Federal (SRF) e Secretaria de Comercio Exterior (Secex). A SRF é responsável pelos aspectos tributário e aduaneiro das operações e a Secex pelo controle administrativo.

encontrar a mercadoria. A **DI** conterá as informações da mercadoria⁴ e apresentará os documentos exigidos, em especial o **BL** e a **Fatura Comercial**. Verificada a regularidade da importação, recolhidos os impostos e concluído o despacho, as mercadorias serão **desembaraçadas**⁵, condição para que o **consignatário** as retire do recinto alfandegado.

2.1- O CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Pelo contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias o **transportador** se obriga, mediante o pagamento do frete, a transportar por via marítima a carga embarcada no porto de origem, entregando-a ao **destinatário** (consignatário) no porto de destino designado pelo importador nas mesmas condições físicas em que a recebeu. Seu elemento fundamental, portanto, consiste no transporte da carga de um ponto ao outro pelo mar. Essa fase da importação marítima é classificada por Souza (2010, p.38) como a **fase logística** da operação de comércio.

Segundo o citado autor, a **operação de importação** pode ser compreendida por meio das etapas negocial, logística, cambiária e fiscal, a seguir descritas:

➤ **Negocial** – diz respeito à compra do produto, fixação do preço, forma de pagamento. A modalidade negocial ajustada adota via de regra as normas dos **INCOTERMS**, regras básicas criadas pela *International Chamber of Commerce* – ICC para orientar os negócios internacionais.

➤ **Logística** – a fase em que se celebra o contrato de transporte marítimo internacional. Vai do acondicionamento da carga ao desembarque da mercadoria no território aduaneiro do importador.

➤ **Cambiária** – refere-se aos procedimentos de pagamento e liquidação da operação de importação.

➤ **Fiscal** – corresponde ao processo de apuração do crédito fiscal e recolhimento dos direitos aduaneiros, dentre outros procedimentos.

Para o propósito do presente do trabalho, é relevante a fase Logística, na qual, especialmente, celebra-se o contrato de transporte marítimo.

De acordo com Martins (2008, p.319), no Brasil, os contratos de transporte marítimos são regidos pelos princípios gerais atinentes aos contratos de transporte, estipulados no Código Civil (CC)⁶, em legislações especiais e convenções internacionais. Acrescenta que o CC efetivamente traça regras básicas do contrato de transporte, aduzindo que se aplicam aos contratos de transporte, em geral, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais, desde que não contrariem suas disposições. Comenta, ainda, sobre a polêmica quanto à incidência do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em tais contratos.

O art. 730 do CC⁷ define o contrato de transporte como sendo aquele em que **alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar de um lugar para outro, pessoas ou coisas**. O **contrato de transporte marítimo** de que ora cuidamos obriga-se ao transporte de coisas (cargas) pelo mar.

⁴ As informações a respeito da carga são inseridas no módulo **Carga do Siscomex**. Em regra, devem ser postas até 48 horas antes da sua chegada ao Brasil.

⁵ O Siscomex Importação baseia-se no fluxo de informações entre o pedido de uma licença de importação até o desembarço da mercadoria.

⁶ CC, arts. 730 a 733 e 743 a 756.

⁷ BRASIL. Código Civil, 2002. Código Civil. 53.ed. São Paulo: Saraiva; 2002.

Segundo o entendimento jurisprudencial brasileiro, com raras dissonâncias, esse tipo de contrato é de natureza adesiva, porquanto o **embarcador** submete-se à vontade do **transportador**, aderindo aos termos contratuais por ele estabelecidos. É o transportador quem dita as regras para toda a operação de transporte da carga contratada. Esse entendimento como se verá adiante trará reflexos para a responsabilidade civil do transportador

Durante a execução do contrato de transporte marítimo e após a entrega da mercadoria no porto de destino, exsurge a possibilidade do cometimento de avarias e/ou extravio da carga transportada, cujas responsabilidades serão na continuidade estudadas.

2.1.1 – Os Principais Atores envolvidos na Importação por Via Marítima

Para a **definição das responsabilidades** em face da possível ocorrência de avarias ou extravios na carga durante o seu transporte e/ou por ocasião do seu manuseio quando do desembarque e/ou armazenamento no porto de destino, é relevante discorrer sobre os principais atores que integram o contrato de transporte marítimo e aqueles que se encarregam do seu manuseio e guarda à chegada e até que se efetive a entrega da mercadoria ao seu destinatário.

2.1.1.1 – O Embarcador (Exportador)

O embarque das mercadorias adquiridas pelo importador (consignatário/destinatário) é precedido pela celebração do **contrato de compra e venda** firmado entre o exportador e o importador. Desde que esse contrato atenda as regras dos **Incoterms**, será possível identificar-se com precisão o que compete às partes quanto aos riscos de perdas ou danos sobre as mercadorias. Em cada termo é fixado o momento da entrega da mercadoria, ocasião em que os riscos de perda e danos são transferidos do exportador para o importador.

Para concretizar a **venda marítima**, o embarcador contratará com o transportador o **transporte da mercadoria adquirida**, do porto de origem ao de destino, obedecendo aos termos e condições do contrato de compra e venda.

2.1.1.2 – O Transportador Marítimo

É a empresa de navegação, ou seja, a pessoa jurídica que se obrigou contratualmente a realizar o transporte da mercadoria adquirida pelo destinatário do porto de embarque ao de destino. Como salienta CREMONEZE (2012, p.43), o transportador marítimo não é exatamente o proprietário do navio, tampouco o seu armador. No plano prático, aduz, basta observar quem assina ou emite o Conhecimento Marítimo ou *Bill of Lading* (BL). Será o responsável pelo transporte e, assim, responderá objetivamente pela integralidade da carga que lhe foi confiada para transporte. Se for o caso, poderá lhe caber o direito de regresso contra o armador ou o proprietário do navio.

O mesmo autor ainda comenta (2012, p.45) que **um navio poderá ter vários transportadores marítimos**, isto é, várias pessoas jurídicas emitentes de Conhecimentos Marítimos. De tal sorte, o Comandante do navio representa não apenas aquele que o contratou, mas também todos os que assumiram o dever jurídico de transportar a carga ao emitir o conhecimento marítimo O **emitente do BL** ocupará o polo passivo de uma possível ação judicial em face do inadimplemento de uma obrigação de transporte de carga.

Dentre as pessoas jurídicas que se propõem a realizar o transporte marítimo de mercadorias, ocupa destaque o **NVOCC** (sigla em inglês de *Non Vessel Operating Common Carrier*), algo como um Transportador Comum não Proprietário de Navios, ou Transportador que não é Operador de Navio. Trata-se de um armador sem navios, operando com contêineres e podendo

compartilhar o espaço desse contêiner com diversos embarcadores e até mesmo com outros agentes NVOCC. Para tanto, compram espaço nos navios para seus contêineres, neles acondicionando as cargas consolidadas dos vários clientes.

O embarque do contêiner nesse tipo de operação requer para o seu carregamento o trabalho conhecido na praxe por **ovação**. À chegada ao porto de destino, antecedendo ao controle aduaneiro, realiza-se, por meio do correspondente do NVOCC, o desmembramento das cargas transportadas, ou seja, a **desova**, na conformidade dos Conhecimentos Marítimos emitidos na ocasião em que foi contratado o transporte por mar. Normalmente por meio de uma **Agência de Carga** ou **Desconsolidador**, pessoa jurídica nacional responsável pela desconsolidação do conhecimento em um ou mais portos do País.

O transportador marítimo deve prestar à autoridade aduaneira do porto de atracação, normalmente por meio das **Agências de Navegação ou Agência Marítima**⁸ (Agentes Marítimos), as informações necessárias ao controle aduaneiro da embarcação, carga e unidades de carga, e ao controle da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Nessas informações se incluem a hora estimada da chegada, a procedência e o destino da embarcação transportadora.

2.1.1.3 – O Importador, Destinatário ou Consignatário

É a pessoa física ou jurídica destinatária do conhecimento de carga. Embora celebrado entre o embarcador e o transportador, o destinatário ou consignatário da carga é considerado **parte do contrato de transporte marítimo por equiparação legal**, o que lhe permite, quando necessário, exercer a defesa dos seus direitos e interesses.

É o beneficiário da obrigação de transporte, embora na maioria das vezes não seja o seu efetivo recebedor, em virtude, especialmente, da legislação aduaneira que impõe o depósito obrigatório como requisito para a nacionalização das mercadorias que chegam às zonas alfandegadas.

5

2.1.1.4 – O Armador

O Armador é a pessoa física ou jurídica que, no seu próprio interesse, realiza o conjunto de atos jurídicos e materiais necessários à **utilização comercial do navio**, deixando-o apto para empreender a viagem necessária ao transporte da carga contratada.

Não é necessário que seja o proprietário do navio, **podendo utilizar-se de navios de terceiros**. Não se confunde, portanto, com a figura do transportador marítimo e **não responde juridicamente por eventuais danos às cargas transportadas**, salvo se houver emitido os conhecimentos marítimos.

2.1.1.5 – O Agente Marítimo

O Agente Marítimo, como anteriormente se comentou, é a pessoa jurídica que representa transportador marítimo (a Empresa de Navegação), junto às entidades portuárias e governamentais acreditadas no porto a que se destina a carga transportada. Na prática, presta assistência ao Comandante do navio no que tange aos atos jurídicos e materiais exigidos pela operação comercial e, dentre outras tarefas, controla as operações de descarga do navio. É o mandatário do transportador.

⁸ Pessoa jurídica nacional representante da empresa de navegação em um ou mais portos do País.

2.1.1.6 – O Operador Portuário

O operador portuário é o responsável pelas operações de movimentação das cargas no porto alfandegado. A ele incumbe o registro da atracação da embarcação e inserção da carga transportada no Siscomex Carga, o que autoriza, por parte da Alfândega, o início do descarregamento da mercadoria transportada. Para permitir o controle e possibilitar o recolhimento do AFRMM, as operações de descarga do navio só serão iniciadas quando a carga estiver informada, ou seja, *manifestada*, no sistema Mercante⁹.

Em particular, a **operação portuária de importação** consiste na retirada da mercadoria do navio, que poderá ser desdobrada em duas fases: operação a bordo ou em terra. A carga assim recebida será armazenada no terminal onde o navio opera ou ser removida de imediato para outro terminal. A nova Lei dos Portos, Lei nº 12815/13, regulamentada pelo Decreto 8033/13, definiu o **operador portuário** como a pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado. Atribuiu-lhe responsabilidades específicas perante o proprietário, o consignatário e o armador pelas perdas e danos ocorridos durante a operação portuária; e, ainda, perante a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle no período em que lhe estejam confiadas.

2.1.1.7 – O Depositário da Carga

Explora a atividade e é o responsável pela armazenagem das cargas no recinto alfandegado. O depósito, de caráter contratual, é etapa necessária, para permitir que a Receita Federal proceda ao desembaraço aduaneiro da mercadoria entrada no território aduaneiro brasileiro.

Ao lhe ser confiada uma carga para depósito, normalmente sem qualquer tipo de ressalva, o depositário assume o dever de zelar pela sua integridade física, obrigando-se a guardá-la, conservá-la e restituí-la nas mesmas condições em que a recebeu. É presumida a sua responsabilidade em eventual caso de avaria ou extravio.

Preceitua o Decreto-Lei nº 116/67, caput do artigo 2º que “*a responsabilidade da entidade portuária começa com a entrada da mercadoria em seus armazéns, pátios ou locais outros designados para depósito, e somente cessa após a entrega efetiva no navio ou ao consignatário*”.

Como se vê, a obrigação de depósito, pela qual o depositário assume o dever de cumprir uma prestação, constitui uma obrigação de fim ou resultado, caracterizada pelos deveres objetivos de guardar, conservar e restituir a coisa confiada nas mesmas e exatas condições recebidas.

Antes da restituição física da carga desembaraçada, após a conclusão do despacho de importação, o depositário deverá fazer o registro eletrônico da entrega no Siscomex Carga. O sistema impedirá que cargas sem declaração de regularidade do ICMS e AFRMM possam ser entregues.

2.1.1.8 – O Despachante Aduaneiro

É o profissional, pessoa física, devidamente credenciado pela Secretaria da Receita Federal, que **representa o importador**, portanto o destinatário da carga, perante as autoridades alfandegárias. Suas atividades, na importação de mercadorias, visam ao **desembaraço aduaneiro e a nacionalização dos bens** transportados por força do contrato de transporte marítimo.

⁹ **Sistema Mercante** – Para controlar e possibilitar o recolhimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

2.1.2 – O Conhecimento de Transporte Marítimo ou *Bill of Lading* (BL)

O Conhecimento de Transporte Marítimo ou BL é o mais importante documento do comércio exterior realizado por via marítima. Sua emissão é da responsabilidade do transportador marítimo.

É um documento de adesão. Suas cláusulas são impostas, não podem ser alteradas, devendo ser integralmente aceitas pelo embarcador. Não obstante, podem ser postas no verso algumas informações administrativas de interesse do embarcador. Normalmente é emitido em três vias, mas poderá ser emitido em tantas vias originais quantas as que forem solicitadas pelo embarcador. Ao ser apresentada uma via original para recebimento da mercadoria transportada, as demais vias de imediato perderão seu valor comercial.

O BL abrange **três finalidades** distintas:

- **Contrato de transporte** firmado entre o transportador e o embarcador.
- **Recibo de entrega** da mercadoria.
- **Título de crédito**, portanto será o documento de resgate da mercadoria junto ao transportador no porto de destino. Como tal, poderá ser transferido a terceiros mediante endosso.

Importante frisar-se que, para amparo futuro do transportador, deverá ser registrado no BL os defeitos por ele constatados na mercadoria e/ou na sua embalagem. O BL com esse tipo de registro é tido como “**sujo**”, enquanto um BL “**limpo**” não contém menções a defeitos da mercadoria ou da sua embalagem.

Com a sua apresentação junto à Declaração de Importação, inicia-se o controle efetivo da mercadoria chegada à área alfandegada. Para que seja recebida após o desembarço aduaneiro, os destinatários credenciam-se por meio da Declaração de Importação, ocasião em que, dentre outros documentos, fazem prova da propriedade com a apresentação do BL relativo à carga chegada.

2.1.3 – A Designação e Codificação de Mercadorias

A correta classificação dos produtos importados é de grande importância, pois além de evitar a aplicação de penalidades pelas autoridades aduaneiras, poderá beneficiar-se das vantagens tarifárias decorrentes dos acordos bilaterais e multilaterais que o Brasil mantém no âmbito de seu comércio internacional.

As mercadorias comercializadas internacionalmente deverão ser classificadas de acordo com a **Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM)**. Essa classificação tem como base o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH), à qual se acresceu dois dígitos, após os seis do código numérico do SH, no intuito principal de melhor detalhar e identificar as mercadorias comercializadas.

A correta classificação da mercadoria, além de evitar a aplicação de penalidades, poderá implicar na possível obtenção de vantagens tributárias, em especial na redução ou mesmo isenção do Imposto de Importação, com base nos acordos comerciais celebrados pelo Brasil.

2.1.4 – O Manifesto de Carga

O **manifesto de carga** discrimina minudentemente a **relação dos conhecimentos de embarque** referentes às cargas transportadas a bordo do navio para aquela viagem, indicando seus respectivos consignatários.

Durante a **Conferência Final do Manifesto de Carga** confronta-se o manifesto de carga com os conhecimentos de embarque apresentados pelos importadores. Detectando-se a falta de mercadoria que, embora consignada no manifesto de carga não tenha sido localizada, presume-se a ocorrência do fato gerador dos tributos respectivos, sendo exigidos do responsável os direitos aduaneiros concernentes.

2.1.5 – Unitização e Desunitização

É fácil depreender-se que para agilidade e eficácia do transporte marítimo de mercadorias é de fundamental importância a utilização de unidades de carga (contêineres). Fisicamente, significa a reunião ou unitização de diversas mercadorias em um só meio de movimentação. Dessa forma, o conjunto de itens devidamente acondicionados será transportado com menor esforço e com maior facilidade, independentemente do meio de transporte. A unidade de carga (contêiner) ao chegar ao porto de destino será levada ao recinto aduaneiro, local onde ocorrerá o despacho de importação. O contêiner, considerado um acessório do navio que transportou a carga, é a unidade de carga mais comumente utilizada.

É livre a entrada e saída de unidades de carga e seus acessórios e equipamentos de qualquer nacionalidade, que são automaticamente consideradas submetidas ao regime de admissão temporária e dispensados das formalidades necessárias ao controle aduaneiro. Poderão permanecer no território nacional pelo prazo estabelecido no respectivo contrato de transporte marítimo (IN 1361/13, arts. 99 e 100).

A **operação da desunitização** da unidade de carga no porto é disciplinada em cada porto por meio de ato do chefe da unidade local da Receita Federal do Brasil, que deverá observar e registrar no Boletim de Carga e Descarga possíveis avarias e outras ocorrências relevantes.

2.1.6 - Os Órgãos Reguladores do Transporte Marítimo no Brasil

Os órgãos intervenientes ou reguladores que instrumentalizam o transporte marítimo no Brasil, visando sobretudo a segurança no mar e, em decorrência, o transporte seguro das cargas pela via oceânica, são:

➤ **Ministério dos Transportes (MT)** – É o órgão de maior hierarquia. Controla e fiscaliza toda a atividade de transporte marítimo.

➤ **Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR)** - é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos.

➤ **Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ** - vinculada ao Ministério dos Transportes e a Secretaria de Portos da Presidência da República. É responsável pela implementação das políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte-CONIT.

➤ **Tribunal Marítimo (TM)** – vinculado ao Comando da Marinha do Brasil, encarregado da investigação e julgamento dos acidentes e fatos da navegação ocorridos na navegação marítima.

2.1.7 - Os Órgãos Gestores do Comércio Exterior Brasileiro

➤ **Secretaria da Receita Federal (SRF)** – supervisiona as atividades referentes à administração tributária.

➤ **Banco Central do Brasil (Bacen)** – Responsável pela regulamentação cambial no País.

➤ **Secretaria do Comércio Exterior (Secex)** – estuda a conveniência da participação brasileira em acordos internacionais de comércio.

➤ **Departamento de Operações de Comércio Exterior (Decex)** – responsável pela emissão de licenças de exportação e importação.

3. AS AVARIAS MARÍTIMAS E PORTUÁRIAS

No caminho para atingir o cerne deste trabalho, é necessário o conhecimento do significado das **avarias marítimas e portuárias**, porquanto o fato gerador presumido dos tributos aduaneiros se perfaz quando do ingresso no território aduaneiro das mercadorias nelas se incluindo as chegadas com avarias e as por ventura extraviadas. De tal sorte, é preciso conhecer-se o que são as **avarias marítimas e portuárias**, que são distintas e caracterizadas à vista do momento e do local da sua ocorrência.

As **avarias marítimas** sobrevêm durante a expedição marítima, sujeita a incidentes inesperados durante a travessia, podendo resultar em prejuízos tanto para o **navio** quanto para a **carga**. Para o Direito Marítimo, as avarias marítimas representam **despesas e/ou danos extraordinários** relativos ao navio e/ou à carga.

Já as **avarias portuárias**, no caso particular da importação, ocorrem em momento posterior à expedição marítima, na maioria das vezes durante as operações portuárias. Nessa condição, já se pode antecipar que a responsabilidade será normalmente imputada ao operador portuário ou ao depositário da carga, em consonância com o que for apurado em termos de responsabilização. As avarias, portanto, serão ditas portuárias se ocorridas no período que vai da **entrega da mercadoria ao operador portuário**, incluído o período em que estiver sob a guarda do depositário, **até a sua efetiva entrega ao destinatário**.

De acordo com Santos, (*apud* Costa, 2012, p.2), **avaria** significa toda a **despesa extraordinária** que se fizer com os navios e mercadorias, conjunta ou separadamente, bem como todo o dano que vier a ocorrer desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga.

Segundo o Código Comercial¹⁰, avaria é todo dano causado ao navio ou à carga ou qualquer despesa extraordinária que se faça em benefício de um ou de outro ou comum a ambos, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque.

O Regulamento Aduaneiro¹¹, por sua vez, informa que a avaria portuária caracteriza-se por qualquer prejuízo que sofrer a mercadoria ou o seu envoltório.

¹⁰ Código Comercial. Ver arts. 761 a 763.

¹¹ Regulamento Aduaneiro. Ver art.649, I.

3.1- As Avarias Marítimas

No transporte marítimo de mercadorias podem ocorrer acidentes que resultam em prejuízos para o **navio** e para a **carga**. Esses **prejuízos**, englobando as despesas para preservação de ambos, são denominados **avarias marítimas** que se caracterizam pela **extraordinariedade** do dano ou da despesa.

Quanto à sua **natureza**, podemos classificá-las em **avarias-danos** e **avarias-despesas**. As primeiras, de caráter involuntário, decorrem de faltas náuticas, ou seja, erros de navegação ou de gerenciamento do navio; já as avarias-despesas, um dispêndio financeiro inesperado, decorrem da fortuna do mar e estão relacionadas a fatores da natureza, sem nenhuma intervenção humana, exigindo desembolsos extraordinários, de modo a que o navio complete a viagem com segurança ou que a carga chegue a seu destino.

Quanto às **causas**, as avarias classificam-se em **simples** e **grossas**. Essa classificação é de grande relevância, porquanto indica aquele que suportará os prejuízos.

Para o propósito do presente trabalho, apresenta particular interesse o aprofundamento do estudo da avaria simples, amiúde constatada nas Alfândegas nacionais.

3.1.1 – As Avarias Simples

As avarias simples afetam o navio ou a carga separadamente, podendo ocorrer com o navio atracado, e as suas despesas serão suportadas individualmente pelo particular afetado. Podem ser oriundas de caso fortuito ou de força maior. Quando produzida pelo homem, resulta de culpa ou dolo.

Constituem-se numa despesa ou dano à carga ou ao navio, normalmente originada da fortuna do mar, fatos da tripulação e do transportador/armador ou vício do navio ou da carga. O prejuízo decorrente é suportado apenas pelo particular afetado. A elas aplica-se o regime de direito comum, competindo ao titular do interesse afetado intentar posteriormente as ações de responsabilidade julgadas pertinentes.

As avarias simples verificadas nas operações de importações marítimas, no mais das vezes, decorrem de fatos do Transportador Marítimo e do Operador Portuário, cujas responsabilidades serão adiante estudadas. Diferentemente das avarias grossas, não apresentam a característica de haverem sido produzidas intencionalmente para evitar um mal maior.

3.1.2 – As Avarias Grossas

As avarias grossas ocorrem exclusivamente durante a viagem, afetando o navio e a carga conjuntamente, enquanto as despesas decorrentes serão repartidas proporcionalmente entre o **navio**, a **carga** e o **frete**. Afeta toda a comunidade interessada na expedição marítima.

Para que ocorram, há a participação efetiva da vontade humana no intuito de preservar o bem comum ante ao perigo ou em face do desastre imprevisto, resultando desse ato benefícios tanto para o navio quanto para a carga. Importante ressaltar que não comporta a modalidade culposa. Todos contribuirão para o pagamento da indenização, pois existe uma relação simultânea de direito e de obrigação. A indenização mede-se pela extensão do dano. São também chamadas de comuns, pois são suportadas por todos os interessados na expedição marítima.

De tal sorte, **caracteriza-se a avaria grossa pelas seguintes condições:**

- Derivou de um ato deliberado, com o objetivo de minimizar as perdas.
- O sinistro não decorreu de culpa subjetiva.
- Os danos ou despesas decorrentes resultaram em benefícios para a carga e o navio.

3.2 - A Regulação de Avarias

O destinatário ao receber as mercadorias tem o dever de conferi-las e se for o caso apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos seus direitos, conforme preceitua o Art. 754 do Código Civil¹².

Caso tenham ocorrido danos à carga, o destinatário, para reivindicar o sinistro, deverá formalizar sua reclamação por meio do “**Protesto por Avaria**”¹³, peça inicial para se determinar o montante dos prejuízos e a instauração do competente processo administrativo, oportunidade em que se considerará a possibilidade de um acordo extrajudicial.

Para se determinar o montante dos prejuízos (danos e despesas) recorre-se ao procedimento conhecido por **Regulação de Avarias**, que classifica a natureza das avarias ocorridas, analisa a extensão do dano, apura as perdas sofridas, as origens e causas das avarias e, ainda, os valores contribuintes no caso de avarias grossas.

A **regulação** inicia-se pela ratificação do Protesto Marítimo, seguida da vistoria do navio e da carga, no propósito de se mensurar as avarias sofridas. As mercadorias avariadas devem ser vendidas em leilão judicial segundo a lei brasileira.

Na sequência, institui-se o **valor contribuinte**, que corresponde ao valor que deverá ser dividido entre os interessados: navio, carga e frete. A apuração do *quantum* será realizada pelo técnico da área marítima encarregado da regulação da avaria. O técnico poderá ser nomeado pela autoridade judiciária, mas normalmente a regulação é feita extrajudicialmente e apenas seu resultado é homologado judicialmente. Homologado o resultado, é a vez dos credores cobrarem dos devedores o *quantum* devido.

4. A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS ATORES ENVOLVIDOS

A responsabilidade civil alcança as obrigações que os indivíduos, pessoas físicas e jurídicas, têm entre si e consiste na obrigação de reparar os prejuízos sofridos pela parte lesada em virtude de danos provocados decorrentes da violação de um dever obrigacional, sendo típico, nesses casos, o ressarcimento pecuniário.

¹² **Art. 754 CC** - As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.

¹³ **Protesto por avaria** é o ato pelo qual o destinatário da mercadoria, no propósito de conservar o seu direito, dá a conhecer ao transportador que a entrega não se verificou de conformidade com o documento de transporte. Tem por fim contrariar a presunção de adimplemento do transportador, quanto da entrega da carga ao destinatário.

Para a perfeita compreensão das responsabilidades relativas aos atores envolvidos no transporte internacional de mercadorias por via marítima é conveniente abordar-se alguns conceitos básicos.

4.1 – Conceitos Básicos

A responsabilidade civil pode ter origem no inadimplemento contratual ou na inobservância da lei. O dano causado à parte lesada é reparado pela indenização no intuito de fazê-la retornar à mesma condição patrimonial anterior ao evento danoso.

4.1.1 – Responsabilidade Civil Contratual

A conduta que enseja a responsabilidade civil contratual é a que fere as disposições pactuadas em contrato. A obrigação de indenizar origina-se do seu inadimplemento. Encontra-se conceituada no artigo 389 do Código Civil¹⁴.

4.1.2 – Responsabilidade Civil Extracontratual

Por sua vez, a responsabilidade civil extracontratual ou aquiliana decorre da inobservância da lei, do cometimento de ilícito extracontratual, sem que haja uma relação jurídica pré-estabelecida entre as partes.

Para que se caracterize a responsabilidade extracontratual é necessário que estejam presentes **três elementos**:

- Comprovado dano ou prejuízo.
- Conduta ilícita ou culposa do agente responsável pelo dano ou prejuízo.
- Existência de nexo causal entre os dois elementos anteriores. Sua previsão encontra-se nos artigos 186, 187 e 927 do Código Civil¹⁵.

4.1.3 – Responsabilidade Subjetiva e Objetiva

A **responsabilidade subjetiva** leva em consideração a conduta do agente: se foi culposa ou não. Há, no entanto, exceções ao princípio da responsabilidade subjetiva conforme preceitua o parágrafo único do artigo 927 do Código Civil nos casos especificados em lei ou quando a atividade do agente por sua natureza normalmente implique em risco para os direitos de outrem.

Já a **responsabilidade objetiva** limita-se a verificar a ocorrência do dano e a presença do nexo de causalidade entre o dano e o agente, pouco importando a conduta do agente. Amplia o dever de indenizar e funda-se no princípio de equidade: quem se beneficia com uma situação tem a obrigação de responder pelos riscos ou desvantagens dela decorrentes.

¹⁴ Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

¹⁵ Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

4.2 – A Responsabilidade do Transportador Marítimo

Ocorrendo acidentes dos quais resultem danos à carga, quem suporta os prejuízos? A quem se atribuir a responsabilidade indenizatória?

O transportador marítimo tem a obrigação de guardar a carga e mantê-la bem acondicionada durante a travessia, entregando-a íntegra ao destinatário à vista do conhecimento marítimo expedido.

Como regra, a responsabilidade do transportador marítimo pelas avarias nas cargas transportadas é **contratual e objetiva**. Portanto, independe de culpa e assenta-se na teoria do risco profissional. A responsabilidade objetiva decorrente desse tipo de risco tem como fundamento a atividade exercida pelo transportador marítimo, que cria risco de dano para terceiros. A responsabilidade existente decorre do vínculo contratual estabelecido entre o embarcador e o transportador.

Contudo, há hipóteses em que o transportador poderá se eximir da responsabilidade pela inexecução do contrato, alegando e provando a ocorrência de algumas das excludentes previstas em lei. Ademais, poderá valer-se das cláusulas limitativas e de exoneração da sua responsabilidade do Conhecimento Marítimo, embora de eficácia e validade questionáveis no direito brasileiro. No direito brasileiro, o recurso à excludente de responsabilidade é uma exceção à regra legal de indenizar.

No plano internacional, a responsabilidade civil do transportador marítimo encontra-se regulada em diversas convenções. As principais são:

- Regras de Haia.
- Regras de Haia-Visby.
- Regras de Hamburgo.
- Regras de Rotterdam.

No que tange à responsabilidade do transportador marítimo, a cláusula Paramount do BL é a que designa a legislação aplicável ao contrato de transporte marítimo. Geralmente essa cláusula remete à aplicabilidade das Regras de Haia Visby, Regras de Hamburgo e COGSA. O Brasil é signatário apenas das Regras de Hamburgo, não as tendo ratificado, entretanto.

No direito brasileiro os principais diplomas legais que tratam desse tema são:

- Código Comercial
- Código Civil
- Código de Proteção e Defesa do Consumidor
- Decreto-Lei nº 116, de 25/10/1967
- Decreto nº 350. De 01/10/1935.

O transportador é responsável pelo pagamento do Imposto de Importação relativamente à mercadoria faltante apurada em conferência final de manifesto. O fato gerador da obrigação tributária ocorre na data em que a autoridade aduaneira apurar a falta ou dela tiver conhecimento¹⁶.

¹⁶ DL 37/66, art. 23 parágrafo único.

4.3 – A Responsabilidade do Operador Portuário

O operador portuário nos dias atuais constitui-se em um dos maiores atores na movimentação de mercadorias no comércio exterior.

A Lei 12815/13, regulamentada pelo Decreto 8033/13, define o operador portuário como a pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Quanto às responsabilidades, no que pertine ao presente trabalho, a Lei nova¹⁷ atribui em três incisos do seu art. 26:

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Como se vê, as responsabilidades atribuídas ao operador portuário iniciam-se com a entrada da mercadoria em seus armazéns, pátios ou locais outros designados para depósito, e cessa, tão somente, após a entrega efetiva no navio ou ao consignatário.

14

De tal sorte, o importador deve mover-se no sentido de responsabilizar o operador portuário, de forma objetiva, pelas avarias ocorridas dentro de seus recintos, assim como nas operações portuárias de carga e descarga quando utiliza seus equipamentos. E, também, responsabilizá-lo pelas avarias ou extravios nas cargas sob sua custódia quando atuar como depositário das cargas, conforme a previsão do Regulamento Aduaneiro.

4.4– As Responsabilidades do Exportador e do Importador (Incoterms-2010)

Nas regras iniciadas com as letras E, F e D, os riscos e custos transferem-se do vendedor para o comprador no local de entrega. Nas regras de letra “C”, entretanto, riscos e custos transferem-se do vendedor para o comprador em lugares diferentes. Na tabela seguinte poderá ser visualizado o momento em que os riscos, portanto as responsabilidades, serão transferidos do vendedor para o comprador.

¹⁷ BRASIL. Lei nº 12.815 de 05 de Junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Tabela 1- Fonte: incoterms2010.blogspot.com.br

<u>GRUPO</u>	<u>TERMO</u>	<u>“ENTREGA”: TRANSFERÊNCIA DE RISCO</u>
“E” Partida, na origem	EXW	No domicílio do vendedor, como regra geral
“F” Sem transporte principal pago	FCA FAS FOB	Ao transportador, carregado, ou não, conforme o caso Ao longo do costado do navio, no porto de embarque, no Cais ou em uma barcaça A bordo do navio, no porto de embarque
“C” Com transporte principal pago	CFR CPT CIF CIP	A bordo do navio, no porto de embarque Ao transportador A bordo do navio, no porto de embarque Ao transportador
“D” Chegada	DAT DAP DDP	Terminal do porto ou local de destino, descarregado – país de importação No local de destino designado – país de importação No local de destino designado – país de importação

Como se vê na tabela, normalmente, os bens negociados nas condições “E”, “F” e “C” têm a sua “entrega”, portanto a transferência da responsabilidade, ainda no país do exportador. Já nos termos de letra “D” a responsabilidade perdura até a entrega no país do importador. Analisando-se algumas regras a título de ilustração, temos:

➤ **FCA – FREE CARRIER (named place of delivery)**

Em “FCA a transferência da responsabilidade do exportador para o importador poderá se dar nas instalações do vendedor, ou em qualquer outro lugar, no momento em que a mercadoria é entregue ao transportador nomeado pelo comprador. Em outro lugar, poderá ser em um porto.

➤ **CPT – CARRIAGE PAID TO (named place of destination)**

Em CPT é necessário indicar no contrato o local em que se transferirá a responsabilidade, que poderá ser um porto. O exportador transfere a sua responsabilidade no momento em que a entrega a mercadoria ao transportador, por exemplo, a bordo de um navio.

➤ **DAT - DELIVERED AT TERMINAL (named terminal at port or place of destination)**

O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, na data ou dentro do período acordado, em um terminal de destino nomeado (cais ou terminal de contêineres, por exemplo).

4.5 – A Responsabilidade do Depositário da Carga

A responsabilidade do Depositário da Carga, ou seja, da entidade portuária, começa com a entrada da mercadoria em seus armazéns, pátios ou locais outros designados para depósito, e somente cessa após a entrega efetiva ao consignatário¹⁸.

4.6 – A Responsabilidade do Agente Marítimo

O agente marítimo, segundo acórdão do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, quando representando transportador estrangeiro é responsável pelas infrações imputadas ao navio¹⁹. Pelo contrato de agência, o agente assume, em caráter não eventual, e sem vínculos de dependência, a obrigação de promover à conta de outra, mediante retribuição, a realização de certos negócios, em localidade determinada. No entanto, é predominante na doutrina e na jurisprudência o entendimento de que o agente marítimo é mero mandatário comercial, cabendo-lhe responder tão somente pelo excesso de representação pelo cometimento de erros inescusáveis.

No exercício da atividade da agência marítima, o agente marítimo poderá assumir para si o maior número possível de atribuições, realizando todos os trabalhos necessários ao atendimento do armador, ou se limitar a atuar como agente comercial ou operacional, concentrando-se nas tarefas básicas de angariação de carga para os espaços do navio e no controle das operações portuárias.

Aludindo à Súmula 192 do extinto Tribunal Federal de Recursos (TFR)²⁰, a Ministra Eliana Calmon pelejou pelo afastamento da responsabilidade do agente quanto ao recolhimento do imposto de importação²¹. Em seu voto, afastou a responsabilidade tributária do agente por absoluta falta de amparo legal, até por não se enquadrar na categoria de contribuinte ou responsável, nos termos do art. 121, parágrafo único e incisos do Código Civil.

Destarte, independentemente de quaisquer considerações acerca da natureza jurídica da atividade do agente marítimo, em regra, não responde por atos praticados pelo armador/transportador.

Em síntese, atuando o agente em excesso de poder, poderá lhe recair o dever de indenizar, razão pela qual, *a priori*, o agente não pode ser considerado parte ilegítima, eis que o exame de sua responsabilidade não prescindirá da análise do mérito da causa.

5. Considerações Finais

Como se viu, o processo de importação reúne vários procedimentos. Em apertada síntese, a

¹⁸ Decreto-Lei nº 116/67, caput do artigo 2º.

¹⁹ Acórdão. 302-32892, de 24/03/95, do 3º CC do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, Processo10711.008909/91-36DOU de 29/05/96).

²⁰ “O agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeitos do Decreto-lei n. 37 de 1966”.

²¹ Nesse sentido: RESP 148683-SP; RESP 176932-SP

importação por via marítima se faz por meio do Siscomex, utilizando-se o módulo Siscomex Carga, processando-se em diversas etapas, a cargo do importador, do depositário, da fiscalização aduaneira e do transportador.

À guisa de conclusão, resumam-se as responsabilidades dos atores participantes do processo de importação. Assim, cabe ao:

- **Importador** - após a chegada da mercadoria, registrar a DI no Sistema. Deverá providenciar, com a antecedência devida, o Licenciamento de Importação (LI) daquelas mercadorias não sujeitas ao Licenciamento Automático. A partir do registro da DI, o despacho de importação deverá ser iniciado em até 90 dias da descarga. Não sendo observado esse prazo, o bem importado será considerado perdido.
- **Transportador** - prestar à RFB informações sobre o navio e as cargas, nacionais ou estrangeiras, e as de passagem, nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado.
- **Depositário** - informar à RFB, de forma imediata, sobre a disponibilidade da carga recolhida sob sua custódia.
- **Fiscalização Aduaneira** - a conferência aduaneira e o desembaraço da mercadoria.

Portanto, o presente trabalho apresentou o processo de importação por via marítima de mercadoria, do porto de origem à sua chegada e armazenamento em um porto nacional alfandegado. Os passos subsequentes, culminando na nacionalização da carga, serão regidos pela Aduana. Por oportuno, antecipa-se, a Conferência Aduaneira e o Desembaraço da Mercadoria serão objetos de próximo trabalho, quando esses institutos serão detidamente apresentados.

Por derradeiro, almeja-se, com a sua divulgação, que os importadores no Brasil, para a segurança jurídica das suas operações, percebam a importância de serem assessorados por um advogado maritimista, habituado às lides do mar,

6. Referências Bibliográficas

BRASIL. Código Civil, 2002. Código Civil. 53.ed. São Paulo: Saraiva; 2002.

_____. Lei nº 12.815 de 05 de Junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

_____. RECEITA FEDERAL. Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007. Dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados. Disponível em:



<<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15753&visao=anotado>>.
Acesso em: 24 fev 2016.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo**. 2ª ed. São Paulo: Quartier Latin, 2012

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo: Volume II - Teoria Geral**. 4ªed.,Barueri: Editora Manole, 2008. 652 p.

SOUZA, Cláudio. **Desembaraçando sua Mercadoria na Alfândega**. Belo Horizonte: Editora Líder, 2010. 400 p.