

ASPECTOS JURÍDICOS DO CONTÊINER

LEGAL ASPECTS OF CONTAINER

Osvaldo Agripino de Castro Junior¹

Patrícia Fabris²

SUMÁRIO: Introdução; 1 Legislação e Doutrina; 1.1 Legislação; 1.2 Doutrina; 2. Jurisprudências. 2.1 Contêiner como unidade de carga. 2.2 Perdimento de carga por falta de documentação. 2.3 Cobrança da Taxa de segregação. 2.4 Sobreestadia de contêineres; Considerações finais; Referências das fontes citadas.

RESUMO

O presente artigo científico tem como objetivo a análise dos aspectos jurídicos do contêiner. A abordagem jurídica da matéria é de fundamental relevância em face da importância deste no cenário logístico-mercantil internacional. Além das questões inerentes ao transporte, merece atenção especial o tratamento jurídico dispensado pela legislação, doutrina e jurisprudencial e as consequências inerentes ao perdimento de carga por falta de documentação, a cobrança de taxas de segregação e sobreestadia de contêineres. Utilizou-se, para o desenvolvimento desta presente pesquisa, o método indutivo, operacionalizado pelas técnicas de conceitos operacionais e da pesquisa bibliográfica.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte marítimo; contêineres; ordenamento jurídico.

ABSTRACT

This research paper aims to analyze the legal aspects of the container. The legal approach of the matter is of fundamental importance in view of the importance of this in-market international logistics scenario. In addition to issues related to transport, deserves special legal treatment accorded by the legislation, jurisprudence and doctrine and the consequences inherent in the forfeiture charge for lack of documentation, the levying of segregation and container demurrage. It was used for the development of this present study, the inductive

¹ Advogado e Professor do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da Univali – Cursos de Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica.

² Graduada em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI, Santa Catarina.

method, operated by the operational concepts and techniques of literature.

KEYWORDS: Shipping; containers; law.

INTRODUÇÃO

Introduzido no mercado de transporte marítimo a partir da década de 1950 e uma inovação norte-americana que tem causado grande impacto no transporte marítimo, o contêiner tem gerado muitas controvérsias no comércio internacional, especialmente no Direito Marítimo, disciplina jurídica que tem como objeto as relações jurídicas que se dão em torno do navio. Como o contêiner é a parte do navio que fica no cais, vários problemas ocorrem, especialmente em face da atuação da Receita Federal, gargalos portuários (ineficiência), avarias, dentre outros.

Considerado acessório do navio, o contêiner é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivo de segurança aduaneira e capaz de atender condições técnicas previstas legalmente.

Esse cofre de carga expandiu-se com o aumento das necessidades dos exportadores que foram atendidas com a redução do tempo de trânsito e dos custos da operação e aumento da segurança nas mercadorias. Nesse sentido, surgiram vários tipos de contêiner, classificados conforme o tipo de carga que será transportada.

Em face do seu grande uso na logística de transportes no Brasil, os operadores de transportes marítimos, ao utilizarem o contêiner sentem-se inseguros juridicamente, principalmente por causa dos problemas relativos ao desembarço aduaneiro e à cobrança de sobreestadia, conceituada como compensação paga pelo usuário dos serviços de transporte marítimo ao armador pelo atraso na devolução do contêiner.

Diante de tais fatos, visto a sua relevância para o transporte moderno por meio de navios porta-contêineres, esse artigo objetiva discorrer sobre alguns aspectos

jurídicos do contêiner. Assim sendo, o artigo possui duas partes. O item 1 trata das fontes do Direito Marítimo, com ênfase na legislação que regula o contêiner e a doutrina, e o item 2 discorre sobre algumas jurisprudências envolvendo o contêiner no direito brasileiro.

1 LEGISLAÇÃO E DOUTRINA

As fontes do Direito Marítimo são divididas em três classes, segundo Eliane Martins:³ “a) fontes remotas e fontes próximas; b) fontes formais ou de conhecimento, que consideram a forma pela qual o direito torna-se conhecido; c) fontes internacionais, que consideram tratados internacionais não ratificados pelo Brasil e usos e costumes internacionais”.

A codificação do Direito Comercial Marítimo ocorreu da navegação marítima internacional e foi inovada com edição de novas leis e normas e a criação de organismos públicos de administração e fiscalização da atividade marítima,⁴ como a *Internacional Maritime Organization*, o Tribunal Marítimo, a Diretoria de Portos e Costas e o *Port State Control*, dentre outros.

Concomitantemente à evolução da legislação interna, vários tratados internacionais sobre tráfego marítimo foram assinados e ratificados pelo Brasil.⁵ Além disso, devem ser mencionadas aquelas regras internacionais e não ratificadas pelo Brasil, como as de Haia (1924), Haia-Visby (1968), Hamburgo (1978) e Roterdã (2009).

Com a evolução do comércio marítimo internacional, foi necessária a harmonização de normas fez-se necessário e, por isso, em 2008, a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Transporte Internacional de Bens ou parcialmente pelo mar, as Regras de Roterdã, foi aprovada pelos Estados Unidos e pela Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional

³ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3ª ed. Vol. 1. Barueri: Manole, 2008, p. 18.

⁴ Dentre tais normas podem ser citadas as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), expedidas pela Diretoria de Portos e Costas e Lei n. 9.537, de 1997, Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário.

⁵ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, p. 36.

(UNCITRAL).⁶

Ressalta-se a necessidade de adoção por vinte países, para que as Regras de Roterdã entre em vigor.⁷ ademais, essas regras tornam-se efetivas somente quando houver a denúncia das Regras de Haia, de Haia-Visby ou das Regras de Hamburgo.

Em contraste com outras regras existentes do Direito Marítimo internacional, as Regras de Roterdã possuem um vasto âmbito de aplicação, inclusive nos contratos de transporte multimodal que envolvem os trajetos marítimos internacionais, regulando o transporte marítimo com eficiência.

1.1 Legislação

Deve-se, nessa parte, salientar as legislações que regulam o contêiner, de forma que se inicia com a Lei nº 6.288/75, que conceituou o contêiner, espécie do gênero unidade de carga, como um equipamento ou acessório do veículo transportador, *in verbis*:

Art. 3º. O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único. A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como *trailers, boogies, racks*, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte integrante do container.

Art. 4º O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

⁶UNCITRAL. **United Nations Commission on International Trade Law**. Disponível em: <[www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_ texts/arbitration](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration)>. Acesso em: 21 mar. 2010.

⁷Art. 94 das Regras de Roterdã.

Ainda, o Decreto nº 80.145/77, acrescenta:

Art. 4º O container é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivos de segurança aduaneira e devendo atender às condições técnicas e de segurança previstas pela legislação nacional e pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil.

Por sua vez, a Lei nº 9.611/98, trata, dentre outros dispositivos, do transporte multimodal de mercadorias, e qualifica juridicamente o contêiner como bem autônomo, *in verbis*:

Art. 24. Para os efeitos desta Lei, considera-se unidade de carga qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas a movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso.

Parágrafo único. A unidade de carga, seus acessórios e equipamentos não constituem embalagem e são partes integrantes do todo.

O contêiner não constitui embalagem das mercadorias, nem com elas se confunde. Nesse quadro, o contêiner é definido legalmente, como equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas e não se constitui embalagem de carga.

Salienta-se que a Lei nº 9.611/98, também disciplina o ingresso do contêiner no Brasil:

Art. 25 A unidade de carga deve satisfazer aos requisitos técnicos e de segurança exigidos pelas convenções internacionais reconhecidas pelo Brasil e pelas normas legais e regulamentares nacionais.

Art. 26 É livre a entrada e saída, no País, de unidade de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico.

Nesse cenário, após oito anos da vigência do Regulamento Aduaneiro Brasileiro, criado pelo já revogado Decreto n. 4.543, de 26 de dezembro de 2002, o Governo Brasileiro buscou atualizar e sistematizar a legislação do comércio

exterior, ante a ausência de um Código Aduaneiro Brasileiro. Assim sendo, segundo a Receita Federal:⁸

Buscou-se com isso adequar a disciplina aduaneira brasileira aos marcos internacionais, como a Convenção de Kyoto revisada sobre Regimes e Procedimentos Aduaneiros, e regionais, tendo em vista o processo de harmonização da legislação aduaneira no âmbito do Mercosul. Destacam entre as medidas do novo regulamento com esse objetivo a simplificação das unidades de carga, de correção de conhecimento de carga e de regimes aduaneiros de trânsito aduaneiro, entreposto aduaneiro e exportação temporária, além do estabelecimento de regimes aduaneiros especiais, em geral, para o tratamento para resíduos, para prazos e para extinção da aplicação de diversos regimes.

Assim, o Regulamento Aduaneiro – Decreto nº 6.759/09 (RA 2009), atualizado pelo Decreto n. 7.213/10 - reconheceu que a entrada no território nacional do contêiner é livre. Ressalte-se que, no regulamento anterior, essas unidades eram sujeitas a controle desde a entrada até a saída. Tal reconhecimento se dá no artigo 39 da citada norma (RA 2009):

Art. 39. É livre, no País, a entrada e a saída de unidades de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico (Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, art. 26).

§ 1º. Aplica-se automaticamente o regime de admissão temporária ou de exportação temporária aos bens referidos no *caput*.

§ 2º Poderá ser exigida a prestação de informações para fins de controle aduaneiro sobre os bens referidos no *caput*, nos termos estabelecidos em ato normativo da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Em princípio, a unidade de carga estaria livre do despacho aduaneiro, porém, a Receita Federal entende que é necessário o despacho aduaneiro do contêiner, submetendo-o ao regime de admissão temporária e automático.

O regime de admissão temporária rege-se nos termos da Instrução Normativa nº 285 de 14 de janeiro de 2003, que dispõe sobre regime aduaneiro especial de admissão temporária, da seguinte forma:

⁸ BRASIL. Receita Federal do Brasil. Disponível em: <www.receita.fazenda.gov.br> Acesso em: 26 abr. 2010.

Art 1º. Permite a importação de bens que devam permanecer no País durante prazo fixado, com suspensão total do pagamento de tributos, ou com suspensão parcial, no caso de utilização econômica, na forma e nas condições previstas nesta Instrução Normativa.

Na admissão temporária ocorre o fato gerador, mas o seu pagamento é suspenso, até que o bem retorne ao exterior. No caso específico do cofre de carga (contêiner), este não precisa voltar ao exterior, pois é permitida a sua utilização no transporte doméstico no Brasil, inclusive sem data de retorno.⁹

A permissão de admissão temporária com suspensão total do pagamento dos tributos incidentes na importação está prevista no art. 4º da Instrução Normativa acima que, inclusive, submete o contêiner, pois conforme supra explicado, é unidade de carga e, assim, enquadra-se no artigo 5º, V, da Instrução Normativa:

Art. 5º Consideram-se automaticamente submetidos ao regime de que trata o art. 4º:

[...] V - as unidades de carga estrangeiras, seus equipamentos e acessórios, inclusive para utilização no transporte doméstico;

Pelo exposto, verifica-se que o contêiner é disciplinado legalmente como unidade de carga e, conforme a legislação atual, beneficia-se do regime de admissão temporária.

Outro relevante aspecto legal que envolve o uso do contêiner, é o que trata da sobreestadia, indenização paga pelo usuário do contêiner quando o mesmo não é entregue no prazo legal.

Nesse quadro, ocorre a discussão sobre a matéria prescricional para a cobrança da sobreestadia do contêiner, em face da edição do Código Civil Brasileiro de 2002, que revogou a primeira parte do Código Comercial, e definiu o prazo prescricional aplicável as ações de sobreestadia. Assim, a revogação do art. 499, §3º do Código Comercial possibilitou diversas teses, dentre as quais, segundo

⁹ DOS SANTOS, Marcelo Ruiz. **O direito do armador de recuperar os contêineres utilizados irregularmente como armazéns em portos brasileiros.** Disponível em: <[//marceloruizrodriguesdossantos.wordpress.com/tag/direito-aduaneiro/](http://marceloruizrodriguesdossantos.wordpress.com/tag/direito-aduaneiro/)>. Acesso em: 26 abr. 2010.

Gentil:¹⁰

A primeira define que o Código Comercial ainda definiria o prazo prescricional aplicável às ações de sobreestadia, uma vez que a norma revogadora (lei geral) não teria trazido consigo artigo que prestigiasse diretamente as referidas ações.

A segunda corrente defende o prazo prescricional de um ano, com fundamento no art. 22 da Lei nº 9.611/98 (Lei do Operador de Transporte Multimodal), por analogia. Porém, é equivocado, visto que a referida lei se aplica exclusivamente aos operadores de transporte multimodal e, ainda o mesmo artigo restringe sua aplicação às ações judiciais oriundas do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal.

A terceira corrente defende que o prazo das ações de sobreestadia de contêineres transcorre em três anos, por força do art. 206, §3º, inciso V, do Código Civil.

A quarta corrente propugna pela aplicação do prazo de cinco anos, nos termos do art. 206, §5º, inciso I do Código Civil, visto que o instrumento público ou particular, nesse caso, seria Conhecimento de Embarque Marítimo (*Bill of Lading*) ou Termo de Compromisso.

A última corrente defende a aplicação do prazo legal de dez anos, pela incidência do art. 205, *caput* do Código Civil. Gentil prevê que a prescrição ocorre em dez anos, quando a lei não lhe haja fixado prazo menor, e é justamente este o cenário que se enfrenta com a revogação do Código Comercial.¹¹

Após a análise das principais legislações que regulam o contêiner, passa-se à exposição de algumas importantes decisões dos tribunais brasileiros sobre o tema.

¹⁰ GENTIL, Fábio do Carmo. *Demurrage* de contêineres e o prazo prescricional das ações de cobrança. In: **Revista Jurídica Consulex**. Ano XIII, n 295, 30 abr. 2009, p. 62.

¹¹ GENTIL, Fábio do Carmo. *Demurrage* de contêineres e o prazo prescricional das ações de cobrança, p. 62.

1.2 Doutrina

É importante salientar a difusão dessa unidade de carga no comércio marítimo internacional. Nesse quadro, o relatório da UNCTAD confirma o aumento de investidores e do uso do contêiner desde 2008, de forma que a frota de contêineres para aluguéis passou a ser de 10,7 milhões de TEUs,¹² quando o mercado rentável de contêiner passou a representar 45 % da frota global.

No que tange ao balanço das expedições marítimas de carga de contêiner, houve um saldo de 2,32 bilhões de toneladas de cargas secas incluindo carga transportada em contêineres ao longo das principais rotas comerciais marítimas: Trans-Pacífico, Ásia e Europa e Trans-Atlântica. Por sua vez, em 2008, o total mundial do comércio containerizado era de 137 milhões de TEUs (1,3 bilhão de toneladas), o que mostra um aumento de 5,4 % em relação ao ano de 2007.

O valor do comércio mundial de contêineres cresceu de U\$ 3 trilhões para U\$ 4 trilhões em 2008, o que mostra a importância da unitização da carga. Esse crescimento influi na indústria naval mundial que investiu em maiores e mais sofisticados navios porta-contêineres, o que aumenta a escala da capacidade de transporte e reduz os custos do transporte marítimo.

A produção de contêineres também aumentou consideravelmente. Assim, segundo *A New Lease of Life*¹³, a frota global de navios porta-contêineres em 2005 era de 21.215, já em 2008 era de 28.685, demonstrando um forte aumento na produção dos TEUs.

Porquanto, com os dados da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) acerca da crescente utilização do contêiner no transporte marítimo, tem-se sua relevância para a economia mundial.

Ao analisar a economia brasileira, salienta-se que a operadora Santos Brasil movimentou 173.589 contêineres ou 260.383 TEUs durante o primeiro trimestre

¹² UNCTAD. **Review of Maritime Transport 2009**. Report by the UNCTAD Secretariat. United Nations: New York and Geneva, 2009, p. 106.

¹³ Containerisation International Online, 1 ago. 2008. Disponível em: <www.ci-online.co.uk>. Acesso em: 18 jun. 2010.

de 2010. O resultado representa um aumento de 13,1% em relação ao mesmo período de 2009, quando passaram pelos três terminais da Companhia - Tecon Santos (SP), Tecon Vila do Conde (PA) e Tecon Imbituba (SC) – 153.491 contêineres.¹⁴

Assim, resta evidente a importância do contêiner na revolução do comércio marítimo internacional, pois facilitou o transporte, auxiliou na redução dos custos e da quantidade de cargas extraviadas e das avarias. Mencione-se que houve evolução do sistema jurídico brasileiro, vez que a legislação aduaneira modificou-se, bem como houve decisões acerca dos problemas gerados através da utilização do mesmo que, de certa forma, tem reduzido a insegurança dos operadores dos transportes aquaviários.

2 JURISPRUDÊNCIAS

2.1 Contêiner como unidade de carga

Conforme já mencionado acerca da Lei nº 6.288/75 e da Lei nº 9.611/98, verifica-se que o contêiner não constitui embalagem das mercadorias, nem com elas se confunde. Neste sentido, o Poder Judiciário¹⁵ pacificou o assunto e tem decidido que o contêiner não se confunde com a mercadoria transportada:

ADMINISTRATIVO. APREENSÃO DE CARGA ABANDONADA. RETENÇÃO DE CONTAINER. LEIS NOS 6.288/75 E 9.611/98.1. Segundo o art. 24 da Lei nº 9.611/98, os containers constituem-se em equipamentos que permitem a reunião ou unitização de mercadorias a ser transportadas, não podendo ser confundidos com embalagem ou acessório da mercadoria transportada. 2. Inexiste amparo jurídico para a apreensão de containers, os quais, pela sua natureza, não se confundem com a própria mercadoria transportada. 3. Recurso especial improvido.

Outro caso que afirma a inexistência da relação acessória entre o contêiner e a mercadoria nele transportada, ocorre quando há a apreensão, abandono, perdimento de mercadoria. Nesse sentido, os contêineres são como acessórios

¹⁴ NTC e Logística. Disponível em: <www.ntcelogistica.org.br/noticias>. Acesso em: 4 maio 2010.

¹⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp nº 908890 do Processo nº 2006.02.67749-1. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Disponível em: <www.stj.jus.br>. Acesso em: 12 ago. 2010.

dos navios, portanto, é ilegal dar ao contêiner a mesma destinação dada à mercadoria:

ADMINISTRATIVO – NÃO APLICAÇÃO DA PENA DE PERDIMENTO DE MERCADORIA – APREENSÃO DO CONTÊNER – UNIDADE DE CARGA – INEXISTÊNCIA DE RELAÇÃO DE ACESSORIEDADE ENTRE O CONTÊNER E A MERCADORIA NELE TRANSPORTADA. 1. A internalização de mercadoria importada deve se submeter às regras aduaneiras que protegem mais do que a arrecadação fiscal, isto é, protegem a segurança das fronteiras, a hígida relação comercial e o salutar trânsito de pessoas. 2. Os contêineres constituem unidade de carga, não se confundindo com a mercadoria neles transportada. De fato, são acessórios dos navios, não se submetendo à destinação dada à mercadoria em eventual decretação de pena de perdimento, pelo que seria de se proceder à sua liberação, conforme pleiteado. Artigos 24 a 26 da Lei nº 9.611/98. 3. A não-liberação do contêiner no qual ainda são armazenadas mercadorias, submetidas ou não à pena de perdimento, tem o mesmo efeito, não podendo a impetrante ser privada do acesso ao contêiner de sua propriedade, uma vez que não deu causa à situação irregular das mercadorias 4. Remessa oficial improvida.¹⁶

O Superior Tribunal de Justiça posicionou-se sobre a inexistência da relação de acessoriedade entre o contêiner e a mercadoria nele transportada, com fundamento no art. 92 do Código Civil, da seguinte forma:

PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. MANDADO DE SEGURANÇA. PERDIMENTO DE MERCADORIA. APREENSÃO DE CONTAINER (UNIDADE DE CARGA). ALEGADA VIOLAÇÃO DO ART. 24, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI 9.611/98. NÃO OCORRÊNCIA. INEXISTE RELAÇÃO DE ACESSORIEDADE ENTRE O CONTAINER E A MERCADORIA NELE TRANSPORTADA. EXEGESE DO ART. 92 DO CÓDIGO CIVIL. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO.

1. A questão controvertida consiste em saber se o contêiner utilizado no transporte de carga é acessório da mercadoria nele transportada e, por consequência, deve sofrer a pena de perdimento aplicada à mercadoria apreendida por abandono. O Tribunal *a quo* entendeu que o contêiner não se confunde com a mercadoria nela transportada, razão pela qual considerou ilícita sua apreensão em face da decretação da pena de perdimento da carga. A recorrente, em vista disso, pretende seja reconhecido o container como acessório da carga transportada, aplicando-se-lhe

¹⁶ BRASIL. Tribunal Regional da Segunda Região. Mandado de Segurança nº 2006.50.05.00.4853-2, Relator: Desembargador Federal Frederico Gueiros. Rio de Janeiro. Disponível em: <www.trf1.jus.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

a regra de que o acessório segue o principal. 3. Principal é o bem que existe sobre si, abstrata ou concretamente; acessório, aquele cuja existência supõe a do principal (CC/02, art. 92). 4. Definido, legalmente, como qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas e não se constituindo embalagem da carga (Lei n. 9.611/98, art. 24 e parágrafo único), o container tem existência concreta, destinado a uma função que lhe é própria (transporte), não dependendo, para atingir essa finalidade, de outro bem juridicamente qualificado como principal. 5. Assim, a interpretação do art. 24 da Lei n. 9.611/98, à luz do disposto no art. 92 do Código Civil, não ampara o entendimento da recorrente no sentido de que a carga é acessório da mercadoria transportada, ou seja, que sua existência depende desta. Inexiste, pois, relação de acessoriedade que legitime sua apreensão ou perdimento porque decretada a perda da carga. 6. Recurso Especial conhecido e desprovido.¹⁷

A decisão acima menciona que o contêiner é equipamento diverso da carga, usado somente para o transporte, daí porque é impossível a apreensão do contêiner por fato relacionado à carga.

Dessa forma, o STJ pôs fim a qualquer controvérsia acerca da indevida utilização de contêineres, em virtude do perdimento ou abandono da carga transportada:

MANDADO DE SEGURANÇA. ABANDONO DE CARGA. PERDIMENTO. APREENSÃO DO CONTAINER. DESCABIMENTO. DEFINIÇÃO. ANÁLISE DA LEI Nº 9.611/98 EM CONJUNTO COM OUTRAS. PRECEDENTE. I - O abandono da carga por seu dono é fato sujeito a procedimento administrativo fiscal com vistas à aplicação não induz à apreensão do container que a embalou, uma vez que este tem existência concreta para atingir sua finalidade, conforme se depreende da análise conjunta da Lei nº 9.611/98, com o artigo 92, do Código Civil/02 e artigo 3º, da Lei nº 6.288/75.¹⁸

Verifica-se que o contêiner é equipamento destinado ao transporte das mercadorias e não ao seu armazenamento, razão pela qual é ilícita e abusiva a utilização deste para outro fim, como armazenagem de cargas apreendidas ou abandonadas sob custódia do fisco.

¹⁷BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp nº 526.767, Relatora: Ministra Denise Arruda Setembro de 2005. Disponível em: <www.stj.jus.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

¹⁸ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp nº 914700 do Processo nº 2008.00.82349-1 do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Disponível em: <www.stj.jus.br>. Acesso em: 9 jul. 2010.

2.2 Perdimento de carga por falta de documentação

O Regulamento Aduaneiro vigente, no Capítulo V, artigo 17, inciso II, delega competência à Administração Aduaneira para disciplinar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída das unidades de carga.

A fiscalização aduaneira principia-se com a análise da documentação de importação ou exportação realizada pelo prazo decadencial estabelecido na legislação tributária, conforme o art. 18 do Regulamento Aduaneiro vigente.

Os documentos analisados estão descritos no § 1º do mesmo artigo, e são os seguintes:

Artigo 18 [...] § 1º Os documentos de que trata o *caput* compreendem os documentos de instrução das declarações aduaneiras, a correspondência comercial, incluídos os documentos de negociação e cotação de preços, os instrumentos de contrato comercial, financeiro e cambial, de transporte e seguro das mercadorias, os registros contábeis e os correspondentes documentos fiscais, bem como outros que a Secretaria da Receita Federal do Brasil venha a exigir em ato normativo.

Na falta desses documentos essenciais ao transporte de carga, essa pode sofrer a pena de perdimento. Mencione-se que é importante verificar se houve erro operacional da operadora portuária para, então, declarar-se a pena de perdimento ou não da mercadoria. Nesse sentido, é relevante o julgado a seguir:

TRIBUTÁRIO - IMPORTAÇÃO - DESEMBARQUE DE CONTÊNERES CHEIOS SEM A RESPECTIVA DOCUMENTAÇÃO DE IMPORTAÇÃO - ERRO OPERACIONAL DA OPERADORA PORTUÁRIA - FALTA DE NEXO CAUSAL ENTRE A CONDUTA DA IMPETRANTE E A INFRAÇÃO TRIBUTÁRIA - APELAÇÃO E REMESSA OFICIAL NÃO PROVIDAS. 1. De ordinário, cumpre esclarecer que o fundamento da autuação do impetrante (infração ao art. 39, do Decreto-lei n. 37/66) não procede porque a mercadoria estava devidamente acompanhada da documentação exigida e o respectivo manifesto. 2. A despeito da orientação jurisprudencial sobre a necessidade da prova de dolo ou culpa, na verificação da infração à legislação tributária, entendo que a discussão posta na demanda antecede a análise do elemento subjetivo, ou seja, a intenção do agente. Isto porque, no caso falta à própria conduta do impetrante, que é pressuposto da aferição do elemento subjetivo. No caso, não há conduta do impetrante (por conseguinte, nem sua intenção), que importe no resultado (infração tributária). É incontroverso que a empresa TRANSNV LTDA, operadora portuária autorizada pela Receita Federal,

descarregou 4 (quatro) contêineres cheios, sendo que, inclusive, um saiu da área portuária. 3. A conduta (ação de descarga de contêineres cheios) não foi da impetrante, mas de terceiro, que por erro operacional, cometeu a infração imputada àquele. Destarte, falta (antes) do elemento subjetivo (dolo ou culpa), o próprio nexos causal entre suposta conduta imputada ao impetrante e o resultado experimentado (infração à legislação tributária). 4. Apelação e Remessa Oficial não providas. Segurança denegada. 5. Peças liberadas pelo relator para publicação de acórdão em 29/05/2007.¹⁹

Acerca do fundamento legal da apreensão de mercadorias, tem-se o art. 105, inciso IV, do Decreto-Lei n. 37/66, c/c o art. 23, inciso IV e § 1º, do Decreto-Lei n. 1.455/76:

Decreto-Lei n. 37/66: Art.105 - Aplica-se a pena de perda da mercadoria: [...] IV - existente a bordo do veículo, sem registro um manifesto, em documento de efeito equivalente ou em outras declarações; Decreto Lei n. 1.455/76: Art 23. Consideram-se dano ao Erário as infrações relativas às mercadorias: IV - enquadradas nas hipóteses previstas nas alíneas "a" e "b" do parágrafo único do artigo 104 e nos incisos I a XIX do artigo 105, do Decreto-lei número 37, de 18 de novembro de 1966. § 1º O dano ao erário decorrente das infrações previstas no caput deste artigo será punido com a pena de perdimento das mercadorias. (Incluído pela Lei nº 10.637, de 30.12.2002)

Por conseguinte, o perdimento da mercadoria configura-se, portanto, como sanção aplicável àqueles cujo agir tenha sido articulado com o manifesto propósito de burlar a fiscalização alfandegária, exigindo, nesse sentido, a apreciação dos fatores intrínsecos que fundaram a conduta do agente autuado.

A pena de perdimento presta-se a apenas aqueles que se mostram inclinados a burlar a fiscalização da Receita Federal, a fim de furtarem-se ao recolhimento de tributos ou utilizarem-se do comércio exterior para consecução de objetivos escusos de maior vulto, como a remessa de divisas e a lavagem de dinheiro.

O Tribunal Federal da 4.^a Região registra precedentes em situações semelhantes, quais sejam:

¹⁹BRASIL. Tribunal Regional Federal da Primeira Região. Mandado de Segurança nº 199939000080897. rel. Juiz Federal Rafael Paulo Soares Pinto, 29 Maio 2007. Disponível em: <www.trf1j.jus.br>. Acesso em: 20 ago. 2010.

IMPORTAÇÃO. PERDIMENTO. DOCUMENTAÇÃO. CORREÇÃO X FALSIFICAÇÃO OU ADULTERAÇÃO. INOCORRÊNCIA DE DANO AO ERÁRIO. A clara correção de documento relativo à importação, de modo a fazê-lo conforme a operação efetivamente realizada, ainda que inobservado o procedimento adequado, não configura falsificação ou adulteração em seu sentido legal. Não sendo vislumbrada manobra no sentido de afastar a exigência de tributo que seria devido ou de ensejar o ingresso irregular de mercadoria, não se configura dano ao erário. Ausentes a hipótese prevista no art. 105, VI, do DL 37/66 c/c o art. 23, IV, e parágrafo único, do DL 1.455/76, descabida a aplicação da pena de perdimento. (05/06/2002).²⁰

TRIBUTÁRIO. MANDADO DE SEGURANÇA. IMPORTAÇÃO. RASURA NO MANIFESTO INTERNACIONAL. INEXISTÊNCIA DE PREJUÍZO AO ERÁRIO. INAPLICABILIDADE DOS ARTS. 1º E 60 DO DECRETO-LEI 37/66. 1. A aplicação dos arts. 1º e 60, do Decreto-Lei 37/66 pressupõe a existência de dano ao Erário, o que não ocorreria na hipótese, considerando que a mercadoria importada é isenta de imposto de importação, com alíquota zero, ou quase zero. 2. A equivocada correção do manifesto apenas compatibilizou o documento com a respectiva carga, revestindo-se de absoluta regularidade todos os demais dados essenciais a identificação da importação. 3. Remessa oficial improvida. (10/12/1997).²¹

Deduz-se, assim, que a perda da mercadoria só pode ocorrer se há falta de algum documento essencial ao transporte da carga e se houve fraude e dano ao erário.

2.3 Cobrança da Taxa de segregação

Quando o navio descarrega as mercadorias é cabível a remuneração por preço público cobrada ao armador. Essa cobrança chama-se THC e decorre do termo inglês *Terminal Handling Charge*, porém, alguns operadores portuários cobram taxa de segregação e entrega de contêiner, conhecida como THC2.²²

Essa taxa é considerada abusiva em face de dupla cobrança ocorrente na descarga dos contêineres, motivo que encarece ainda mais os custos dos

²⁰ BRASIL. Tribunal Regional Federal da Quarta Região. AC n°1998.04.01.014288-8. Primeira Turma, Relator Leandro Paulsen. Disponível em: <www.trf4.jus.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

²¹ BRASIL. Tribunal Regional Federal da Quarta Região. MS n°94.04.11773-0, Primeira Turma, Relator Fábio Rosa. Disponível em: <www.trf4.jus.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

²² NTC e Logística. Disponível em: <www.ntcelogistica.org.br/noticias>. Acesso em: 4 maio 2010.

transportes. O THC2 seria, portanto, uma taxa adicional que os operadores portuários cobram pela movimentação de contêineres desembarcados dos navios no cais até o portão do terminal.²³

A Nota Informativa n. 06/2003 da Superintendência de Portos da ANTAQ concluiu que qualquer taxa cobrada pelos terminais aos recintos alfandegados será indevida, por quatro motivos:

a) a movimentação das cargas a partir do convés ou dos porões do navio até o portão do terminal portuário, incluindo a respectiva entrega, já é paga pelo armador ou transportador portuário, por meio de valor estabelecido em contrato com base no custo médio das operações; b) a despesa assumida pelo armador ou transportador marítimo com a movimentação das cargas a partir do costado do navio até o portão do terminal portuário, incluindo a respectiva entrega, já é repassada ao importador por meio da taxa chamada THC, estabelecida também com base no custo médio das operações; c) não existe prestação pelo operador portuário aos recintos alfandegados independentes de qualquer serviço adicional aos que são prestados na entrega das cargas diretamente ao importador ou consignatário ou ao recinto alfandegado do operador-arrendatário; d) ainda que existisse prestação de serviço adicional pelo operador portuário, a cobrança não poderia ser feita aos recintos alfandegados independentes, mas ao armador ou transportador marítimo, que, no caso, é que contrata os serviços de movimentação das cargas, incluindo a respectiva entrega.²⁴

Mencione-se que, tanto a SDE (Secretaria de Direito Econômico) como a Procuradoria do CADE concluíram que a THC2 constitui uma conduta anticompetitiva que tem provocado distorções sérias no setor portuário. Por isto, recomendaram ao CADE a abolição desta prática e a condenação dos terminais por infração à ordem econômica, com base nos artigos 20 e 21 da Lei n. 8.884/94.²⁵

²³INFRALOG. Informativo virtual. Disponível em: <://app.fiescnet.com.br/aplic/fiesc/informe.nsf/348c724d1bf7348c83256ba000424a9834e6cbd68833c1032573af00643184?OpenDocument&ExpandSection=5>. Acesso em: 09 abr. 2010.

²⁴ BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. 2003. **Nota Informativa N. 06/2003**. Disponível em: <www.antaq.gov.br>. Acesso em: 10 jul. 2010.

²⁵ ARÁUJO JUNIOR, José Tavares de. **Condutas Anticompetitivas em Indústrias de Rede: O Caso do Porto de Santos. Parecer**, p. 23. Apud CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Regulação econômica e competitividade da atividade portuária. texto cedido pelo autor. *Mimeo*, 2010, p. 51-53.

Em 27 de abril de 2005, o CADE condenou cinco terminais de contêineres localizados na área de influência do Porto de Santos pela cobrança da taxa de liberação de contêineres dos recintos alfandegados (conhecida como THC2). Dessa forma, o CADE determinou, por unanimidade:

- a) a imediata cessação da cobrança de liberação de contêineres dos recintos alfandegados;
- b) por maioria, o pagamento de multa correspondente a 1 % (um por cento) do faturamento bruto (vinculado às atividades pertinentes) dos terminais de contêineres no ano anterior à instauração do processo, excluídos os impostos;
- c) por unanimidade, a publicação, em meia página de jornal de grande circulação nacional, do teor da decisão, por dois dias seguidos e em duas semanas consecutivas, cujos custos correriam por conta das empresas condenadas;
- d) por unanimidade, a aplicação, no caso de continuidade da conduta prática ou de outra que também configurasse infração à ordem econômica, ou ainda, no caso de descumprimento das demais determinações, multa diária no valor de 20.000 (vinte mil) UFIR;
- e) por unanimidade, a comprovação, perante o CADE, do cumprimento das suas determinações, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data da publicação do acórdão da decisão.²⁶

2.3 Sobreestadia de contêineres

O termo sobreestadia merece análise no que tange ao posicionamento dos tribunais brasileiros acerca da legalidade da sua cobrança. Nesse quadro, há cinco teses acerca da prescrição para intentar a ação para a cobrança de sobreestadia, já abordadas no item 1.1.

A sobreestadia/*demurrage* é a cobrança efetuada quando o tempo prescrito no Contrato Marítimo de transporte é excedido, para compensar as perdas decorrentes do atraso na entrega do navio,²⁷ que se aplica ao contêiner.

Dessa forma, passa-se à exposição do posicionamento unânime do Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina sobre a possibilidade de exigência da sobreestadia:

APELAÇÃO CÍVEL. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO
INTERNACIONAL. AÇÃO DE COBRANÇA. SOBREESTADIA DE

²⁶ BRASIL. Conselho de Defesa da Concorrência. CADE. Processo n. 08012.007443/99-17. Disponível em: <www.cade.gov.br>. Acesso em: 17 jun. 2010.

²⁷ BRANCH, Alan E. **Elements of Shipping**. 8 th Ed. New York:Routledge, 2007, p. 319.

CONTÊINERES (DEMURRAGE). SENTENÇA ACOLHENDO O PEDIDO. RECLAMO DA DEMANDADA. 1) TARIFA DE SOBREESTADIA DE CONTÊINERES. POSSIBILIDADE DE EXIGÊNCIA. PREVISÃO EXPRESSA DE COBRANÇA NOS 'CONHECIMENTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO' E 'TERMOS DE RESPONSABILIDADE SOBRE DEVOLUÇÃO DE CONTÊINERES RETIRADOS', DEVIDAMENTE ASSINADOS PELA RÉ. ESTIPULAÇÃO DAS PARTES, PERMITINDO A INCIDÊNCIA DA TARIFA APÓS O ESGOTAMENTO DO LAPSO DE 4 DIAS ÚTEIS (FREE TIME), A CONTAR DO DESCARREGAMENTO DA MERCADORIA, FINDANDO-SE COM A DEVOLUÇÃO DOS CONTÊINERES . OBRIGAÇÃO ASSUMIDA PELA DEMANDADA . SENTENÇA MANTIDA. 2) PLEITO VISANDO A REDUÇÃO DA VERBA HONORÁRIA . REJEIÇÃO. PERCENTUAL FIXADO A TÍTULO DE REMUNERAÇÃO DO ADVOGADO EM CONFORMIDADE AOS PARÂMETROS PREVISTOS NO ART. 20, § 3º, "A" E "B" DO CPC, ATENDENDO A COMPLEXIDADE DA CAUSA, GRAU DE ZELO E SERVIÇOS PRESTADOS PELO CAUSÍDICO. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível n. 2007.051737-9, da comarca de Itajaí (3ª Vara Cível), em que é apelante GDC Alimentos S/A, e apelada Companhia Sud Americana de Vapores S/A. ACORDAM, em Terceira Câmara de Direito Comercial, por votação unânime, conhecer e negar provimento ao recurso. Custas na forma da lei.²⁸

Em cotejo com outras decisões do mesmo Tribunal, verifica-se que a responsabilidade contratual nasce com o Conhecimento de Transporte Marítimo. Internacionalmente conhecido como *Bill of Lading* (BL), o conhecimento de embarque evidencia um contrato normalmente convencionado entre as partes, que comprova o embarque da mercadoria e as suas condições, e ainda, no verso, apresenta cláusulas contratuais sobre o pacto comercial, impondo obrigações, penalidades e direito das partes o que, conseqüentemente, determina a responsabilidade.

Nesse cenário, Castro Júnior²⁹ traz o entendimento de Lamy, como segue:

Quanto à natureza jurídica os contratos marítimos internacionais são bilaterais, pois criam obrigações para as duas partes; comutativos já que as obrigações das partes são certas; onerosos por haver interesse e utilidade para ambas e consensuais, pois se aperfeiçoam pelo simples acordo de vontade dos contratantes.

²⁸ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. Apelação Cível n. 2007.051737-9, de Itajaí. Relator: Des. Marco Aurélio Gastaldi Buzzi. Disponível em: <www.tj.sc.gov.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

²⁹ LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Foro e Legislação Aplicável. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. Vol. II. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2005, p. 413.

Assim, a cobrança de sobreestadia está legalmente pactuada no Conhecimento de Embarque Marítimo, na cláusula que determina o período de estadia (*free time*), pelo qual as mercadorias devem ser retiradas dos contêineres disponibilizados pelas transportadoras. Mencione-se, contudo, que pode ocorrer discussão sobre a legalidade de tal pacto, tendo em vista que o Conhecimento de Embarque Marítimo é um contrato de adesão e pela possibilidade de abusividade.

O Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo também decidiu sobre a legalidade da cobrança da sobreestadia:

CONTRATO. TRANSPORTE DE MERCADORIAS. SOBRESTADIA DE CONTAINERS. PERÍODO DE FRANQUIA E VALOR DIÁRIO DA SOBRESTADIA PREVISTOS EM CONTRATO. Ciência prévia da importadora quanto ao prazo concedido para devolução do navio e da possibilidade de ser cobrada pela sobreestadia Exigibilidade da "demurrage" Cobrança procedente. Recurso improvido. (15/12/2008)³⁰

COBRANÇA. TRANSPORTE MARÍTIMO. UTILIZAÇÃO DE CONTÊINERES POR PRAZO SUPERIOR AO CONTRATADO. SOBRESTADIA CONFIGURADA. PROVA DOCUMENTAL. LIVRE CONTRATAÇÃO. RESPONSABILIDADE POR EVENTUAL "DEMURRAGE" ESTAVA PREVISTA EM CONTRATO. TARIFAS PODERIAM SER CONSULTADAS A QUALQUER TEMPO. CIÊNCIA DA APELANTE QUANDO FIRMADO COMPROMISSO DE REENTREGA. VALORES ESTÃO LÁ PREVISTOS. Importador possuía ciência acerca do "freetime", que mostrou-se até mesmo superior, em seu benefício. Restrições aduaneiras facilmente previstas no caso não podem servir de escusa para o atraso. Responsabilidade contratual. Culpa presumida. Ausência de caso fortuito ou força maior. Honorários advocatícios mantidos. Litigância de má-fé incorrente. Recurso provido parcialmente para afastar as multas aplicadas. (17/12/2008)³¹

No mesmo sentido, já decidiu o Tribunal de Justiça do Estado do Paraná:

APELAÇÃO. COBRANÇA. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO. OBRIGAÇÃO DE DEVOLUÇÃO DE CONTÊINERES NO PERÍODO LIVRE "FREE TIME". TARIFA DE SOBRESTADIA³² "DEMURRAGE".

³⁰ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. AC nº 7020930-6; Décima Nona Câmara de Direito Privado; Relator: Desembargador Ricardo Negrão. Disponível em: <www.tj.sp.gov.br>. Acesso em: 5 ago. 2010.

³¹ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. AC nº 7292687-3; Vigésima Primeira Câmara de Direito Privado; Relator: Des. Mauricio Ferreira Leite. Disponível em: <www.tj.sp.gov.br>. Acesso em: 5 ago. 2010.

³² O termo correto é sobreestadia.

PRAZO DE "FREE TIME" E VALOR DA MULTA DIÁRIA FIXADO ENTRE AS PARTES. PROCEDÊNCIA. PRAXE COMERCIAL. COMPROVADA OBRIGAÇÃO DA APELADA. CONVERSÃO DA MOEDA ESTRANGEIRA PARA MOEDA NACIONAL. DATA DA DEVOLUÇÃO DOS CONTÊINERES. APERFEIÇOAMENTO DA OBRIGAÇÃO. RECURSO PROVIDO. I. É prática comercial a cobrança de "demurrage" em face da demora na devolução dos contêineres após a entrega efetiva da carga transportada. II. Em havendo previsão expressa da cobrança de tarifa de sobreestadia no instrumento contratual e a existência de tabela em que está consignado os dias de "free time" e o valor das tarifas praticadas pela empresa transportadora, impõe-se reconhecer comprovado o crédito da transportadora. III. A obrigação pelo pagamento de "demurrage", quando fixada em moeda estrangeira, deve observar a conversão cambial pela data da entrega dos contêineres, posto que este é o momento em que se consolida a obrigação, evitando-se eventual enriquecimento sem causa. (TJ-PR; DJPR 28/11/2008; Pág. 102)³³

Nessa linha, colhe-se do Tribunal de Justiça Estado do Rio Grande do Sul o seguinte:

COBRANÇA. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO COM ESTIPULAÇÃO DE PRAZO PARA DEVOLUÇÃO DOS CONTAINERS, SOB PENA DE PAGAMENTO DE MULTA PELA SOBREESTADIA. DEMURRAGE VALORES DAS DIÁRIAS PREVISTOS NOS TERMOS DE COMPROMISSO DE REENTREGA DE CONTAINER. INEQUÍVOCO INADIMPLEMENTO CONTRATUAL.³⁴

Conforme observado nas decisões dos Tribunais Brasileiros, a cobrança de sobreestadia é legal, não obstante, alguns excessos devem ser suprimidos, como valores abusivos e a imputação do pagamento da sobreestadia ao despachante aduaneiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte marítimo é o meio utilizado para transportar todos os tipos de cargas para qualquer lugar do mundo, vez que é realizado por navios em oceanos e hidrovias interiores. A importância desse modal no cenário econômico

³³ BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. Apelação Cível nº 0496440-3; Décima Segunda Câmara Cível; Relator: Desembargador. Rafael Augusto Cassetari. Disponível em: <www.tj.pr.gov.br>. Acesso em: 5 ago. 2010.

³⁴ BRASIL. Tribunal de Justiça Estado do Rio Grande do Sul. ACV nº 2005.001.14407, Relator: Des. Raul Celso Lins e Silva. Decisão de 26 jun 2005. Disponível em: <www.tj.rs.jus.br>. Acesso em: 5 ago. 2010.

mundial é comprovada pela sua complexa utilidade ao transportar grandes quantidades de carga (toneladas ou de metros cúbicos) de uma só vez.

O contêiner surge em face do desenvolvimento da engenharia naval e do advento da industrialização, quando as mercadorias passaram a necessitar de diferentes formas de serem embaladas e armazenadas. Porquanto, o sistema de transporte mundial buscou no contêiner a solução do problema de falta de padronização de medidas.

A legislação brasileira que trata o contêiner como unidade autônoma de carga, além de afirmar que o contêiner tem destinação própria que é o transporte de mercadorias e não o armazenamento destas. Por isso, inclusive, as decisões dos tribunais brasileiros decidem que a pena de perdimento imposta à mercadoria transportada não deve recair sobre a unidade de carga que a transportou.

A insegurança jurídica gerada pelo descumprimento do contrato de transporte traz problemas que são regulamentados no Regulamento Aduaneiro vigente, que descreve o trâmite de entrada de mercadorias no País, e regula o desembaraço aduaneiro e os documentos essenciais. É importante ressaltar o regime de admissão temporária trazido pela Instrução Normativa nº 285, de 14 de janeiro de 2003, suspende temporariamente o total pagamento de tributos incidentes na importação de contêineres.

Para melhor compreensão dos problemas gerados com o uso do contêiner, foi necessário adentrar na Logística de Transportes, no Direito Marítimo, no Direito Aduaneiro, no Direito Civil e no Direito Portuário. Assim, é relevante compreender o que é o transporte marítimo, quais são os tipos de contêiner, como se desenvolve o trâmite aduaneiro, além de questões técnicas pertinentes ao contêiner.

Por fim, objetivando reduzir a insegurança jurídica brasileira do uso do contêiner no transporte aquaviário, foram apresentadas as fontes do Direito Marítimo e leis específicas que regulam o contêiner, bem como discorreu-se sobre a jurisprudência dos tribunais brasileiros que sustentam a legalidade da cobrança de sobreestadia, além de outros julgados sobre a utilização do contêiner.

Ao longo do artigo tratou-se das especificidades do uso do contêiner no transporte aquaviário brasileiro que receberam atenção especial, como a cobrança da sobreestadia. Esse instituto nasce da responsabilidade contratual pactuada com o Conhecimento de Transporte (*BL*) quando o usuário do serviço não cumpre o período de estadia determinado para que as mercadorias sejam retiradas dos contêineres disponibilizados pelas transportadoras, embora tal valor deva ser razoável.

Por isso a sobreestadia é considerada uma tarifa legalmente exigida, segundo posicionamento unânime dos tribunais brasileiros que, em geral, afirmam que a cobrança de sobreestadia é cabível por descumprir uma obrigação contratual – atraso na devolução do contêiner.

Desta maneira, irrepreensível consignar que a retenção dos contêineres junto com mercadorias não desembaraçadas é ilegal, pois o contêiner é uma unidade de carga e serve para uso do transporte de mercadorias e não para o armazenamento.

O uso do contêiner no mercado mundial acentua-se cada vez mais, por isso o sucesso da navegação, e do transporte marítimo também depende dos operadores do comércio exterior, e inclusive do direito, pois a excelência do conhecimento técnico e prático em embarcações, navegação, importação e exportação é de extrema necessidade ao tratar-se de um meio de transporte enriquecedor para a economia mundial.

Sendo assim, verifica-se que o estudo dos principais aspectos jurídicos que tratam o contêiner contribui para o aumento da segurança jurídica dessa importante atividade. Dessa forma, é de suma importância o estudo da unidade de carga mais utilizada no transporte marítimo, a fim de colaborar para o aumento da ligação do Brasil com ele mesmo e do país com o mundo, pelas vias marítimas, lacustres e fluviais.

REFERÊNCIAS DAS FONTES CITADAS

BRANCH, Alan E. **Elements of Shipping**. 8 th Ed. New York: Routledge, 2007.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. 2003. **Nota Informativa n. 06/2003**. Disponível em: <www.antaq.gov.br>. Acesso em: 10 jul. 2010.

BRASIL. Conselho de Defesa da Concorrência. CADE. Processo n. 08012.007443/99-17. Disponível em: <www.cade.gov.br>. Acesso em: 17 jun. 2010.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Disponível em: <www.receita.fazenda.gov.br> Acesso em: 26 abr. 2010.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp n°526.767, Relatora: Ministra Denise Arruda Setembro de 2005. Disponível em: <www.stj.jus.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp n° 908890 do Processo n ° 2006.02.67749-1. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Disponível em: <www.stj.jus.br>. Acesso em: 12 ago. 2010.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp n° 914700 do Processo n ° 2008.00.82349-1 do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Disponível em: <www.stj.jus.br>. Acesso em: 9 jul. 2010.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. Apelação Cível n. 2007.051737-9, de Itajaí. Relator: Des. Marco Aurélio Gastaldi Buzzi. Disponível em: <www.tj.sc.gov.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. AC n° 7292687-3; Vigésima Primeira Câmara de Direito Privado; Relator: Des. Mauricio Ferreira Leite. Disponível em: <www.tj.sp.gov.br>. Acesso em: 5 ago. 2010.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. AC n° 7020930-6; Décima Nona Câmara de Direito Privado; Relator: Desembargador Ricardo Negrão.

Disponível em: <www.tj.sp.gov.br>. Acesso em: 5 ago. 2010.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. Apelação Cível nº 0496440-3; Décima Segunda Câmara Cível; Relator: Desembargador. Rafael Augusto Cassetari. Disponível em: <www.tj.pr.gov.br>. Acesso em: 5 ago. 2010.

BRASIL. Tribunal de Justiça Estado do Rio Grande do Sul. ACV nº 2005.001.14407, Relator: Des. Raul Celso Lins e Silva. Decisão de 26 jun 2005. Disponível em: <www.tj.rs.jus.br>. Acesso em: 5 ago. 2010.

BRASIL. Tribunal Regional da Segunda Região. Mandado de Segurança nº 2006.50.05.00.4853-2, Relator: Desembargador Federal Frederico Gueiros. Rio de Janeiro. Disponível em: <www.trf1.jus.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da Primeira Região. Mandado de Segurança nº 199939000080897. rel. Juiz Federal Rafael Paulo Soares Pinto, 29 Maio 2007. Disponível em: <www.trf1j.jus.br>. Acesso em: 20 ago. 2010.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da Quarta Região. AC nº 1998.04.01.014288-8. Primeira Turma, Relator Leandro Paulsen. Disponível em: <www.trf4.jus.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da Quarta Região. MS n °94.04.11773-0, Primeira Turma, Relator Fábio Rosa. Disponível em: <www.trf4.jus.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Regulação econômica e competitividade da atividade portuária. texto cedido pelo autor. *Mimeo*, 2010.

Containerisation International Online, 1 ago. 2008. Disponível em: <www.ci-online.co.uk>. Acesso em: 18 jun. 2010.

DOS SANTOS, Marcelo Ruiz. **O direito do armador de recuperar os contêineres utilizados irregularmente como armazéns em portos brasileiros.** Disponível em: <[//marceloruizrodriguesdossantos.wordpress.com/tag/direito-aduaneiro/](http://marceloruizrodriguesdossantos.wordpress.com/tag/direito-aduaneiro/)>. Acesso em: 26 abr. 2010.

GENTIL, Fábio do Carmo. *Demurrage* de contêineres e o prazo prescricional das ações de cobrança. **In: Revista Jurídica Consulex**. Ano XIII, n 295, 30 abr. 2009.

INFRALOG. Informativo virtual. Disponível em: <<http://app.fiescnet.com.br/aplic/fiesc/informe.nsf/348c724d1bf7348c83256ba000424a9834e6cbd68833c1032573af00643184?OpenDocument&ExpandSection=5>>. Acesso em: 09 abr. 2010.

LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Foro e Legislação Aplicável. **In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Org.) Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. Vol. II. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2005.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3ª ed. Vol. 1. Barueri: Manole, 2008.

NTC e Logística. Disponível em: <www.ntcelogistica.org.br/noticias>. Acesso em: 4 maio 2010.

UNCITRAL. **United Nations Commission on International Trade Law**. Disponível em: <www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration>. Acesso em: 21 mar. 2010.

UNCTAD. **Review of Maritime Transport 2009**. Report by the UNCTAD Secretariat. United Nations: New York and Geneve, 2009.