

# REVISTA

ESCOLA DA MAGISTRATURA REGIONAL FEDERAL 2ª REGIÃO

Volume 33

Nº 1 - Nov.2020/Abr.2021

Carlos Maximiliano Pereira  
dos Santos  
Ministro do STF





**REVISTA  
DA ESCOLA DA  
MAGISTRATURA REGIONAL  
FEDERAL DA 2ª REGIÃO  
EMARF**

Tribunal Regional Federal da 2ª Região

Volume 33  
Nov.20/Abr.21

---

---

# DA RETENÇÃO DE CONTÊINERES NOS TERMINAIS ALFANDEGADOS BRASILEIROS

---

*Paulo Campos Fernandes\**

*Jeniffer Adelaide Marques Pires\**

*João Mirsilo Gasparri\**

**Resumo:** No transporte marítimo de mercadorias em contêineres é comum acontecer dos contêineres ficarem retidos nos terminais alfandegados brasileiros em razão do processo de despacho aduaneiro de importação se prolongar demasiadamente, sobretudo nos casos de abandono de mercadoria. A retenção prolongada dos contêineres nos terminais alfandegados causa graves prejuízos aos transportadores marítimos, razão pela qual se faz necessário tomar providências para conseguir a sua liberação. Segundo a legislação brasileira, os contêineres não se confundem com as cargas neles transportadas, tendo o transportador direito à liberação dos seus contêineres. Este artigo tem por objetivo a análise jurídica das medidas administrativas e judiciais adotadas pelo transportador para recuperar seus contêineres, bem como a responsabilização pela sua indevida retenção. Ao longo da análise elaborada, a fim de contextualizar o leitor, o artigo também descreve resumidamente o contrato de transporte marítimo de mercadorias em contêineres bem como o processo de despacho aduaneiro de importação de mercadorias.

**Palavras-chave:** Contêineres – Retenção – Liberação – Transporte – Importação

## CONTAINER RETENTION CONSIDERATIONS AT BRAZILIAN PORTS

**Abstract:** In the maritime transport of goods in containers, it is common to happen

---

\* Advogados do Escritório Kincaid | Mendes Vianna Advogados Associados.

that the containers are held in Brazilian ports due to the nationalization process taking too long, especially in cases of abandonment of goods. The prolonged retention of the containers in the Brazilian ports causes serious damages to the maritime transporters, reason why it is necessary to take measures to obtain their release. According to Brazilian legislation, containers are not to be confused with the cargoes transported in them, and the carrier has the right to release their containers. This article aims at the legal analysis of the administrative and judicial measures adopted by the carrier to recover their containers, as well as the responsibility for their improper retention. Throughout the analysis, in order to contextualize the reader, the article also briefly describes the contract of maritime transportation of goods in containers as well as the nationalization process for importing goods.

**Keywords:** Containers – Retention – Release – Transportation – Importation

## 1. INTRODUÇÃO

Desde a antiguidade o transporte marítimo é o alicerce do desenvolvimento econômico mundial, e não há nenhum indicador que este fato venha a se alterar.

Não se pode falar em comércio internacional sem se falar em transporte marítimo. Este é o modal que viabiliza o transporte de grandes quantidades de mercadorias a baixo custo e com reduzido impacto ambiental.

Nesse sentido, destaca-se o contêiner, também denominado como unidade de carga, como relevante instrumento do transporte marítimo de mercadorias. Segundo o relatório *Review of Maritime Transport* do ano de 2019, publicado pela *United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*, 24% de toda carga transportada por via marítima foi através de contêineres, um total de 2,94 bilhões de toneladas de mercadorias.

O Brasil encontra-se fortemente inserido neste contexto global de comércio internacional pela via marítima, e aqui também os contêineres assumem importante papel.

Segundo o relatório Anuário Estatístico Aquaviário de 2019, publicado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, o Brasil no referido transportou 117 milhões de toneladas de cargas em contêineres, sendo necessários 10,5 milhões destes equipamentos de carga do tipo 20 pés.

Deste montante, 30% foi movimentado na importação, 30% na cabotagem e 40% na exportação. O crescimento da atividade entre 2015 e 2019 foi de 15%, se compararmos ao Produto Interno Bruto no período o crescimento é muito superior.

As mercadorias importadas, incluindo aquelas transportadas em contêineres, antes de ingressarem no país, precisam ser submetidas ao processo de despacho aduaneiro de importação, realizado pela Receita Federal do Brasil (RFB) e regulamentado pela Instrução Normativa SRF nº 680, 02 de outubro de 2006.

Ocorre que, o processo de despacho aduaneiro de importação em diversas situações se prolonga demasiadamente por razões variadas. Em algumas situações os contêineres ficam retidos de forma indevida junto com as mercadorias que neles foram transportadas.

No entanto, os contêineres não se confundem com as cargas neles transportadas que podem ser objeto de procedimentos de retenção pela fiscalização aduaneira em seu desembarço.

A não liberação e a indevida retenção dos contêineres gera graves prejuízos aos seus titulares (transportadores marítimos), e indiretamente ao país, uma vez que prejudica o fluxo de comércio e, em última análise, encarece os produtos e serviços oferecidos.

Segundo o artigo 25 da Lei nº 9.611 de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas, os contêineres têm livre entrada e saída do país, podendo ainda serem utilizados no transporte doméstico.

No mesmo sentido, o Regulamento Aduaneiro - Decreto nº 6.759/2009- estabelece, no § 1º do artigo 39, que os contêineres têm admissão ou exportação temporária automática, isto é, sem que haja necessidade de um procedimento específico junto a RFB para seu ingresso ou saída no país.

No entanto, apesar desta fundamentação legal, os transportadores marítimos experimentam grande dificuldade para conseguir a liberação e devolução dos seus contêineres, não sendo incomum terem que judicializar o pedido de liberação das unidades de cargas retidas.

Em vista das graves consequências e grande complexidade da indevida retenção de contêineres nos portos brasileiros durante o desembarço das mercadorias importadas, os autores apresentam no presente artigo o detalhamento do problema, sua análise e, ao final, propõem soluções.

## 2. DO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO EM CONTÊINERES

O Contrato de Transporte Marítimo em Contêineres tem como partes o embarcador (parte contratante; comumente denominada como titular da carga, em inglês, *merchant*) e o transportador (parte contratada, em inglês, *carrier*).

A natureza jurídica do Contrato de Transporte Marítimo em Contêineres constitui-se como uma estipulação em favor de terceiro, uma vez que por ordem do embarcador a mercadoria transportada deve ser entregue a um terceiro, denominado consignatário (em inglês, *consignee*).

Para atender as variadas necessidades dos clientes, o mercado oferece diversas soluções contratuais. São elas:

Porta a porta: transporte com início no local de coleta do contêiner e término no local de entrega do contêiner ao consignatário. Esta opção inclui que o transportador providencie transporte terrestre do ponto de entrega ao terminal de origem, transporte marítimo do terminal portuário de origem ao terminal portuário de destino, transporte terrestre do terminal de destino até o ponto de entrega ao consignatário;

Porto a porto: transporte com início no terminal portuário de origem e término no terminal portuário de destino. Nesta opção cabe ao transportador executar o transporte marítimo do terminal portuário de origem até o terminal portuário de destino, devendo o embarcador providenciar a entrega do contêiner no terminal de origem e a sua posterior retirada no terminal destino;

Porta a porto: transporte com início no local de coleta do contêiner e término no terminal portuário de destino;

Porto a porta: transporte com início no terminal portuário de origem e término no local de entrega do contêiner ao consignatário.

No caso do contrato porto a porto, objeto deste artigo, sua execução compreende várias etapas: **(a)** o embarcador retira o contêiner, no local indicado pelo transportador, para fazer o seu estufamento (também chamado de ova ou acondicionamento); **(b)** Estando na posse do contêiner, o embarcado realiza o estufamento da unidade com as mercadorias a serem transportadas; **(c)** o embarcador entrega o contêiner estufado no terminal de embarque

contratado; **(d)** embarque do contêiner no navio transportador; **(e)** transporte marítimo do contêiner desde o terminal portuário de origem até o de destino; **(f)** desembarque do contêiner do navio no porto de destino; **(g)** o consignatário retira o contêiner (ainda estufado) do terminal de destino; **(h)** transporte do contêiner para instalações do consignatário, ou por ele indicadas; **(i)** desova do contêiner (retirada das mercadorias do interior do contêiner) e; **(j)** devolução do contêiner ao transportador.

Ocorre que, como já dito, para que seja possível o consignatário retirar o contêiner estufado com sua mercadoria (etapa “g”), a mercadoria importada precisa ser submetida ao processo de despacho aduaneiro de importação.

Enquanto a mercadoria está sob fiscalização das autoridades aduaneiras, esta permanece acondicionada no interior do contêiner, que por sua vez encontra-se no recinto alfandegado do terminal, sob a guarda da administração do Recinto Alfandegado (Terminal Portuário).

Em diversas ocasiões, o importador não toma as providências necessárias para que ocorra o desembarço aduaneiro da mercadoria, ensejando a necessidade de que o transportador tome providências para retomar o contêiner, de forma a permitir a sua devolução e seu emprego em novos contratos, com outros clientes.

O tempo em que o contêiner é retido sem que a mercadoria siga o curso do processo de importação pode gerar prejuízos para o transportador, pois é através deste ativo que a empresa realiza o seu negócio.

Estes aspectos serão examinados em detalhes nos itens a seguir.

### **3. DO PROCESSO DE DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO DE MERCADORIAS NO BRASIL**

A importação de mercadorias no Brasil está inserida no cenário do comércio exterior. Este ramo de atividade econômica prescinde da atenta e eficiente regulação do Estado, o qual possui o fim de aperfeiçoá-la às suas exigências político-econômicas nacionais.

No Brasil, a Constituição da República de 1988 atribui competência exclusiva à União para legislar sobre comércio exterior, bem como estabelece caber ao

Ministério da Fazenda o controle e fiscalização sobre o comércio exterior:

“Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

(...)

VIII - comércio exterior e interestadual;

\*\_\*\_\*\_\*\_\*

“Art. 237. A fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda.”

Por sua vez, para a nacionalização de um produto importado, é necessária a observância das regras aduaneiras no despacho de importação. A partir dele, o produto estrangeiro importado passará a ser equiparado aos produtos nacionais.

O desembaraço aduaneiro é procedimento administrativo fiscal, de iniciativa do importador, consubstanciado no cumprimento da série de atos previstos nas normas de regência aduaneiras com o objetivo de liberar as mercadorias procedentes do exterior, mediante a verificação da exatidão dos dados declarados em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e ao pagamento de tributos, conforme define o artigo 542 e seguintes do Regulamento Aduaneiro.

Caso concluído com sucesso, sua consequência será o regular ingresso do produto estrangeiro em território nacional em equiparação com os produtos nacionais, conforme esclarece Baldomir Sosa:

“A nacionalização é uma consequência de um ato jurídico praticado pelo Estado, e pelo qual uma mercadoria de procedência estrangeira fica equiparada a uma mercadoria de lavra nacional, podendo, a partir dessa equiparação, circular na economia interna como se produto nacional fosse”.

Ocorre que, nos deparamos com a morosidade dos procedimentos para entrada e saída de bens do Brasil. Por exemplo, o curso de uma importação tinha duração média de 17 (dezessete) dias. Assim, houve a necessidade de conferir maior agilidade a estes processos para beneficiar o mercado nacional, e por essa razão o Governo Federal lançou o Programa Portal Único de Comércio Exterior, através do Decreto nº 8.229/2014.

Especificamente em relação ao procedimento de importação foi introduzida

pela Instrução Normativa RFB nº 1.833/2018 e regulamentada pela Portaria COANA nº 77/2018 a Declaração Única de Importação (DUIMP), que permite a padronização das informações prestadas pelos importadores da característica das mercadorias (há um Catálogo de Produtos) e flexibiliza o momento de apresentação de informações, contanto que o importador respeite marcos temporais como embarque, chegada, início do despacho aduaneiro, desembaraço e entrega da carga.

Apesar de, geralmente, ser dispensado o licenciamento prévio para importações, existem algumas exceções que necessitam de autorização para adentrarem o território nacional.

Nesse sentido, foi criada a categoria Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos – LPCO, integrante da DUIMP, para substituir a antiga Licença de Importação.

Após a verificação de regularidade da licença e da declaração, em posse de todas as informações prestadas pelo importador, o sistema prossegue com a parametrização automática da importação, encaminhando o processo para um dos 4 (quatro) canais de conferência aduaneira, conforme procedimento determinado pelo artigo 564 e seguintes do Regulamento Aduaneiro.

Com a DUIMP os valores devidos a título de tributos e taxas são recolhidos conjuntamente, no ato de registro da declaração por Documento de Arrecadação de Receitas Federais – DARF mediante débito automático em conta corrente de banco integrante da rede de arrecadação federal devidamente registrada no módulo Pagamento Centralizado do Portal Siscomex (artigo 6º, Portaria COANA nº 77/2018).

Após a conferência da documentação pelas autoridades aduaneiras, o despacho de importação se encerra com: *(i)* o desembaraço, ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira, na forma do artigo 571 do Regulamento Aduaneiro, sendo permitida a entrada do bem importado em território nacional, ou *(ii)* com a negativa do desembaraço, nas situações elencadas no artigo 571, §1º, Regulamento Aduaneiro.

No segundo caso, pode ser determinado o retorno do bem ao exterior ou, se permitido pela legislação, realizada a sua destruição.

Por seu turno, os contêineres que armazenam as mercadorias importadas

e que são transportados nos navios não estão sujeitos ao despacho aduaneiro de importação. O tratamento aduaneiro dado a estas unidades de cargas, segundo o artigo 5º inciso IX da Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1600/2015 é o enquadramento no regime aduaneiro especial de admissão temporária automática com suspensão total do pagamento de tributos, sem registro de declaração de importação.

Tal normativa ratifica o disposto no parágrafo único do artigo 24 da Lei de Transporte Multimodal de Cargas (Lei nº 9.611/98) bem como o artigo 39 do Regulamento Aduaneiro que consideram o contêiner como um bem distinto das mercadorias importadas. Tais dispositivos estabelecem que *“é livre, no País, a entrada e a saída de unidades de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade”*.

Importa destacar que, apesar de a legislação não prever tempo determinado para a permanência de contêineres em território brasileiro, não significa dizer que as unidades de carga podem permanecer no Brasil indefinidamente ou alterar a sua utilização sob pena de caracterizar uma nacionalização.

Portanto, os contêineres entrados no país não devem, sob hipótese alguma, permanecer parados por tempo indeterminado. Ao contrário, devem ser desovados (esvaziados) tão logo possível, a fim de serem reutilizados para acondicionamento de bens na exportação.

O despacho aduaneiro de importação é realizado no recinto alfandegado do terminal portuário onde o contêiner foi descarregado. O contêiner, estufado (carregado com a mercadoria importada) permanece nesse local até que o despacho seja concluído, seja com o desembaraço da mercadoria ou se houver o descumprimento dos procedimentos de importação ou abandono da mercadoria com aplicação da pena de perdimento.

O artigo 546 do Regulamento Aduaneiro estabelece que o despacho aduaneiro de importação deverá ser iniciado em **(a)** até 90 (noventa) dias da descarga, se a mercadoria estiver em recinto alfandegado de zona primária; **(b)** até 45 (quarenta e cinco) dias após esgotar-se o prazo de permanência da mercadoria em recinto alfandegado de zona secundária.

A inobservância dos prazos fixados para início do despacho aduaneiro de importação será considerada como abandono da mercadoria, conforme previsto

nos artigos 642 e seguintes do Regulamento Aduaneiro, podendo resultar na aplicação da pena de perdimento das mercadorias.

Na mesma situação de abandono e com as mesmas implicações encontrar-se-ão as mercadorias importadas cujo despacho aduaneiro seja interrompido por mais de 60 (sessenta), por ação ou omissão do importador.

Caso o processo de desembaraço não observe, voluntária ou involuntariamente, de forma comissiva ou omissiva, norma disciplinada no Regulamento Aduaneiro ou em ato administrativo de caráter normativo destinado a completá-lo, estar-se-á diante de uma infração aduaneira, conforme artigo 673 do referido diploma legal.

Segundo o artigo 675 do mesmo regimento normativo tais infrações estão sujeitas às seguintes penalidades: *(i)* sanção administrativa, *(ii)* multa e *(iii)* perdimento, as quais serão aplicadas a partir da lavratura de auto de infração por Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil. Dentre as sanções da legislação aduaneira, o perdimento de bens é a mais severa.

#### **4. DA PROLONGADA RETENÇÃO DOS CONTÊINERES**

O contrato de transporte marítimo em contêineres prevê como obrigação do importador, titular da mercadoria transportada, devolver as unidades de carga dentro do prazo acordado junto ao transportador. Para tanto, deve o importador providenciar a liberação das suas mercadorias junto à autoridade aduaneira.

Ocorre que, em muitas ocasiões, o importador abandona a mercadoria que se encontra em processo de despacho aduaneiro de importação. Vários são os fatores que levam a esta situação, por exemplo: problemas burocráticos, falência da empresa importadora, distratos comerciais, entre outros.

A prática demonstra que na maioria dos casos o abandono deriva da simples inércia dos importadores em iniciar o procedimento de desembaraço aduaneiro dentro do prazo de 90 (noventa) dias.

Todavia, independentemente da causa do abandono, uma vez ocorrido, as cargas importadas abandonadas ficam sem a devida destinação, o que afeta os transportadores marítimos na recuperação de seus contêineres.

Os contêineres estufados com a mercadoria importada abandonada ficam retidos por meses ou até anos nos portos de descarga aguardando pela conclusão da aplicação da pena de perdimento sobre as mercadorias pela RFB.

Segundo o artigo 774 do Regulamento Aduaneiro, *“as infrações a que se aplique a pena de perdimento serão apuradas mediante processo fiscal, cuja peça inicial será o auto de infração acompanhado de termo de apreensão e, se for o caso, de termo de guarda fiscal.”*

Portanto, para que a Receita Federal do Brasil possa aplicar a pena de perdimento às mercadorias e posteriormente dá-las a devida destinação, deve um Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil lavrar um auto de infração, acompanhado de termo de apreensão e, quando for o caso, do termo de guarda fiscal.

Para a aplicação desta penalidade, em linha com o artigo 27 do Decreto-Lei nº 1.455/1976 e conforme acima referido, será instaurado um procedimento fiscal cuja peça inicial será um auto de infração com termo de apreensão.

Após a intimação, feita pessoalmente ou por edital, a parte autuada terá 20 (vinte) dias para apresentação de impugnação. Caso não haja manifestação ao final deste prazo, será decretada a revelia.

Em seguida, o processo será encaminhado à Secretaria da Receita Federal para julgamento em instância única, já com as devidas averiguações e diligências eventualmente necessárias, realizadas pela autoridade responsável pela lavratura do auto.

Segundo levantamento do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CENTRONAVE), existem nos portos brasileiros aproximadamente 5 (cinco) mil contêineres abandonados por seus importadores<sup>1</sup>.

Quando o importador ou seu representante abandona a mercadoria, nasce o dever da RFB de iniciar imediatamente o Procedimento Administrativo Fiscal (PAF), nos termos descritos acima, que ao final decretará o perdimento desta mercadoria.

Ante tais circunstâncias, é obrigação normal da RFB iniciar, no 91º (nonagésimo primeiro) dia de abandono destas mercadorias no porto de destino, o correspondente PAF, mas infelizmente, não é o que se observa na prática.

Convém destacar que o despacho aduaneiro iniciado após o 90º dia

---

<sup>1</sup> Disponível em <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,portos-brasileiros-tem-5-mil-containers-abandonados,405796>>. Acesso em 19/07/2020

subsequente à descarga da mercadoria é intempestivo e, portanto, nulo; sendo irrevogável a obrigação da RFB aplicar a pena de perdimento.

Por oportuno se destaca que não há no ordenamento jurídico pátrio qualquer norma que imponha ao transportador marítimo a obrigação de esperar o término do despacho aduaneiro de importação, ou ainda, a conclusão do Procedimento Administrativo Fiscal (PAF) para aplicação da pena de perdimento da mercadoria para reaver seu contêiner.

Ainda que instados pelos transportadores a dar início ao PAF, muitas vezes, a autoridade alfandegária se mantém inerte. É fato que a inobservância destes prazos tem consequências diretas sobre os transportadores cujos contêineres estão acondicionados as mercadorias abandonadas por seus consignatários.

Ou seja, a incapacidade da RFB de processar e dar destino àquelas mercadorias importadas em situação de abandono tem como principal consequência a retenção indevida dos contêineres de propriedade dos transportadores marítimos.

Esta situação traz para os transportadores marítimos grandes prejuízos.

Como se sabe, o transporte marítimo depende da disponibilidade dos contêineres, sobre a qual se apoia todo o delicado sistema de logística internacional.

Logo, é de vital importância para o transportador marítimo a conservação dos contêineres e a garantia de que esses serão disponibilizados nas datas previstas para reutilização em outros transportes.

Analisando-se a situação de maneira individualizada pode parecer que o flagelo gerado pela retenção de um contêiner pode ser facilmente superado.

Contudo, a retenção de uma miríade de contêineres ocorrendo nos recintos alfandegados brasileiros em muito atrapalha a logística de transporte brasileira e internacional e gera prejuízos diários aos transportadores visto que tais equipamentos são essenciais para o desempenho de sua atividade-fim.

A uma porque cada contêiner retido fica indisponível para ser empregado em novos contratos de transportes marítimos e, portanto, impossibilitados de gerarem novos fretes.

A duas porque como a grande maioria dos contêineres de importação é reaproveitada na exportação, o armador se vê obrigado a modificar totalmente

sua logística interna para que novos contêineres vazios sejam enviados a determinado porto para cobrir a falta daquelas unidades que estão retidas.

Por fim ainda, dependendo do tempo que o contêiner permanece retido, aguardando que o PAF determine o perdimento ou destinação àquelas mercadorias, podem ocorrer avarias ou até a sua perda total, uma vez que ao longo deste período os contêineres ficam expostos ao tempo, sem proteção ou conservação.

Nesse sentido se destaca que alguns dos contêineres empregados no transporte marítimo, sujeitos a situação questionada, são dotados de equipamentos de refrigeração, carecendo, portanto, de manutenção periódica.

Consequentemente, eventual demora na liberação dos contêineres causa aos transportadores marítimos graves danos.

Frise-se aqui que não há qualquer prejuízo para a RFB ou ao Erário a liberação dos contêineres, visto que as mercadorias em processo de aplicação de pena perdimento continuarão sob custódia da Receita Federal do Brasil, conforme artigo 692 do Regulamento Aduaneiro.

Não obstante, a RFB alega em sua defesa que não tem como saber quando as mercadorias ultrapassam o período legal para desembarço, uma vez que os terminais depositários que deveriam emitir as Fichas de Mercadoria Abandonadas (FMA), imediatamente após o decurso do prazo legal, não o fazem, ou, quando emitem, fazem fora do prazo, sendo este o primeiro momento em que tomam conhecimento do abandono.

Contudo, mesmo nas situações em que foram emitidas as FMA's, tendo a Receita Federal do Brasil tomado conhecimento do abandono da carga e da imperiosidade de decretação da pena de perdimento e consequente destinação da carga e devolução do contêiner, o referido órgão novamente se vê incapaz de dar imediato cumprimento a este procedimento.

A demanda de fiscalização nos portos já é muito grande e, assim, a realização do PAF para a eventual aplicação da pena de perdimento assoberba ainda mais a carga de trabalho das unidades da Receita Federal do Brasil nos portos.

## **5. DAS MEDIDAS ADOTADAS PELO TRANSPORTADOR PARA RECUPERAR SEUS CONTÊINERES INDEVIDAMENTE RETIDOS**

Tendo em vista que o transportador não pode suportar os custos decorrentes da retenção prolongada do contêiner durante o processo de despacho aduaneiro de importação das mercadorias nele contidas, resta tomar providências administrativas e, eventualmente judiciais, para reaver o contêiner e reintegrá-lo às suas operações.

Usualmente o transportador apresenta à Alfândega da Unidade da RFB do local onde se encontra o contêiner retido, um requerimento solicitando que o terminal alfandegado seja instruído para fazer o esvaziamento do contêiner e a sua devolução ao transportador.

Comumente, em resposta ao requerimento, a RFB, em razão da clara distinção entre contêiner e a mercadoria transportada, constituindo unidade autônoma de carga, concorda com o pleito do transportador e informa que sua decisão deve ser apresentada ao terminal alfandegado que se encontra na posse dos respectivos contêineres para que este realize as ações cabíveis.

Nos casos em que o contêiner se encontra retido no Porto do Rio de Janeiro, a Unidade da RFB, em sua resposta ao transportador, faz referência à Ordem de Serviço ALF/RJO nº 4 de 06/06/2011, emitida pela Alfândega do Porto do Rio de Janeiro que estabelece que:

“(...) compete ao operador portuário realizar a desunitização de mercadorias importadas que tenham sido objeto de apreensão, mediante a lavratura de Auto de Infração e Termo de Apreensão e Guarda Fiscal, independentemente de prévia autorização desta Alfândega. (...)”

Da mesma forma, a Alfândega do Porto de Santos assim estabeleceu na Ordem de Serviço ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTOS/SP - ALF/Porto de Santos - SP nº 4 de 29/09/2004:

“Art. 1º A desunitização de mercadorias importadas que tenham sido objeto de apreensão, mediante a lavratura de Auto de Infração e Termo de Apreensão e Guarda Fiscal de Mercadorias, independe de prévia autorização desta Alfândega, podendo ser solicitada diretamente ao recinto alfandegado depositário, o qual deverá observar as condições de segurança necessárias à garantia da integridade da carga e atender,

conforme a natureza do produto, às determinações emanadas dos competentes órgãos públicos de controle.”

Embora possa parecer que ambas as ações da RFB, ou seja, tanto pela resposta dado ao requerimento do transportador quanto pela aplicação das referidas Ordens de Serviço (no caso dos Porto do Rio de Janeiro ou Santos), tragam solução para o transportador marítimo, o que se verifica na prática é a sua inefetividade.

Quando o transportador se apresenta ao operador do terminal alfandegado para requerer o cumprimento da determinação da Receita Federal do Brasil é informado que o atendimento não será feito por um dos seguintes motivos: **(i)** que as decisões da RFB exaradas no âmbito de processos administrativos não possuem força executiva legal capaz de compeli-los a cumprir a ordem de devolução ou; **(ii)** que seria direito do terminal exigir o pagamento dos serviços de armazenagem das mercadorias abandonadas acondicionadas no contêiner, de forma que reterá o contêiner até que o referido pagamento seja realizado.

Tal posicionamento, contudo, é considerado inaceitável, conforme se verifica nos artigos 13-A e 13-B do Regulamento Aduaneiro, uma vez que compete à RFB a definição de requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento de locais e recintos, assim como compete à entidade administradora do local a observância destas determinações.

Tais requisitos encontram-se previstos na Portaria RFB nº 3.518/2011 e, dentre eles estão a fiscalização diária e avaliação anual do recinto pela RFB para verificar as condições de operação e segurança e, em caso de irregularidades, possibilidade de aplicação de sanções administrativas, conforme artigos 35 e seguintes, Portaria RFB nº 3.518/2011.

Ademais, o Regulamento Aduaneiro, em seu artigo 647, §1º, estabelece que, feita a comunicação do abandono de mercadoria dentro do prazo, a Receita Federal do Brasil arcará com a tarifa de armazenagem devida ao terminal até a data de retirada das mercadorias abandonadas, utilizando os recursos provenientes do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF.

Nesse sentido, destacam-se os seguintes precedentes judiciais do Tribunal Regional Federal da 3ª Região e do Tribunal Regional Federal da 2ª Região:

“DIREITO PROCESSUAL E ADMINISTRATIVO. REEXAME NECESSÁRIO. RECURSO DE APELAÇÃO. AÇÃO ORDINÁRIA. TARIFA DE ARMAZENAGEM.

LEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO. DEPÓSITO DE MERCADORIAS ABANDONADAS OU APREENDIDAS. DEVER LEGAL. DECRETOS Nº 91.030/85, 4.543/02 E 6.759/09. EXISTÊNCIA DE PROVA DE NOTIFICAÇÃO. VALOR BASEADO NOS CUSTOS E TABELA ABTRA. RECURSO DE APELAÇÃO E REEXAME NECESSÁRIO DESPROVIDOS. 1. Através da legislação aplicável à espécie, é incontestável que a União, através da Secretaria da Receita Federal, é obrigada a ressarcir a tarifa de armazenagem para o depositário das mercadorias abandonadas ou apreendidas. 2. É dever legal da União o pagamento da taxa de armazenagem ao depositário dos bens apreendidos ou abandonados em decorrência da importação (artigo 545, § 1º, do Decreto nº 91.030/85, artigo 579, § 1º, do Decreto nº 4.543/02 e artigo 647, § 1º, do Decreto nº 6.759/09). 3. A exigência é decorrente do ônus do depósito, prestação de serviço realizada pela apelada ao Poder Público, ressaltando-se que as mercadorias se encontravam à disposição da Receita Federal, única responsável pela liberação das mercadorias. 4. Em relação às alegações de inexistência de prova de intimação e de que não fora respeitado o prazo de notificação na legislação de regência, verifico que tais argumentos estão dissonantes com as provas dos autos, uma vez que op documento de f. 25 comprova que a Receita Federal foi devidamente intimada da Ficha de Mercadoria Abandonada no mesmo dia em que esta foi emitida (17.08.2007, f. 24-25). 5. Contra a insurgência aos valores cobrados nos presentes autos, a importância devida deve ser baseada nos custos de armazenagem das mercadorias abandonadas ou apreendidas, sendo inviável a fixação com base no valor obtido pela União, advindo do leilão daquelas mercadorias. 6. Saliente-se que fora informado que os valores foram baseados na tabela da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários Alfandegados - ABTRA não sendo contestado pela União que tais valores exorbitam os custos da armazenagem, sendo critério aplicável para a verificação do valor devido, no entendimento já firmado por esta E. Terceira Turma" (APELAÇÃO/REMESSA NECESSÁRIA Nº 0001275-46.2010.4.03.6100/SP -Desembargador Federal NELTON DOS SANTOS - JUÍZO FEDERAL DA 26 VARA SÃO PAULO – Publicação 06/04/2018)

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*

"ADMINISTRATIVO. LEGISLAÇÃO ADUANEIRA. AGRAVO DE INSTRUMENTO. MANDADO DE SEGURANÇA. RETENÇÃO INDEVIDA DE CONTÊINER EM RAZÃO DE PENA DE PERDIMENTO DE MERCADORIAS. TARIFA DE ARMAZENAMENTO. INEXIGIBILIDADE. PROVIMENTO DO RECURSO. 1. A partir do momento em que a mercadoria é descarregada a responsabilidade passa a ser do depositário, no caso, o Terminal Alfandegado, sendo certo que, para a retirada da carga, deve ser paga

sim a tarifa de armazenagem, que é de responsabilidade do importador da carga. 2. Hipótese em que foi aplicada a pena de perdimento das mercadorias referentes ao contêiner, ficando a Secretaria da Receita Federal responsável pelo pagamento da referida tarifa. Inteligência do artigo 647, § 1º do Regulamento Aduaneiro (Decreto 6.759/2009). 3. Agravo de Instrumento provido para determinar a inexigibilidade do pagamento de tarifa de armazenagem para liberação do contêiner.” (Agravo de Instrumento nº 0017967-51.2009.4.02.0000. 5ª Turma Especializada do TRF2. Relator: Guilherme Diefenthaler. Publicação: 24/03/2014)

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*

“AGRAVO DE INSTRUMENTO. MANDADO DE SEGURANÇA. EXISTÊNCIA DE ATO DE AUTORIDADE, NO EXERCÍCIO DE COMPETÊNCIA DELEGADA. INEXISTÊNCIA DE QUESTÃO CONTRATUAL. DESUNITIZAÇÃO DE CONTÊINERES. UNIDADE DE CARGA QUE NÃO SE CONFUNDE COM MERCADORIA TRANSPORTADA. PENA DE PERDIMENTO APLICADA À MERCADORIA DO IMPORTADOR E NÃO AO CONTEINER DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO. JURISPRUDÊNCIA PÁTRIA. RECURSO PROVIDO. - É pacífico na jurisprudência que os contêineres não se confundem com as cargas que acondicionam e, portanto, não podem ser retidos pela fiscalização alfandegária em razão de abandono das mercadorias neles acondicionadas. - Uma vez descarregado o contêiner cheio do navio, encerra-se o vínculo do armador com a carga e com o terminal/operador, fato expressamente disposto no artigo 3º do Decreto-Lei 116/67. - A partir do momento em que a mercadoria é descarregada a responsabilidade, sem dúvidas, passa a ser do depositário, no caso, o Terminal Alfandegado, sendo certo que para a retirada da carga, dever ser paga, sim, a tarifa de armazenagem, mas pelo importador da carga. - Ocorre que, na presente hipótese, conforme verifica-se das fls. 320/325 fora aplicada a pena de perdimento das mercadorias referentes ao contêiner IN13U34064 1-4, nos autos do processo administrativo n.o 10711.0021271200866, tendo em vista o auto de infração n.o 0717600/00265/08. - Neste caso, fica a Secretaria da Receita federal responsável pelo pagamento da referida tarifa de armazenagem, não pairando dúvidas de que tal obrigação é legal, sendo ela da própria Administração Pública (DL 1.455/76) - Recurso provido para determinar a desunitização e devolução do contêiner INBU 340.641-4, independente do pagamento de custos de armazenagem.” (Agravo de Instrumento nº 0003934-56.2009.4.02.0000. TRF2. Relator: Reis Friede. Publicação: 16/03/2010)

É, portanto, abusivo o posicionamento do terminal de reter o contêiner até

que seja feito o pagamento que lhe é devido, posto que o transportador não é responsável por pagá-la e nem é parte na relação existente entre o terminal alfandegado e a RFB.

Por sua vez, a RFB, não pode se omitir na solução do problema, uma vez que é o órgão que autorizou o alfandegamento do terminal. Contudo, o Fisco omite-se.

Com efeito, para fazer valer o seu direito, resta ao transportador demandar em juízo a devolução do contêiner indevidamente retido.

Nesse sentido, é entendimento pacífico nos Tribunais brasileiros que o contêiner não é acessório da mercadoria transportada, de modo que não está sujeito à pena de perdimento. Assim, é indevida a retenção do contêiner de titularidade do transportador marítimo cuja carga transportada seja objeto de fiscalização pela Receita Federal do Brasil durante o seu processo de nacionalização, a teor do art. 24, parágrafo único, da Lei nº 9.611/98.

A título ilustrativo, sobre o tema assim decidiu a 6ª Turma Especializada do Tribunal Regional Federal da 2ª Região:

*“APELAÇÃO CÍVEL. REMESSA NECESSÁRIA. DIREITO PROCESSUAL CIVIL. COMPETÊNCIA. DIREITO ADMINISTRATIVO. TRANSPORTE MARÍTIMO. CONTÊINER. DESCARGA. 1. Apelação de sentença e remessa necessária de **sentença concessiva da segurança requerida para o fim de desunitização de contêineres, utilizados para o transporte marítimo de carga sobre a qual foi decretado o perdimento.** 2. Não se conhece de agravo interno voltado para a reforma de decisão que deferiu a tutela recursal, seja pela intempestividade, dado o lapso entre a sua interposição e a sentença, quando concedida a tutela provisória, seja pelo não cabimento em relação ao despacho que determinou a intimação da autoridade portuária para cumprir a sentença. 3. Agravo interno fundado no reconhecimento do direito ao pagamento das despesas de armazenagem, matéria estranha ao mandado de segurança, por se tratar de relação jurídica diversa, de natureza contratual estabelecida entre entidades privadas, devendo se valer de ação própria com vistas à satisfação da alegada taxa de armazenagem devida perante à Justiça competente, não através desta estreita via, razão pela qual não é provido. 4. É a Justiça Federal competente para apreciar as causas em que a União figura como ré, nos termos do artigo 109, inciso I, da Constituição de 1988, como no caso dos autos, pois a autoridade impetrada é o Inspetor da Alfândega do Porto de Itaguaí, vinculado*

à Receita Federal do Brasil, órgão subordinado ao Ministério da Economia, órgão da Administração Pública Federal Direta, segundo Decreto nº 9.745/2019. 5. A União e o operador portuário controvertem com o transportador acerca da responsabilidade da carga e da ocupação do terminal pelos seus contêineres, atribuindo a primeira a responsabilidade do transportador pelo desembarço do seu equipamento, a ser solucionado com o operador que, por seu turno, investe contra a impetrante propugnando pelo recebimento da tarifa referente ao uso do terminal como condição para liberação do bem. **6. Indevida a retenção dos contêineres junto com as mercadorias consideradas abandonadas, visto que os equipamentos devem ser utilizados apenas no transporte e não na armazenagem da carga nos depósitos alfandegários, cabendo à autoridade alfandegária compelir o operador portuário a desunitizar os equipamentos, como deflui das normas aplicáveis à hipótese, bem como suportar com as despesas decorrentes do armazenamento, nos termos do Decreto 6.759/2009.** 7. *Agravo interno de Sepetiba Tecon S/A não provido. Agravo interno da União (Fazenda Nacional) não conhecido. Remessa necessária e apelação da União (Fazenda Nacional) não providos.” (AgInt em Apelação Cível nº 5027794-09.2018.4.02.5101, 6ª Turma Especializada do Tribunal Regional da 2ª Região – Rel.: Desembargador Federal Guilherme Calmon Nogueira da Gama; 24/09/2019) (destacou-se)*

Noutro exemplo também do Tribunal Federal da 2ª Região, sua 7ª Turma Especializada, nos autos da Apelação em Mandado de Segurança nº 0094354-52.2017.4.02.5101, consignou que:

“[A] jurisprudência do STJ converge no sentido de o contêiner não ser acessório da mercadoria transportada, a teor do art. 24, parágrafo único, da Lei nº 9.611/98, não se sujeitando, pois, à pena de perdimento, sendo indevida a retenção das unidades de carga de propriedade da empresa de navegação marítima. A propósito, leiam-se recentes precedentes deste Tribunal (...).”

No mesmo sentido, a Sexta Turma do Tribunal Regional Federal da Terceira Região no julgamento da Apelação Cível em Mandado de Segurança nº 0006714-55.2012.4.03.6104:

“É indubitável que a dinâmica do comércio exterior requer práticas fiscais ágeis, inclusive no tocante ao atendimento à demanda do transporte de mercadorias em contêineres, e que a morosidade da Administração em proceder à destinação das cargas gera inconvenientes, inclusive relativos à sua armazenagem, por ser preciso

atentar para a preservação da integridade dos bens, em benefício do erário e do próprio importador. Tampouco se olvida inexistir relação de acessoriedade entre contêiner e mercadoria importada, sendo clara a existência autônoma de ambos, conforme se depreende do disposto no art. 24, parágrafo único, da Lei nº 9.611/98: (...) Portanto, é natural que eventual aplicação da pena de perdimento da carga não alcance o contêiner. Nesse sentido, decidiu o C. Superior Tribunal de Justiça (...)."

Já no âmbito da Justiça Comum, igualmente observamos a clara distinção entre o contêiner e a carga nele transportada. Sobre o tema, a Décima Segunda Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo na Apelação Cível nº 1026596-11.2016.8.26.0562 registrou:

"Cediço que o contêiner ou a unidade de carga é considerado um equipamento ou acessório do veículo transportador e não se confunde com a carga nele transportada. A desunitização dos contêineres é a retirada das mercadorias do seu interior e independe de prévia autorização da autoridade alfandegária, podendo ser solicitada diretamente ao recinto alfandegado depositário no caso em exame, o apelante. Nesse sentido, estabelece o artigo 1º da Ordem de Serviço nº 4, de 29 de setembro de 2004, da Inspeção da Alfândega do Porto de Santos (atual Delegacia da Receita Federal) que "A desunitização de mercadorias importadas que tenham sido objeto de apreensão, mediante a lavratura de Auto de Infração e Termo de Apreensão e Guarda Fiscal de Mercadorias, independe de prévia autorização desta Alfândega, podendo ser solicitada diretamente ao recinto alfandegado depositário, o qual deverá observar as condições de segurança necessárias à garantia da integridade da carga e atender, conforme a natureza do produto, às determinações emanadas dos competentes órgãos públicos de controle".

Por sua vez, a Oitava Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro salientou que "*sobre a obrigação de devolução do contêiner independentemente do pagamento de tarifa de armazenagem é incontroverso que este não se confunde com as mercadorias, constituindo unidade autônoma de carga, conforme o artigo 24, da Lei 9.611/1998.*"

Portanto, notório ser indevida a retenção de contêineres transportando carga objeto de fiscalização pela Receita Federal do Brasil durante processo de incorporação ao aparelho produtivo nacional, ou seja, durante a nacionalização da carga importada.

Por óbvio, não havendo óbice alfandegário que impeça a desova dos contêineres e tampouco notícia de apreensão efetiva da carga importada a devolução dos contêineres a seus proprietários é imperiosa, razão pela qual o Poder Judiciário acolhe o pleito do transportador, determinando assim que se promova a devolução do contêiner retido ao transportador.

## **6. DOS DANOS SOFRIDOS PELO TRANSPORTADOR E DA RESPONSABILIZAÇÃO PELA INDEVIDA RETENÇÃO DOS CONTÊINERES**

No item 4 deste artigo foi mencionado que a indevida retenção prolongada do contêiner cuja mercadoria importada tenha sido objeto de fiscalização pelo Fisco causa grandes prejuízos aos transportadores marítimos.

Ato contínuo, no item 5 foi demonstrado que não havendo óbice alfandegário que impeça a desova do contêiner e tampouco notícia de apreensão efetiva da carga importada, a devolução da unidade de carga ao seu titular se torna imperativa.

Não obstante a hostil irrisignação dos terminais alfandegados, trata-se de um dever da RFB, por meio de Inspetor Alfandegário, compeli-los a executar a desunitização e devolução do contêiner cuja mercadoria importada tenham sido objeto de fiscalização.

No caso da RFB se manter inerte, ante a conseqüente lesão que sofrerá o transportador marítimo, cabe analisar a responsabilização civil do Estado.

Sobre o tema, o artigo 37, § 6º da Constituição da República consigna que as pessoas jurídicas de direito público, bem como as de direito privado prestadoras de serviços públicos, responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

No mesmo sentido, a responsabilidade civil do Estado também é objeto do artigo 43 do Código Civil, segundo o qual as pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo.

Segundo Calixto, os autores divergem quanto a natureza da responsabilidade do Estado. Alguns entendem ser sempre objetiva. Outros entendem que havendo omissão específica a responsabilidade é objetiva, e no caso de omissão genérica a responsabilidade é subjetiva.

Segundo o referido autor, "*a análise da jurisprudência dos tribunais superiores não permite que se afirme com segurança, a opção por uma das três construções doutrinárias*"; havendo indicação que o Superior Tribunal de Justiça se aproxima da responsabilidade objetiva, posição esta fundada no risco administrativo.

No caso em análise, a responsabilidade civil da União se faz presente, seja ela de natureza objetiva ou subjetiva.

A responsabilidade objetiva não carece de demonstração.

Já a responsabilidade subjetiva se faz presente porque a Receita Federal do Brasil se omite: **(i)** do dever de iniciar e concluir o PAF a fim de decretar ou não a pena de perdimento sobre as mercadorias examinadas, dando a devida destinação às mesmas, seja pela entrega ao importador ou mesmo sua destruição (conforme detalhado nos itens 3,4 e 5 deste estudo); **(ii)** ou indiretamente num segundo momento, por não compelir o terminal alfandegado a cumprir com suas determinações.

Portanto, diante da omissão da RFB em providenciar a desunitização e liberação do contêiner cuja mercadoria importada tenha sido objeto de sua fiscalização caberá ao transportador marítimo demandar em Juízo a responsabilidade civil da União pelos danos suportados.

Sendo assim, em face da responsabilização do Estado surge o direito ao ressarcimento por parte do transportador marítimo em razão do dano sofrido.

Não havendo óbice alfandegário para que se dê a desunitização do contêiner e tampouco notícia de que o cofre de carga tenha sido apreendido, não há razão ou embasamento legal que alicerce a retenção da unidade de carga pelo terminal alfandegado.

Assim, a depender do caso, deve também o terminal alfandegado ser responsabilizado pelo ressarcimento ao transportador marítimo dos danos sofridos.

Além do que foi exposto, cumpre ressaltar que, do ponto de vista contratual,

o consignatário permanece responsável pelo pagamento da demurrage do contêiner até a sua efetiva devolução ao transportador marítimo.

Como se sabe, *demurrage* é o valor diário de sobre-estadia de contêineres que deve o embarcador pagar ao transportador pela retenção do contêiner para além do tempo permitido estabelecido no contrato de transporte.

Os contratos costumam estabelecer tal preço diário com base em faixas de demora na devolução do contêiner, que ficam maiores na medida em que o tempo de retenção aumenta (taxa de *demurrage*).

## 7. CONCLUSÃO

A legislação brasileira estabelece, de modo inequívoco, que o contêiner é um bem distinto da mercadoria importada nele contida e que não está sujeito ao despacho aduaneiro por estar enquadrado em regime aduaneiro especial de admissão temporária automática com suspensão total do pagamento de tributos, sem registro de declaração de importação.

Ocorre que nos casos em que o importador abandona a mercadoria importada, o transportador marítimo encontra dificuldade em reaver o seu contêiner, sofrendo prejuízos relevantes.

A via administrativa, caminho natural para a solução do problema, é ineficaz porque há um desencontro de entendimentos entre a RFB e o terminal alfandegado quanto ao procedimento a ser adotado para que o contêiner seja restituído ao transportador.

Para a RFB, a liberação do contêiner deve se dar pela apresentação de sua resposta autorizativa ao terminal alfandegado, ou mesmo por uma Ordem de Serviço emitida pela Unidade da Alfândega onde o contêiner se encontra retido, estabelecendo que a liberação independe de prévia autorização da RFB.

No entanto, o terminal alfandegado se recusa a fazer a devolução do contêiner por entender que as decisões da RFB exaradas no âmbito de processos administrativos não possuem força executiva legal capaz de compeli-los a cumprir a ordem de devolução ou porque a liberação do contêiner está condicionada ao pagamento dos serviços de armazenagem das mercadorias abandonadas (embora tal pagamento não seja devido pelo transportador).

Em face desta situação, resta ao transportador demandar em juízo a liberação do contêiner. A jurisprudência é pacífica em atender o pleito do transportador, cabendo destacar nas decisões os seguintes aspectos:

a) O contêiner não é acessório da mercadoria transportada, e por isso não se sujeita à pena de perdimento, sendo indevida a sua retenção;

b) Os dirigentes dos terminais alfandegários são depositários e executores das ordens da RFB;

c) A responsabilidade pelo esvaziamento do contêiner e da liberação da unidade de carga é do Poder Público e do Terminal;

d) A delegação de competência ao terminal alfandegado para o procedimento de desunitização das mercadorias objeto de apreensão, inclusive através de ordens de serviço, não exclui a responsabilidade do Inspetor da Alfândega de desunitizar contêiner.

Tendo em vista que a retenção do contêiner no caso em análise é indevida, a União e, a depender do caso, o terminal são responsáveis por indenizar o transportador marítimo pelos danos sofridos.

Além disso, é importante deixar claro que, do ponto de vista contratual, o consignatário permanece responsável pelo pagamento da demurrage do contêiner até a sua efetiva devolução ao transportador marítimo.

Cabe ressaltar ainda que a judicialização da devolução do contêiner indevidamente retido ao transportador marítimo aumenta a demanda da prestação de serviços jurisdicionais desnecessariamente.

Também se destaca que os contratantes dos serviços de transporte marítimo em contêineres ficam expostos ao pagamento de preços maiores, em face dos custos que os transportadores têm decorrentes desta situação.

Caberia à RFB examinar mais de perto a questão visando otimizar a sua relação com os terminais alfandegados. Faz-se as seguintes sugestões:

a) aperfeiçoamento da rotina de emissão da Ficha de Emissão de Mercadoria Abandonada;

b) Agilização do PAF para aplicação de pena de perdimento de mercadoria abandonada pelo importador;

c) criação de instrução normativa para estabelecer, de modo ágil, o procedimento de devolução de contêiner que contenha carga abandonada pelo importador.

## **8. REFERÊNCIAS**

- BRASIL. Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 de fevereiro de 1998.
- BRASIL. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 6 de fevereiro de 2009 e retificado em 17 de setembro de 2009.
- BRASIL. Decreto nº 8.229, de 22 de abril de 2014. Altera o Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992, que institui o Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX, e dispõe sobre o Portal Único de Comércio Exterior. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 de abril de 2014.
- BRASIL. Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 680, de 2 de outubro de 2006. Disciplina o despacho aduaneiro de importação. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 de outubro de 2006, seção 1, página 38.
- BRASIL. Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1.600, de 14 de dezembro de 2015. Dispõe sobre a aplicação dos regimes aduaneiros especiais de admissão temporária e de exportação temporária. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 de dezembro de 2015, seção 1, página 48.
- BRASIL. Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1.833, de 25 de setembro de 2018. Altera a Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006, que disciplina o despacho aduaneiro de importação, e a Instrução Normativa RFB nº 1.598, de 9 de dezembro de 2015, que dispõe sobre o Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 de setembro de 2018, seção 1, página 42.
- BRASIL. Portaria COANA nº 77, de 26 de setembro de 2018. Estabelece os procedimentos para execução do projeto-piloto do Novo Processo de Importação e o despacho aduaneiro por meio de Declaração Única de Importação - DUIMP. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 de setembro de 2018, seção 1, página 27.
- BRASIL. Portaria da Receita Federal do Brasil nº 3.518, de 30 de setembro de 2011. Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 3 de outubro de 2011, seção 1, página 22.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976. Dispõe sobre bagagem de passageiro procedente do exterior, disciplina o regime de entreposto aduaneiro, estabelece normas sobre mercadorias estrangeiras apreendidas e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 de abril de 1976.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal.
- CALIXTO, Marcelo Junqueira. A Culpa na Responsabilidade Civil. Ed. Renovar, 2008.
- SOSA, Roosevelt Baldomir. Temas aduaneiros: estudos sobre problemas aduaneiros contemporâneos. São Paulo: Aduaneiras, 1999. p. 128.

TRF – 2ª Região. Agravo de Instrumento nº 0017967-51.2009.4.02.0000. Relator: Des. Federal GUILHERME DIEFENTHAELER. DJ: 24/03/2014.

TRF – 2ª Região. Agravo de Instrumento nº 0003934-56.2009.4.02.0000. Relator: Des. Federal REIS FRIEDE. DJ: 16/03/2010.

TRF – 2ª Região. Agravo Interno em Apelação/Remessa Necessária nº 5027794-09.2018.4.02.5101, Relator: Des. Federal GUILHERME CALMON NOGUEIRA DA GAMA. DJ: 24/09/2019.

TRF – 2ª Região. Apelação/Remessa Necessária em Mandado de Segurança Cível nº 0094354-52.2017.4.02.5101. Relatora: Des. Federal NIZETE LOBATO CARMO, DJ: 22/05/2019.

TRF – 3ª Região. Apelação/Remessa Necessária em Mandado de Segurança Cível nº 0006714-55.2012.4.03.6104. Relator: Des. Federal MAIRAN MAIA, DJ: 23/10/2014.

TRF – 3ª Região. Apelação/Remessa Necessária nº 0001275-46.2010.4.03.6100. Relator: Des. Federal NELTON DOS SANTOS. DJ: 06/04/2018.

TJRJ. Agravo de Instrumento nº 0034169-47.2019.8.19.0000. Relator: Des. CESAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA. DJ: 02/10/2019.

TJSP. Apelação Cível nº 1026596-11.2016.8.26.0562. Relator: Des. CASTRO FIGLIOLIA. DJ: 28/03/2019.



Impressão e acabamento:  
**COPGRA/ARIC**  
TRF 2ª Região



Rua Acre, 80 - 22º andar ♦ Centro ♦ Rio de Janeiro ♦ RJ  
☎ (0xx21) 2282-8304 ♦ 2282-8530 ♦ 2282-8599 ♦ 2282-8465  
Fax: 2282-8449 ♦ <http://emarf.trf2.jus.br/site/>

