

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

56 – Maio-Jun/2020

Conselho Editorial

André Benevides de Carvalho
Benjamin Gallotti Beserra (*in memoriam*)
Demes Britto
José Alex Botelho de Oliva
Luiz Leonardo Goulart
Marcelo David Gonçalves
Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa
Osvaldo Agripino de Castro Júnior
Rodrigo Fernandes More
Vicente Marotta Rangel (*in memoriam*)
Welber de Oliveira Barral
Wilen Manteli

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Ano X — Nº 56 — Maio-Jun 2020

REPOSITÓRIO AUTORIZADO DE JURISPRUDÊNCIA

Tribunal Regional Federal da 1ª Região – Portaria CONJUD nº 610-001/2013
Tribunal Regional Federal da 2ª Região – Despacho nº TRF2-DES-2013/08087
Tribunal Regional Federal da 3ª Região – Portaria nº 04, de 31.05.2012 – Registro nº 27
Tribunal Regional Federal da 4ª Região – Portaria nº 942, de 13.08.2013 – Ofício – 1528443 – GPRES/EMAGIS
Tribunal Regional Federal da 5ª Região – Informação nº 001/2013-GAB/DR

EDITORIAL SÍNTESE

VP BUSINESS INFORMATION: Elton José Donato

GERENTE EDITORIAL E DE CONSULTORIA: Milena Sanches Tayano dos Santos

EDITORIAL IEM — INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

DIRETORES: André Benevides de Carvalho

CONSELHO EDITORIAL

André Benevides de Carvalho, Benjamin Gallotti Beserra (*in memoriam*), Demes Britto,
José Alex Botelho de Oliva, Luiz Leonardo Goulart, Marcelo David Gonçalves,
Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa, Osvaldo Agripino de Castro Júnior, Rodrigo Fernandes
More, Vicente Marotta Rangel (*in memoriam*), Welber de Oliveira Barral, Wilen Manteli

COMITÊ TÉCNICO

Alexandre Moreira Lopes, Augusto Fauvel de Moraes,
Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Bezzerra, Henrique Santos Costa de Souza,
Ingrid Zanella, Kelly Gerbiany Martarello, Solon Sehn

COLABORADORES DESTA EDIÇÃO

Alexandre Cesar Malheiros, Elizabete Thomas,
Fábio Periandro de Almeida Hirsch, Felipe Costa Laurindo do Nascimento,
Fernando Neves, Lucas Cardoso Passos, Lucas Sarmento Pimenta,
Paulo Henrique Cremonese, Ronaldo Manzo

2011 © SÍNTESE

Uma publicação da SÍNTESE, uma linha de produtos jurídicos do Grupo IOB e do IEM – Instituto de Estudos Marítimos.

Publicação bimestral de doutrina, jurisprudência, legislação e outros assuntos aduaneiros, marítimos e portuários.

Todos os direitos reservados. Proibida a reprodução parcial ou total, sem consentimento expresso dos editores.

As opiniões emitidas nos artigos assinados são de total responsabilidade de seus autores.

Os acórdãos selecionados para esta Revista correspondem, na íntegra, às cópias obtidas nas secretarias dos respectivos tribunais.

A solicitação de cópias de acórdãos na íntegra, cujas ementas estejam aqui transcritas, e de textos legais pode ser feita pelo *e-mail*: pesquisa@sage.com (serviço gratuito até o limite de 50 páginas mensais).

Distribuída em todo o território nacional.

Tiragem: 2.000 exemplares

Revisão e Diagramação: Dois Pontos Editoração

Artigos para possível publicação poderão ser enviados para o endereço conselho.editorial@sage.com

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. – Vol. 10, n. 56
(maio/jun. 2020)-. – São Paulo: IOB, 2011-.

v.; 23 cm.

ISSN 2236-5338

Bimestral.

1. Direito aduaneiro. 2. Direito marítimo. 3. Direito portuário.

CDU 347.79

CDD 342.29

Biblioteca responsável: Nádia Tanaka – CRB 10/855



IOB Informações Objetivas Publicações Jurídicas Ltda.
R. Antonio Nagib Ibrahim, 350 – Água Branca
05036-060 – São Paulo – SP

Telefones para Contatos

Cobrança: 0800 724 7900 opção 03

SAC e Suporte Técnico: 0800 724 7900 opção 01

E-mail: relacionamento@sage.com

Renovação: 0800 724 7900

A quinquagésima sexta edição da *Revista SÍNTESE Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* aborda em seu Assunto Especial a figura do “*Non-Vessel Operating Common Carriers – NVOCC*”, através da análise de questões como a falta de regulamentação, formas de responsabilização, entre outras, complementando assim o debate iniciado na quinquagésima segunda edição, sobre agentes marítimos e agentes de carga.

Na primeira doutrina da seção, o Advogado Alexandre Cesar Malheiros, Bacharel em Ciências Jurídicas (Direito), graduado pela Universidade da Região de Joinville (Univille), Especialista em Direito da Aduana e do Comércio Exterior Brasileiro pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali), Sócio do Escritório Bonikoski Advocacia Tributária e Empresarial (Joinville/SC), Ex-Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário da OAB-Joinville (triênio 2016/2018), Membro da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/SC, Membro da Comissão de Direito Tributário da OAB-Joinville, apresenta um estudo sobre a “*A Importância do NVOCC Como Personagem do Direito Marítimo Brasileiro e Sua Falta de Regulamentação*”, no qual retrata a escassa legislação nacional relativa a esta figura jurídica, o que criaria uma insegurança jurídica a todos pelo fato de não saber exatamente os limites da responsabilidade civil quando da ocorrência de inadimplemento contratual. A seguir, Paulo Henrique Cremoneze, Advogado Militante nas áreas de Direito do Seguro e Direito dos Transportes, Mestre em Direito Internacional Privado, Professor de Direito Marítimo, Pós-Graduado em Formação Teológica (Católica), analisa o tema sob o enfoque “*Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC): a Equiparação a Transportador de Cargas e o Dever de Reparação Civil*”. Encerra a doutrina do Assunto Especial, artigo da lavra de Ronaldo Manzo, Advogado, atuante na área do Direito Marítimo, Aduaneiro e Tributário, Pós-Graduado e Mestre em Direito, Professor Universitário, Instrutor do Grupo NPO, no qual o autor retrata a evolução das operações feitas por meio de um operador de cargas sem navio, o NVOCC, e as questões negativas surgidas e que necessitam de muita atenção, a fim de não inviabilizar o investimento e o negócio. Compõem, ainda, o Assunto Especial, o tradicional ementário selecionado e relevante acórdão sobre o tema.

Abre a Parte Geral texto de Elizabete Thomas, Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Doutoranda em Economia na Universidade Católica de Brasília (UCB), Mestre em Administração pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), Membro da Comissão Marítima de Direito Portuário e Marítimo da OAB/DF, intitulado “*Covid-19: Reflexões sobre o Setor Aquaviário*”, no qual a autora destaca os impactos da pandemia gerada pelo Covid-19 (SARS-CoV-2) e o papel do setor aquaviário como parte da solução para amenizar seus efeitos adversos, com o objetivo de explorar a relação existente entre os fluxos de comércio mundiais, o setor aquaviário e a pandemia, e situar o Brasil nesse contexto. Na segunda doutrina da Parte Geral, a “*Essencialidade do Serviço de Praticagem em Meio à Covid-19: a Omissão Descabida da Anvisa frente aos Novos Desafios e a Necessidade de Proteção dos Pilotos Marítimos*”, é tema abordado por Lucas Sarmento Pimenta, Mestrando em Teorias Jurídicas Contemporâneas e Graduado em Direito pela Faculdade Nacional de Direito (FND/UFRJ), Pós-Graduado em Direito Marítimo e em Direito Processual Civil, Advogado Maritimista, em artigo que busca mostrar como está o cenário da praticagem em meio à pandemia da Covid-19. A princípio, o autor expõe a essencialidade do serviço de praticagem, para, ao depois, revelar as ações tomadas para garantir a sua continuidade, como depois denunciou-se a forma como a Anvisa tem se comportado, sem cumprir com seus deveres e expondo a risco inaceitável a vida dos

práticos. Ato contínuo, enfatizou-se a necessidade de proteção dos pilotos marítimos, sob pena de poderem evocar o direito à recusa. Ao final, conclui que, para que não haja a interrupção da prestação do serviço, é preciso que a Anvisa cumpra o seu papel social. A seguir, Fernando Neves, Doutorando em Ciências Jurídicas na Pontifícia Universidad Católica Argentina (PUC) (Buenos Aires), Pós-Graduado em Direito Tributário pela UFBA, Pós-Graduado em Direito Aduaneiro pela Universidade Cândido Mendes, Pós-Graduado em Direito Previdenciário do Custeio (Tributos) pela Universidade Gama Filho/ICEED, Pós-Graduado em Regulação de Serviços Públicos com ênfase em Tributação do Gás e Petróleo pela UFBA/Fapex, Pós-Graduado em Metodologia do Ensino Jurídico pela UFBA, Advogado atuante nas áreas tributária e aduaneira há 30 anos, e Fábio Perianro de Almeida Hirsch, Doutor e Mestre em Direito Público pela Universidade Federal da Bahia (PPDG-UFBA), Professor Adjunto de Direito Constitucional e Administrativo das Faculdades de Direito da Universidade Federal da Bahia, da Universidade do Estado da Bahia e da UNIJORGE, Advogado atuante na área tributária há 18 anos, Árbitro, tratam em seu artigo “A Superação do Voto de Qualidade *Pro Fisco* no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) e Sua Concretização”, dos reflexos derivados da entrada em vigor da Lei federal nº 13.988, de 14 de abril de 2020, a qual, entre outras matérias, disciplinou o fim do denominado voto de qualidade no âmbito do Carf e, explicitamente, determinou que, em casos de empate, a decisão será tida como favorável aos contribuintes. A jurisprudência, que compõe a Parte Geral, apresenta o repositório dos Tribunais Regionais Federais sobre os temas atuais julgados por estas Cortes, além do ementário comentado.

Na Seção Especial “Jurisprudência Comentada”, Lucas Cardoso Passos, Advogado, Pós-Graduação em Direito Tributário pela Universidade Cândido Mendes, Pós-Graduação em Direito Aduaneiro pela Universidade Cândido Mendes, Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy, promove uma análise reflexiva sobre o real objetivo das obrigações acessórias do sistema Siscoserv concernentes às agências marítimas sobre os serviços de praticagem, nos moldes estabelecidos na Solução de Consulta Cosit nº 22, de 23 de março de 2020, bem como analisa seus reflexos no campo de aplicabilidade do direito aduaneiro e tributário sobre as prestações de serviços internacionais. Também faz parte da seção “Doutrina Estrangeira” o artigo “Demurrage According Brazilian Doctrine and Case Law: Part I”, de autoria de Felipe Costa Laurindo do Nascimento, Advogado, Mestre em Direito pela Universidade Federal de Alagoas, Especialização em Direito Civil e Direito Processual Civil, Especialização em logística, Membro do Núcleo de Estudos em Análise Processual e Aplicada de Processo Civil, que, nesta primeira parte, tratará da natureza jurídica, mais especificamente sobre o seu caráter de cláusula penal ou de indenização, mas também fará considerações sobre precedentes, conforme setores da doutrina brasileira, tratando também sobre o recurso especial e o recurso especial repetitivo.

Aproveite este interessantíssimo conteúdo e tenha uma ótima leitura!

Milena Sanches Tayano dos Santos
Gerente Editorial

André Benevides de Carvalho
Diretor do IEM

Normas Editoriais para Envio de Artigos	7
---	---

Assunto Especial

NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIERS – NVOCC

DOCTRINAS

1. A Importância do NVOCC Como Personagem do Direito Marítimo Brasileiro e Sua Falta de Regulamentação Alexandre Cesar Malheiros.....	9
2. <i>Non-Vessel Operating Common Carrier</i> (NVOCC): a Equiparação a Transportador de Cargas e o Dever de Reparação Civil Paulo Henrique Cremoneze	25
3. NVOCC Ronaldo Manzo.....	31

JURISPRUDÊNCIA

1. Acórdão na Íntegra (TJSP)	40
2. Ementário de Jurisprudência.....	51

Parte Geral

DOCTRINAS

1. Covid-19: Reflexões sobre o Setor Aquaviário Elizabete Thomas	63
2. Essencialidade do Serviço de Praticagem em Meio à Covid-19: a Omissão Descabida da Anvisa frente aos Novos Desafios e a Necessidade de Proteção dos Pilotos Marítimos Lucas Sarmento Pimenta	76
3. A Superação do Voto de Qualidade <i>Pro Fisco</i> no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) e Sua Concretização Fernando Neves e Fábio Periandro de Almeida Hirsch.....	96

JURISPRUDÊNCIA JUDICIAL

ACÓRDÃOS NA ÍNTEGRA

1. Tribunal Regional Federal da 1ª Região.....	107
2. Tribunal Regional Federal da 2ª Região.....	127
3. Tribunal Regional Federal da 3ª Região.....	143

4. Tribunal Regional Federal da 4ª Região.....	155
5. Tribunal Regional Federal da 5ª Região.....	159
EMENTÁRIO	
1. Ementário de Jurisprudência.....	170

Seção Especial

JURISPRUDÊNCIA COMENTADA

1. Os Reflexos da Obrigação Acessória do Sistema Siscoserv Prevista na Solução de Consulta Cosit nº 22, de 23 de Março de 2020, para o Direito Aduaneiro e Tributário Lucas Cardoso Passos.....	219
--	-----

DOCTRINA ESTRANGEIRA

1. Demurrage According Brazilian Doctrine and Case Law: Part I Felipe Costa Laurindo do Nascimento.....	233
--	-----

Índice Alfabético e Remissivo	245
--	-----

1. Os artigos para publicação nas Revistas SÍNTESE deverão ser técnico-científicos e focados em sua área temática.
2. Será dada preferência para artigos inéditos, os quais serão submetidos à apreciação do Conselho Editorial responsável pela Revista, que recomendará ou não as suas publicações.
3. A priorização da publicação dos artigos enviados decorrerá de juízo de oportunidade da Revista, sendo reservado a ela o direito de aceitar ou vetar qualquer trabalho recebido e, também, o de propor eventuais alterações, desde que aprovadas pelo autor.
4. O autor, ao submeter o seu artigo, concorda, desde já, com a sua publicação na Revista para a qual foi enviado ou em outros produtos editoriais da SÍNTESE, desde que com o devido crédito de autoria, fazendo jus o autor a um exemplar da edição da Revista em que o artigo foi publicado, a título de direitos autorais patrimoniais, sem outra remuneração ou contraprestação em dinheiro ou produtos.
5. As opiniões emitidas pelo autor em seu artigo são de sua exclusiva responsabilidade.
6. À Editora reserva-se o direito de publicar os artigos enviados em outros produtos jurídicos da Síntese.
7. À Editora reserva-se o direito de proceder às revisões gramaticais e à adequação dos artigos às normas disciplinadas pela ABNT, caso seja necessário.
8. O artigo deverá conter além de TÍTULO, NOME DO AUTOR e TITULAÇÃO DO AUTOR, um “RESUMO” informativo de até 250 palavras, que apresente concisamente os pontos relevantes do texto, as finalidades, os aspectos abordados e as conclusões.
9. Após o “RESUMO”, deverá constar uma relação de “PALAVRAS-CHAVE” (palavras ou expressões que retratem as ideias centrais do texto), que facilitem a posterior pesquisa ao conteúdo. As palavras-chave são separadas entre si por ponto e vírgula, e finalizadas por ponto.
10. Terão preferência de publicação os artigos acrescidos de “ABSTRACT” e “KEYWORDS”.
11. Todos os artigos deverão ser enviados com “SUMÁRIO” numerado no formato “arábico”. A Editora reserva-se ao direito de inserir SUMÁRIO nos artigos enviados sem este item.
12. Os artigos encaminhados à Revista deverão ser produzidos na versão do aplicativo Word, utilizando-se a fonte Arial, corpo 12, com títulos e subtítulos em caixa alta e alinhados à esquerda, em negrito. Os artigos deverão ter entre 7 e 20 laudas. A primeira lauda deve conter o título do artigo, o nome completo do autor e os respectivos créditos.
13. As citações bibliográficas deverão ser indicadas com a numeração ao final de cada citação, em ordem de notas de rodapé. Essas citações bibliográficas deverão seguir as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).
14. As referências bibliográficas deverão ser apresentadas no final do texto, organizadas em ordem alfabética e alinhadas à esquerda, obedecendo às normas da ABNT.
15. Observadas as regras anteriores, havendo interesse no envio de textos com comentários à jurisprudência, o número de páginas será no máximo de 8 (oito).
16. Os trabalhos devem ser encaminhados preferencialmente para os endereços eletrônicos conselho.editorial@sage.com. Juntamente com o artigo, o autor deverá preencher os formulários constantes dos seguintes endereços: www.sintese.com/cadastrodeautores e www.sintese.com/cadastrodeautores/autorizacao.
17. Quaisquer dúvidas a respeito das normas para publicação deverão ser dirimidas pelo *e-mail* conselho.editorial@sage.com.

A Importância do NVOCC Como Personagem do Direito Marítimo Brasileiro e Sua Falta de Regulamentação

ALEXANDRE CESAR MALHEIROS*

Advogado, Bacharel em Ciências Jurídicas (Direito), graduado pela Universidade da Região de Joinville (Univille), Especialista em Direito da Aduana e do Comércio Exterior Brasileiro pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali), Sócio do Escritório Bonikoski Advocacia Tributária e Empresarial (Joinville/SC), Ex-Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário da OAB-Joinville (triênio 2016/2018), Membro da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/SC, Membro da Comissão de Direito Tributário da OAB-Joinville.

RESUMO: Entre os vários personagens integrantes de Contratos de Transportes Internacionais, destaca-se o NVOCC (*non-vessel operator common carrier*). Entretanto, a escassa legislação em nosso País regulando essa figura jurídica tão importante no sistema do Comércio Internacional cria uma insegurança jurídica a todos que atuam pelo fato de não saber exatamente os limites da responsabilidade civil quando da ocorrência de inadimplemento contratual. A presente pesquisa está direcionada a contextualizar a figura do NVOCC no Direito brasileiro, traçando um histórico do Direito Marítimo, além de analisar as nuances dos contratos de transporte e seus personagens, bem como os reflexos da falta de legislação específica para regular a atuação dos NVOCCs e demais *players* do Comércio Exterior atualmente.

PALAVRAS-CHAVE: Direito Marítimo; comércio exterior; NVOCC; contratos internacionais; contrato de transporte; responsabilidade civil.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Contrato de transporte marítimo; 1.1 Breve contexto histórico; 1.2 Conceito e elementos do contrato de transporte marítimo internacional; 1.3 Personagens; 1.3.1 Operadores e NVOCC; 2 Responsabilidade civil do NVOCC no Direito brasileiro; Considerações finais; Referências.

INTRODUÇÃO

Os NVOCCs (*non-vessel operator common carrier*) são figuras jurídicas muito comuns no Comércio Internacional, mas que possuem escassa, senão nenhuma, regulação e regulamentação no escopo de normas jurídicas brasileiras. Desse modo, atuam à margem das leis de nosso País, o que gera grande insegurança jurídica aos operadores e usuários do comércio exterior.

* Advogado inscrito na OAB/SC nº 40.268. E-mail: alexandre@bonikoski.com.br.

De maneira geral, podem ser conceituados como transportadores que não possuem navio próprio, mas que se propõem a realizar o transporte marítimo em navios de armadores constituídos¹.

A sua presença no comércio exterior brasileiro é bastante relevante; porém, pelo fato de não haver lei própria que os defina, as suas atuações ficam desamparadas, tendo que encarar verdadeiras homilias no Poder Judiciário, a fim de ter o seu direito declarado, o qual, por vezes, tarda ou é brutalmente tolhido.

Sabe-se que, para se atribuir responsabilidade civil em conflitos existentes nas relações entre empresas, é preciso haver certeza a respeito dos limites impostos pela legislação do País e que os negócios são realizados.

No entanto, a falta de regulamentação e legislação apropriadas gera insegurança jurídica para a atuação dessas empresas que oferecem a prestação do serviço de transporte marítimo em solo brasileiro na qualidade de transportador sem navio próprio.

Percebe-se, portanto, que o papel dos NVOCCs se torna subjugado e esvaziado, o que não se pode permitir de modo algum. Isto é, se existe personalidade jurídica que não recebe a devida atenção do Estado, recai-se sobre os operadores jurídicos ventilar a matéria com o objetivo de demonstrar a sua importância para o preenchimento dessa lacuna legal.

Daí surge a necessidade de regulamentação dos transportadores não possuidores de navio próprio diante da relevância das relações de transporte marítimo no comércio internacional, visto que os NVOCCs atuam sem a devida segurança jurídica, não havendo, ao menos, certeza a respeito da sua responsabilidade civil nos contratos bilaterais que permeiam os negócios jurídicos que tem por objeto o transporte de mercadorias além-mar.

1 CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

1.1 BREVE CONTEXTO HISTÓRICO

As origens do Direito Marítimo remontam às primeiras civilizações, ainda durante a Idade Antiga. Desde os tempos das sociedades egípcias e babilônicas, o homem já enfrentava o mar em busca dos seus mistérios, como ressalta Barbosa²:

-
- 1 GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 2014. p. 168.
 - 2 BARBOSA, Jairo José. *Direito aduaneiro: origens da navegação, da aduana e da alfândega*. Curitiba: JM Livraria Jurídica, 2009. p. 48.

Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC): a Equiparação a Transportador de Cargas e o Dever de Reparação Civil

PAULO HENRIQUE CREMONEZE

Advogado, Professor de Direito, Pós-Graduado *lato sensu* em Direito e Mestre em Direito Internacional pela Universidade Católica de Santos, Professor da Escola Nacional de Seguros (Funenseg), Presidente do Instituto Brasileiro de Direito dos Transportes (IBDTrans), Membro efetivo do Instituto dos Advogados de São Paulo (IASP), membro efetivo da Association Internationale de Droit des Assurances (AIDA) e do Instituto Brasileiro de Direito do Seguro (IBDS), Pós-Graduado em Teologia (formação teológica com reconhecimento Pontifício) pela Pontifícia Faculdade de Teologia N.S. da Assunção. Autor de artigos acadêmicos publicados em revistas e cadernos jurídicos. Autor dos livros *Prática de Direito Marítimo: o Contrato de Transporte Marítimo e a Responsabilidade Civil do Transportador* (São Paulo, 2008/2009, prefácio de Ives Gandra da Silva Martins) e *Transporte Rodoviário de Carga: a Responsabilidade Civil do Transportador e o Contrato de Transporte* (São Paulo: 2009). Organizador do livro *Temas de Direito do Seguro e de Direito dos Transportes*, escrito em coautoria (São Paulo, 2010). Comendador com a Insígnia da Ordem do Mérito Cívico e Cultural da Sociedade Brasileira de Heráldica e Humanística, Ecológica, Medalhística, Cultural, Beneficente e Educacional (Fundada em 13.03.1959) oficializada pelo Governo Federal por meio do Ministério da Educação e Cultura pela Portaria nº 153, de 4 de junho de 1965. Especialista em Direito do Seguro pela Universidade de Salamanca, Espanha, e membro do *Ius Civile Salmanticense*, instituto de Direito Civil da mesma Universidade.

A teoria prevê e a prática confirma que o “agente de carga” constituído nos moldes de NVOCC é, para todos os fins de responsabilidade civil, transportador de carga¹. Ator importante do Direito Marítimo contemporâneo, esse personagem se vê torneado de polêmicas discussões no cenário da responsabilidade civil.

Porque, do ponto de vista mais técnico, o NVOCC não é bem um agente de carga. Age mais como transportador de direito, quando não de fato. A comparação serve, então, para ilustrar e, com isso, desviar nosso tema da confusão que por vezes o envolve em assuntos de comércio exterior.

Grosso modo, é o famoso transportador sem navio. NVOCC é sigla inglesa para *non-vessel operating common carrier*; em vernáculo, “transportador

1 Este modesto estudo foca na figura do NVOCC, ator próprio do Direito Marítimo. Contudo, pode se ver estendido para ao Direito dos Transportes como um todo, aplicável a todo e qualquer transportador, todo e qualquer modal, para empresas nos moldes *courrier*, agentes de cargas em geral.

NVOCC

RONALDO MANZO

Advogado, atuante na área do Direito Marítimo, Aduaneiro e Tributário, Pós-Graduado e Mestre em Direito, Professor Universitário, Instrutor do Grupo NPO.

RESUMO: Com o advento das operações feitas por meio de um operador de cargas sem navio, o NVOCC, o volume da movimentação marítima de cargas foi elevado a outro patamar, desatando um nó existente desde os tempos antigos no transporte marítimo. Contudo, vieram também questões negativas que necessitam de muita atenção, a fim de não inviabilizar o investimento e o negócio.

PALAVRAS-CHAVE: NVOCC; armador sem navio; HBL.

ABSTRACT: With the advent of operations carried out by a cargo operator without an NVOCC vessel, the volume of maritime cargo handling has been raised to another level, untying an existing node from ancient times in maritime transport. However, there were also negative issues that need a lot of attention in order not to make investment and business unfeasible.

KEYWORDS: NVOCC; non-vessel shipowner; HBL.

INTRODUÇÃO

NVOCC significa *non-vessel operating common carrier*, e, em uma tradução livre, podemos dizer que é um transportador de carga marítima que não é um operador de navio, tendo como objetivo vender frete marítimo sem ser proprietário do navio ou responsável pela embarcação e/ou sua navegação.

É um armador virtual, entendido como uma companhia de navegação que não possui qualquer embarcação. Em verdade, os NVOCCs são simplesmente empresas consolidadoras de cargas que foram criadas nos anos 80 sob a ideia de oferecer aos pequenos e médios importadores/exportadores condições melhores para que pudessem negociar/transportar seus produtos, e, assim, também aos armadores a se preocuparem exclusivamente com o transporte, e não com a venda de seus espaços de maneira pulverizada ou no “varejo”.

A ideia foi tão boa que os próprios armadores também criaram suas companhias NVOCCs para vender seus espaços e, assim, expandirem seus negócios no mundo todo, considerando que sua meta sempre foi e será manter os navios carregados ao máximo em todas as viagens.

4011

Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo

PODER JUDICIÁRIO

Registro: 2019.0000991220

Apelação Cível nº 1002014-12.2017.8.26.0529

Apelantes: O Primo Transportes Eireli — ME e Nacom Goya Indústria e Comércio de Alimentos Ltda.

Apelado: Atlas Line International Ltd. Comarca: Santana de Parnaíba — Vara Única

Juiz de 1ª Instância: Paulo Ricardo Cursino de Moura

Voto nº 6415

APELAÇÃO CÍVEL

Transporte marítimo Ação ordinária — 1. Não ocorrência de violação ao artigo 489, § 1º, inciso IV do Código de Processo Civil. Sentença fundamentada — 2. Cerceamento de defesa não caracterizado. Exercício do contraditório e da ampla defesa pelas partes — 3. Prestação de caução suficiente nos termos do artigo 83 do Código de Processo Civil. Aplicação do princípio pas de nullité sans grief, conforme o artigo 282, § 1º do Código de Processo Civil. Ausência de nulidade — 4. Admissão da junta posterior de documentos — novos, — preservado — o — contraditório — 5. Legitimidade ativa da autora 6. Legitimidade passiva das rés — 7. Interesse de agir configurado — 8. Compra e venda internacional de mercadorias. Negócio jurídico no qual se pactuou a entrega de mercadorias mediante comprovação de pagamento. Pagamento não efetuado. Mercadoria liberada pela transportadora — ré — à — adquirente — ré. — Impossibilidade. Responsabilidade solidária — 9. Vendedora que ajuizou ação contra o NVOCC (non-vessel operating common carrier) na Holanda, cobrando o preço das mercadorias.

Celebração de acordo e posterior quitação.

Sub-rogação do NVOCC nos direitos da vendedora 10. Não demonstrada coação moral na celebração do acordo ou outras irregularidades 11. Pretensão de redução do valor a indenizar. Impossibilidade. Princípio da reparação integral — 11. Desnecessidade de homologação de sentença estrangeira 12. Valores ajustados em sede de acordo que não precisam ter sua composição discriminada Sentença de procedência Sentença mantida Recursos não providos.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1002014-12.2017.8.26.0529, da Comarca de Santana de Parnaíba, em que são apelantes O PRIMO TRANSPORTES EIRELI – ME e NACOM GOYA INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE ALIMENTOS LTDA, é apelado ATLAS LINE INTERNATIONAL LTD.

ACORDAM, em 19ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: “Negaram provimento às apelações, por votação unânime. Vencido o 3º Juiz na proposta de arbitramento dos honorários recursais em maior percentual. Aplicada a técnica do art. 942 do CPC, o resultado inicial se manteve, embora o 5º Juiz tenha aderido à divergência. Declarará voto parcialmente vencido o 3º Juiz.”, de conformidade com o voto da Relatora, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores RICARDO PESSOA DE MELLO BELLI (Presidente), JOÃO CAMILLO DE ALMEIDA PRADO COSTA, CLÁUDIA GRIECO TABOSA PESSOA E MOURÃO NETO.

São Paulo, 25 de novembro de 2019.

DANIELA MENEGATTI MILANO
RELATORA
Assinatura Eletrônica

Trata-se de recursos de apelação interpostos pelas rés contra a r. sentença de fls. 1.309/1.315, cujo relatório se adota, que, em ação ordinária, julgou procedente o pedido inicial para condenar as rés solidariamente no pagamento de indenização por danos materiais no valor de EUR 139.176,60 (cento e trinta e nove mil cento e setenta e seis euros e sessenta cêntimos), a ser convertido para moeda nacional na data do efetivo pagamento, corrigido monetariamente e com juros moratórios legais de 1% (um por cento) ao mês a contar da citação. Condenou as rés no pagamento de honorários advocatícios fixados em 10% (dez por cento) sobre o valor da condenação.

A ré O Primo Transportes opôs embargos de declaração a fls. 1.322/1.333, os quais foram parcialmente acolhidos para constar na r. sentença que não prospera a alegação de responsabilidade do terminal portuário, vez que este não é parte da presente demanda.

Apela a ré O Primo Transportes a fls. 1.358/1.404. Sustenta, preliminarmente, que, nos termos dos artigos 489, § 1º do Código de Processo Civil e 93, inciso IX da Constituição Federal, a r. sentença deve ser declarada nula, uma

4012 – NVOCC – agente e mandatária – legitimidade – demanda regressiva de ressarcimento de seguro – possibilidade

SENTENÇA – Fundamentação – Procedência da ação após análise do pedido inicial – Desnecessidade de serem rebatidos, um a um, os argumentos da parte, se a motivação externada pelo julgador possibilitar a conclusão de que tais matérias foram repelidas em seu contexto – Julgado recorrido que, ainda que de forma sucinta, apreciou as questões relevantes ao julgamento do caso concreto – Preliminar afastada. ILEGITIMIDADE “AD CAUSAM” – Polo ativo – Ação de regresso de ressarcimento – Autora que representa a empresa acionada em demanda regressiva de seguro, figurando como sua agente e mandatária e atuando como agente NVOCC, além de constar no “Bill of Lading” objeto destes autos – Preliminar rejeitada. PRESCRIÇÃO – Pretensão da autora ao reembolso do valor pago em ação regressiva de seguro anteriormente ajuizada em seu desfavor – Prescrição ânua prevista no art. 8º do Decreto-Lei nº 116/67 que não se aplica ao caso – Incidência do prazo prescricional trienal, nos termos do art. 206, § 3º, V, do Código Civil, por não se tratar de ação por extravio de carga, bem ainda por falta de conteúdo, diminuição, perdas, avarias ou danos à carga transportada – Termo inicial do prazo prescricional que passa a fluir do dia em que a demandante efetuou o pagamento da indenização à seguradora da carga – Prescrição afastada. DECADÊNCIA – Prazo de 10 (dez) dias para a denúncia das avarias que não se aplica à demandante, que não é a destinatária final das mercadorias transportadas – Inaplicabilidade do art. 754 do CC – Protesto formal em face da transportadora ré, todavia, que foi efetuado pela autora, denunciando a ocorrência de avarias no contêiner, mesmo que não obedecido o prazo decenal previsto no dispositivo legal em comento – Falta ou intempestividade do protesto que não torna o transportador isento de responder por eventuais danos comprovados às mercadorias, mas apenas acarreta a inversão do ônus da prova – Efeitos da decadência, outrossim, que apenas atingem a relação originária do contrato de transporte, e não aqueles que se sub-rogam nos direitos que eventualmente surgirem – Decadência não configurada. PETIÇÃO INICIAL – Inépcia – Alegação de ausência de documentos essenciais – Vício não configurado – Pretensão da autora voltada ao recebimento de reembolso do valor pago em ação regressiva de seguro anteriormente ajuizada em seu desfavor – Ausência de discussão, nesta demanda, da responsabilidade da ré pelas avarias na carga transportada, matéria que restou decidida naquele feito – Juntada da petição inicial daquela ação regressiva, bem ainda da sentença de mérito, que supriu eventual defeito da peça vestibular – Preliminar rejeitada. AÇÃO DE REGRESSO DE RESSARCIMENTO – Avarias na carga transportada pela demandada constatadas em demanda anterior – Autora desta ação que foi acionada naquele feito e restou revel – Sentença proferida naquela demanda que se apoiou em prova documental inequívoca, e não apenas na revelia, que não afasta as questões de direito, de modo que não se pode afirmar que havia meios para que a ação fosse ilidida, a teor do art. 306 do CC – Jurisprudência majoritária, aliás, que reconhece o direito das seguradoras em casos análogos, dada a responsabilidade do transportador desde o momento do recebimento da carga até sua entrega ao destinatário – Cálculo do “quantum debeatur” que não considerou o abatimento de valores obtidos com os salvados, visto que, consoante informado no Certificado de Vistoria, eles não possuem valor comercial, ante a ausência de condições de uso ou recuperação à finalidade originalmente destinada. RECURSO NÃO PROVIDO. (TJSP – AC 1011960-66.2019.8.26.0002 – 13ª CDPriv. – Rel. Des. Heraldo de Oliveira – DJe 16.12.2019)

Transcrição Editorial

- Decreto-Lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967:

“Art. 8º Prescrevem ao fim de um ano, contado da data do término da descarga do navio transportador, as ações por extravio de carga, bem como as ações por falta de conteúdo, diminuição, perdas e avarias ou danos à carga.

Parágrafo único. O prazo prescricional de que trata este artigo somente poderá ser interrompido da forma prevista no art. 720 do Código de Processo Civil, observado o que dispõe o § 2º do art. 166 daquele Código.”

• Código Civil:

“Art. 206. Prescreve:

[...]

§ 3º Em três anos:

[...]

V – a pretensão de reparação civil;

[...]

Art. 306. O pagamento feito por terceiro, com desconhecimento ou oposição do devedor, não obriga a reembolsar aquele que pagou, se o devedor tinha meios para ilidir a ação.

[...]

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

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

4013 – NVOCC – agente marítimo – ilegitimidade passiva – agente marítimo – inacolhimento – descumprimento do contrato de transporte – responsabilidade

APELAÇÕES CÍVEIS, RECURSO ADESIVO E AGRAVO RETIDO – AÇÃO DE COBRANÇA E CAUTELAR DE ARRESTO CONEXA – TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. AGRAVO RETIDO – REITERADO COMO PEDIDO PRELIMINAR DO RECURSO. ILEGITIMIDADE PASSIVA DO AGENTE MARÍTIMO – INACOLHIMENTO – PESSOA JURÍDICA QUE ATUA COMO MANDATÁRIO DO TRANSPORTADOR E TÃO SOMENTE RECEBEU INTIMAÇÕES EM SEU NOME, NÃO FAZENDO PARTE DA ANGULARIZAÇÃO PROCESSUAL. O agente marítimo representa os interesses do transportador marítimo em países onde não possui filial e também media suas relações contratuais mesmo nos países em que está presente. Assim, tendo o agente marítimo apenas recebido intimações em nome da transportadora demandada, não se pode considerá-lo como parte integrante do polo passivo da demanda, razão pela qual é descabida qualquer discussão a respeito de sua legitimidade “ad causam”. DENUNCIACÃO DA LIDE – PROPALDA HIPÓTESE PREVISTA DO ART. 70, III, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL – IMPOSSIBILIDADE – RELAÇÃO DE CONSUMO – DEMANDA QUE NÃO COMPORTA O INSTRUMENTO PROCESSUAL PLEITEADO – EXEGESE DO ART. 88 DO DIPLOMA DE PROTEÇÃO AO CONSUMIDOR – HOMENAGEM AOS PRINCÍPIOS DA ECONOMIA E CELERIDADE PROCESSUAL – RESGUARDADO O DIREITO DE REGRESSO. Doutrina e jurisprudência convergem no sentido de que a denúncia da lide é instrumento processual vedado nas ações albergadas sob a égide do Código Consumerista. Nesse sentido, ainda que a hipótese dos autos esteja contemplada no art. 70 da Lei Adjetiva Civil, deve prevalecer o interesse do consumidor em ser ressarcido pelos prejuízos sofridos em razão da ré, ressalvado o direito de regresso. CERCEAMENTO DE DEFESA POR JULGAMENTO ANTECIPADO DA LIDE – PROVA TESTEMUNHAL OBSTADA – PRETENSÃO DE COMPROVAR A SOLIDARIEDADE DE TERCEIRO QUE PODERIA SER FACILMENTE DEMONSTRADA POR MEIO DE DOCUMENTOS – ADEMAIS, MATERIAL PROBATÓRIO TRAZIDO À BAILA, INCLUSIVE PELA ACIONADA, INCAPAZ DE SER DERRUÍDO POR PROVA ORAL – DESNECESSIDADE DE DILAÇÃO PROBATÓRIA – EXEGESE DOS ARTS. 130, 131 E 330, I, DO

Covid-19: Reflexões sobre o Setor Aquaviário

ELIZABETE THOMAS¹

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Doutoranda em Economia na Universidade Católica de Brasília (UCB), Mestre em Administração pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), Membro da Comissão Marítima de Direito Portuário e Marítimo da OAB/DF.

RESUMO: A pandemia gerada pelo Covid-19 (SARS-CoV-2) levantou questionamentos importantes sobre a interdependência mundial, a necessidade de mobilidade de pessoas e de bens e, consequentemente, sobre a essencialidade da manutenção do setor portuário e dos serviços de transporte aquaviário. A emergência em saúde pública evidenciou que o setor aquaviário é parte da solução para amenizar seus efeitos adversos. Se, por um lado, observa-se a dependência dos fluxos de comércio provenientes desse modal; por outro, impactos da pandemia já podem ser observados nele. O objeto deste artigo é explorar a relação existente entre os fluxos de comércio mundiais, o setor aquaviário e a pandemia e situar o Brasil neste contexto.

PALAVRAS-CHAVE: Covid-19; setor aquaviário; cadeias de suprimento.

ABSTRACT: The Covid-19 pandemic raised important questions about global interdependence, the need for people's and goods' mobility and, consequently, about the essentiality of maintaining the port sector and waterway transport services. The public health emergency showed that the waterway sector is part of the solution to mitigate its adverse effects. If, in one hand, there is a dependence on trade flows from this way of transportation, on the other hand, pandemic impacts can already be seen on it. The aim of this article is to explore the relationship between the world trade flows, the waterborne sector, the pandemic and to place Brazil in this context.

KEYWORDS: Covid-19; waterborne sector; supply chain.

SUMÁRIO: Introdução; 1 A interdependência mundial e o Covid-19; 2 O setor aquaviário brasileiro e o Covid-19; Conclusões; Referências.

INTRODUÇÃO

No início de dezembro de 2019, uma pneumonia de causa desconhecida em Wuhan/China começou a ganhar a atenção do mundo. O caso passou a ser acompanhado de perto pela comunidade internacional, e, em 7 de janeiro de 2020, foi identificado o novo coronavírus (SARS-CoV-2) e, em 31 de janeiro de 2020, a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII), o mais alto nível de alerta da organização.

1 *E-mail:* elizabete.thomas@antaq.gov.br.

As autoridades brasileiras acompanharam os desenvolvimentos na arena internacional e, em janeiro de 2020, foram instituídos o Centro de Operações de Emergência – Coronavírus (COE-Coronavírus), coordenado pelo Ministério da Saúde (MS), o Grupo de Emergência em Saúde Pública pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e o Grupo Executivo Interministerial de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional e Internacional. A Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) foi declarada no início de fevereiro de 2020, por meio da Portaria nº 188 do Ministério da Saúde e, em 26 de fevereiro de 2020, o País confirmou seu primeiro caso do novo coronavírus (Covid-19) no Estado de São Paulo/Brasil.

No contexto de pandemia², a mídia pouco tem falado sobre o setor aquaviário nacional. Talvez, um dos motivos mais significativos para tal evento seja o fato de que o público em geral não observa, diretamente, os efeitos do setor portuário e do transporte aquaviário em suas vidas. O mesmo não ocorre com o transporte aéreo, por exemplo. No norte do País, região na qual o transporte fluvial ocupa importante espaço na movimentação de pessoas, a percepção sobre este modal é distinta. Nas demais regiões, é possível que a maior parte da população não perceba a conexão direta que há entre os portos e as embarcações com o seu dia a dia. No entanto, é um jargão daqueles que trabalham no setor que “90% de tudo o que consumimos passou (ou tem algum componente que passou) pelos portos brasileiros”.

Não se pode minimizar a importância deste setor – tão desconhecido do público – para a economia nacional e, até mesmo, para a contenção da crise. A continuidade do funcionamento dos portos brasileiros faz parte da solução do problema e é fundamental para o não agravamento deste período de adversidade. O objetivo deste artigo é o de avaliar a posição do Brasil nos fluxos das cadeias de suprimento globais e, conseqüentemente, evidenciar a importância da manutenção das atividades aquaviárias no País.

1 A INTERDEPENDÊNCIA MUNDIAL E O COVID-19

A crise gerada pelo Covid-19 não se limita às questões de saúde pública. As projeções do impacto da pandemia na economia variam significativamente, mas há consenso de que a economia, de fato, irá contrair-se (UNCTAD, 2020a). No momento, ainda não é possível prever o quão rápido o dano econômico irá se espalhar, o tamanho ou a persistência de seu impacto ou o que os governos podem fazer a respeito. Sabe-se que os impactos econômicos se igualam ou superam em magnitude aqueles observados na crise de 2008 (Campos Neto).

Segundo Baldwin e Di Mauro (2020a), as 10 (dez) nações mais afetadas pela pandemia estão entre as maiores economias do mundo. Esse fato é

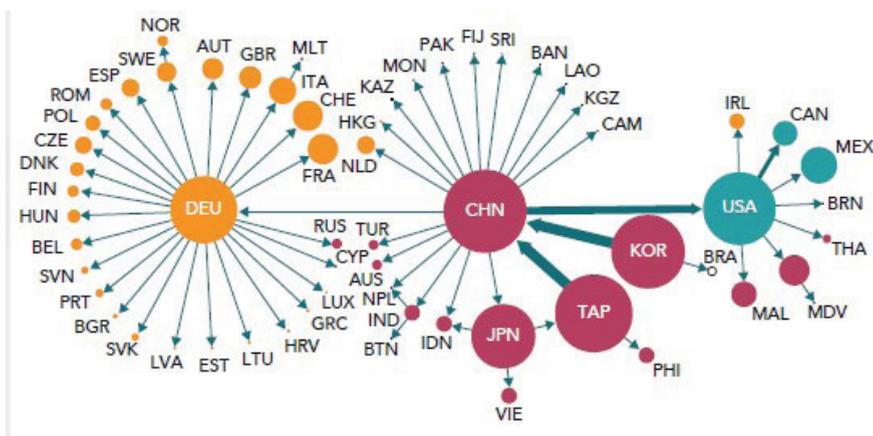
2 A Organização Mundial da Saúde (OMS), em 11 de março de 2020, declarou pandemia da Covid-19 causada pelo SARS-CoV-2.

significativo. De acordo com os autores, levando-se em consideração apenas China, Coreia do Sul, Japão, Alemanha, Itália e Estados Unidos, estes países – gravemente atingidos pelo Covid-19 – correspondem a 55% da oferta e da demanda mundiais, 60% da produção de manufaturas no mundo e 50% de suas exportações. Eles fazem parte de cadeias de suprimentos globais e, assim sendo, qualquer desaceleração em suas economias irá produzir impacto em toda a cadeia de valor.

Baldwin e Di Mauro (2020b) analisaram 2 (duas) cadeias de suprimentos distintas e evidenciaram a centralidade dos países mais afetados pela pandemia. Os autores investigaram a cadeia de suprimentos do setor de tecnologia da informação e comunicação e do setor de têxteis. As diferentes configurações deixam claro que não pode haver generalizações dos fluxos e que cada setor tem que ser analisado caso a caso.

Na Figura 1, a seguir, evidenciam-se 3 (três) centros interconectados na cadeia de suprimentos para produtos de tecnologia da informação e comunicação. O tamanho dos círculos nos gráficos reflete o tamanho dos países em termos de valor adicionado ao comércio. A espessura das linhas, por sua vez, representa a importância relativa do comércio bilateral entre os países. No caso em questão, Alemanha, China e Estados Unidos possuem papéis centrais na logística destes produtos e figuram como centros distribuidores em suas regiões, respectivamente, Europa, Leste Asiático e América.

FIGURA 1 – CADEIA DE SUPRIMENTOS PARA PRODUTOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO



Fonte: WTO Global Value Chain Development Report (2019) *apud* Baldwin e Di Mauro (2020b).

* DEU é abreviação de *Deutschland*, Alemanha.

** TAP é abreviação para Taiwan.

4025

Tribunal Regional Federal da 4ª Região

Apelação Cível nº 5003759-67.2017.4.04.7201/SC

Relator: Desembargador Federal Rômulo Pizzolatti

Apelante: União – Fazenda Nacional (Réu)

Apelado: Litoral Soluções em Comércio Exterior Ltda. (Autor)

Advogado: Daniel Heidi Morita (OAB SC047959)

Advogado: Marcos Junior Jaroszuk

Apelado: Litoral Soluções em Comércio Exterior Ltda. (Autor)

Advogado: Daniel Heidi Morita (OAB SC047959)

Advogado: Marcos Junior Jaroszuk

EMENTA

AGENTE MARÍTIMO. MULTA. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA.

O agente marítimo, quando no exercício das atribuições próprias, não se submete à multa estabelecida ao agente de cargas pelo disposto no art. 107, IV, 'e', do Decreto-Lei nº 37 de 1966.

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, a Egrégia 2ª Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região decidiu, por unanimidade, negar provimento à apelação, nos termos do relatório, votos e notas de julgamento que ficam fazendo parte integrante do presente julgado.

Porto Alegre, 18 de fevereiro de 2020.

RELATÓRIO

Trata-se de apelação da União contra sentença do MM. Juiz Federal Substituto Fernando Ribeiro Pacheco, da 6ª Vara Federal de Joinville/SC, que julgou procedente a ação ordinária para anular os créditos tributários constituídos no âmbito dos processos administrativos nº 10921.720513/2016-78 e 19558.720576/2016-94 e para condenar a recorrente em honorários advocatícios, no percentual de 10% sobre o valor da causa (evento 29).

Em suas razões recursais, defende que a parte autora é sujeito passivo da obrigação tributária acessória prevista nos arts. 37 e 94 do Decreto-lei nº 37, de 1966 (regulamentada pela Instrução Normativa nº 800, de 2007, da Receita Federal do Brasil – RFB), sendo devida, portanto, a multa imposta pelo

4027 – Adicional de tarifa portuária – restituição do indébito tributário – juros e correção monetária – Selic – coisa julgada – apelo parcialmente provido

TRIBUTÁRIO. APELAÇÃO. RESTITUIÇÃO DO INDÉBITO TRIBUTÁRIO. ADICIONAL DE TARIFA PORTUÁRIA. JUROS E CORREÇÃO MONETÁRIA. SELIC. COISA JULGADA. APELO PARCIALMENTE PROVIDO. 1. O pedido inicial refere-se tão somente à nulidade de citação da União Federal e à impugnação dos cálculos apresentados pela exequente, não havendo qualquer discussão referente ao afastamento da natureza tributária da cobrança. 2. Recurso de apelação conhecido tão somente quanto ao pedido do afastamento da Taxa SELIC e à impugnação da parcela incluída nos cálculos referente a janeiro de 1996. 3. O indébito tributário deverá ser atualizado na forma do Manual de Orientação de Procedimentos para os Cálculos da Justiça Federal, aprovado pelo Conselho da Justiça Federal, com a aplicação da SELIC apenas a partir de 1996. Na medida em que o art. 167, parágrafo único, do CTN, estabelece que, na restituição/compensação de tributos, os juros somente são devidos a partir do trânsito em julgado da decisão que reconhecer o respectivo direito, e que, como visto acima, todos os valores que sejam discutidos em ações judiciais ainda em curso em 1º de janeiro de 1996 deverão ser acrescidos da SELIC, que já compreende juros, não caberá a incidência de nenhuma outra taxa de juros de mora (Nesse sentido: REsp 959.338/SP, Relator Ministro Napoleão Nunes Maia Filho, Primeira Seção, DJe de 08/03/2012, submetido ao regime do artigo 543-C do CPC). 4. Em virtude da autoridade da coisa julgada, não é possível ampliar ou restringir, sob qualquer pretexto, os limites e os critérios que foram expressamente assinalados no título judicial exequendo. A execução deve observar rigorosamente os critérios estabelecidos no título judicial, não sendo possível a reabertura da discussão nessa fase do processo, sobretudo em respeito à coisa julgada. 5. Tendo em vista que a sentença exequenda foi proferida após a entrada em vigor da Lei nº 9250/95 (18/10/2001), e aquele Juízo determinou a incidência de juros de mora de 1% ao mês, nos termos do art. 167, parágrafo único, do CTN, a correção monetária deverá obedecer o Manual de Cálculos da Justiça Federal, afastando-se, no entanto, a aplicação da Taxa Selic, em respeito à coisa julgada e à orientação do STJ. 6. Quanto ao argumento de cobrança indevida referente à parcela de janeiro de 1996, este não merece prosperar. Infere-se dos cálculos impugnados que nenhuma parcela relativa a janeiro de 1996 foi considerada, sendo certo que todos os valores atinentes a 01/01/1996 referem-se ao reajuste de acordo com a Taxa Selic e não a valores originários. 7. Apelação da União parcialmente conhecida e, na parte conhecida, parcialmente provida. (TRF 2ª R. – Ap 0007248-42.2009.4.02.5001 – 4ª T.Esp. – Rel. Des. Fed. Firly Nascimento Filho – DJe 23.03.2020)

4028 – Afretamento de embarcação – TCP – ICMS – ausência de incidência – auto de infração – crédito tributário – anulação

APELAÇÃO CÍVEL. DIREITO TRIBUTÁRIO. AÇÃO ANULATÓRIA DE AUTO DE INFRAÇÃO. AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO POR TEMPO DETERMINADO (TCP). AUSÊNCIA DE INCIDÊNCIA DE ICMS. ANULAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO E DO RESPECTIVO CRÉDITO TRIBUTÁRIO. MANUTENÇÃO DA R. SENTENÇA. 1. Constituição de crédito tributário, referente a ICMS, sobre atividade de afretamento de embarcação por tempo determinado (TCP). 2. Impossibilidade de a administração fazendária tributar por analogia e se utilizar de conceitos usados expressamente pela CRFB para designar competências. 3. Distinção ontológica entre o contrato de afretamento, contrato complexo, e o contrato de transporte, previsto no artigo 730 do Código Civil. 4. Não incidência do ICMS sobre a atividade de afretamento de embarcação por tempo determinado. Precedentes do C. STJ e deste Eg. TJ/RJ. 5. Manutenção da R. Sentença. 6. Negativa de provimento ao recurso. (TJRJ – Ap 0346101-58.2016.8.19.0001 – 15ª C.Cív. – Rel. Des. Gilberto Clóvis Farias Matos – DJe 06.03.2020)

“Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”

4029 – Afretamento de embarcações – ISSQN – auto de infração – nulidade – inexigibilidade – locação – impossibilidade de incidência – Súmula Vinculante nº 31 do STF

APELAÇÃO CÍVEL E REEXAME NECESSÁRIO. TRIBUTÁRIO. AÇÃO ANULATÓRIA. SENTENÇA QUE DECLAROU A NULIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO Nº 61/2007 EM RAZÃO DA INEXIGIBILIDADE DA COBRANÇA DE ISSQN SOBRE AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES. IRREGISTRAÇÃO DO MUNICÍPIO APELANTE. ATIVIDADE CONSTANTE NO AUTO DE INFRAÇÃO QUE CONSTITUI MERA CESSÃO DE USO DE EMBARCAÇÕES A TERCEIROS (LOCAÇÃO). IMPOSSIBILIDADE DE INCIDÊNCIA DE ISS SOBRE TAL ATIVIDADE. INTELIGÊNCIA DA SÚMULA VINCULANTE 31 DO STF. PRECEDENTES. SENTENÇA MANTIDA. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS RECURSAIS MAJORADOS EM SEDE RECURSAL. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. SENTENÇA MANTIDA EM SEDE DE REEXAME NECESSÁRIO. (TJPR – Ap-Reex 0003189-44.2015.8.16.0129 – 3ª C.Cív. – Rel. Des. Juiz Osvaldo Nallim Duarte – DJe 19.03.2020)

4030 – Agência marítima – obrigações comerciais – limites da responsabilidade – normas sanitárias no interior das embarcações – inobservância – ilegitimidade passiva – reconhecimento

APELAÇÃO. EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL. AGÊNCIA MARÍTIMA. OBRIGAÇÕES COMERCIAIS. LIMITES DA RESPONSABILIDADE. INOBSERVÂNCIA DAS NORMAS SANITÁRIAS NO INTERIOR DAS EMBARCAÇÕES. ILEGITIMIDADE PASSIVA RECONHECIDA. O agente marítimo é representante do armador e se responsabiliza pelas obrigações assumidas em seu nome, atuando como um prestador de serviços auxiliares em atividades burocráticas de embarque/desembarque de carga, quando as embarcações se encontram paradas nas dependências do porto, restringindo-se tal responsabilidade às obrigações comerciais, não abrangendo as infrações à legislação tributária ou administrativa. (TRF 4ª R. – AC 5001260-22.2017.4.04.7101 – 2ª T. – Relª Desª Fed. Maria de Fátima Freitas Labarrère – DJe 13.03.2020)

Comentário Editorial

De forma acertada, restou afastada a responsabilidade sanitária do agente marítimo.

Os agentes marítimos são conceituados como os representantes do armador do navio perante as autoridades do País de destino da embarcação, como, por exemplo, as portuárias. No ordenamento jurídico brasileiro, os agentes marítimos estão previstos no art. 4º da Instrução Normativa nº 800, de 27 de dezembro de 2007, da Receita Federal do Brasil, a qual dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados.

Essa norma determina que as agências marítimas, para atuarem no Brasil, devem ser constituídas como pessoas jurídicas nacionais e, ainda mais, determina a obrigatoriedade de representação de transportadores estrangeiros por agentes marítimos brasileiros. Confira-se a íntegra do dispositivo:

Art. 4º A empresa de navegação é representada no País por agência de navegação, também denominada agência marítima.

§ 1º Entende-se por agência de navegação a pessoa jurídica nacional que represente a empresa de navegação em um ou mais portos no País.

§ 2º A representação é obrigatória para o transportador estrangeiro.

§ 3º Um transportador poderá ser representado por mais de uma agência de navegação, a qual poderá representar mais de um transportador.

Art. 5º As referências nesta Instrução Normativa a transportador abrangem a sua representação por agência de navegação ou por agente de carga.

Os Reflexos da Obrigação Acessória do Sistema Siscoserv Prevista na Solução de Consulta Cosit nº 22, de 23 de Março de 2020, para o Direito Aduaneiro e Tributário

LUCAS CARDOSO PASSOS¹

Advogado, Pós-Graduação em Direito Tributário pela Universidade Candido Mendes, Pós-Graduação em Direito Aduaneiro pela Universidade Candido Mendes, Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário pela Maritime Law Academy.

4090

RESUMO: O presente artigo tem como objetivo promover uma análise reflexiva sobre o real objetivo das obrigações acessórias do sistema Siscoserv concernentes às agências marítimas sobre os serviços de praticagem, nos moldes estabelecidos na Solução de Consulta Cosit nº 22, de 23 de março de 2020, bem como analisar seus reflexos no campo de aplicabilidade do direito aduaneiro e tributário sobre as prestações de serviços internacionais.

PALAVRAS-CHAVE: Siscoserv; obrigação acessória; agência marítima; praticagem; aduaneiro; tributário.

ABSTRACT: This article aims to promote a reflective analysis on the real objective of the accessory obligations of the Siscoserv system concerning maritime agencies on piloting services, along the lines established in the Cosit Consultation Solution nº 22 of March 23, 2020, as well as, to analyze its reflexes in the field of applicability of the customs and tax on the rendering of international services.

KEYWORDS: Siscoserv; accessory obligation; shipping agency; piloting; customs; tributary.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Dos fundamentos da Solução de Consulta Cosit nº 22, de 22 de março de 2020; 2 A constância com a Solução de Consulta Cosit nº 103, de 6 de julho de 2016; 3 Tipicidade contratual das agências marítimas; 4 A real pretensão das documentações inseridas no sistema Siscoserv; 5 O Siscoserv e a tributação internacional sobre a renda; 6 O alcance do direito aduaneiro sobre os intangíveis; 7 Soluções para as agências marítimas; Conclusão; Referências.

INTRODUÇÃO

As soluções de consultas sobre interpretação da legislação tributária, de competência da Coordenação Geral de Tributação da Receita Federal (Cosit), feitas pelos contribuintes, são de suma importância para estabelecer uma maior

1 OAB/PR 86.131.

segurança jurídica sobre as negociações e transações particulares que serão tributadas pelos entes competentes.

Seu objetivo fundamental consiste, além de trazer maior segurança para os contribuintes, em evitar ou diminuir o risco de eventuais processos judiciais referentes a uma tributação que não fora devidamente declarada ou recolhida.

Também, no campo das obrigações, o referido instituto possui um papel fundamental para os contribuintes tirarem a suas dúvidas, ante o complexo e grande conjunto de normas e atos normativos secundários vigentes, a fim de evitar sanções, muitas vezes de caráter pecuniário.

Portanto, ter o conhecimento sobre a Solução de Consulta Cosit nº 22, de 22 de março de 2020, que reconhece uma obrigação acessória, junto ao sistema Siscoserv, em favor das agências marítimas, se faz importante ante a sua complexidade de detalhes.

Também, analisar os questionamentos dessa obrigação acessória, no campo aduaneiro e tributário, junto ao sistema Siscoserv, se faz imprescindível para compreender o cenário do mercado internacional de prestação de serviço e renda das partes envolvidas.

Desse modo, o presente artigo visa enfatizar um raciocínio jurídico reflexivo para que os intérpretes do direito aprofundem ainda mais suas reflexões quanto ao campo de aplicabilidade de tais institutos juntamente com o supracitado sistema aos atuais cenários.

1 DOS FUNDAMENTOS DA SOLUÇÃO DE CONSULTA COSIT Nº 22, DE 22 DE MARÇO DE 2020

No dia 23 de março de 2020, a Receita Federal do Brasil publicou a Solução de Consulta Cosit nº 22, mencionando a obrigatoriedade das agências marítimas em alimentar o sistema Siscoserv com base em contratos e documentos acessórios sobre a prestação de serviços realizados pelos práticos dentro dos portos brasileiros a pedido do armador residente em outro Estado, sob pena de sanção pecuniária. Veja-se:

Assunto: Obrigações Acessórias Siscoserv.

REGISTRO DE INFORMAÇÕES. CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. DOCUMENTOS FISCAIS.

O residente ou domiciliado no Brasil estará obrigado a registrar informações no Siscoserv quando figurar em um dos polos da relação jurídica, na condição de prestador ou de tomador, conforme convencionado em contrato de prestação de serviços (formal ou não) firmado com residente ou domiciliado no exterior.

O fator determinante para estabelecer a obrigação pelo registro de informações no Siscoserv é a celebração do contrato de prestação de serviço entre residentes e

domiciliados no Brasil e no exterior. A nota fiscal de serviço, fatura comercial ou documento equivalente tem caráter acessório, servindo apenas para complementar o registro da venda dos serviços contratados, com as informações referentes ao seu faturamento.

Somente nas situações em que não houver clareza no contrato de prestação de serviço celebrado, as informações referentes aos serviços contratados poderão ser registradas com base nos documentos fiscais emitidos na operação (nota fiscal de serviço, fatura comercial ou documento equivalente).

Dispositivos Legais: Instrução Normativa RFB nº 1.277, de 28 de junho de 2012, art. 1º, §§ 4º e 8º; 12ª Edição do Manual Informatizado do Siscoserv, aprovada pela Portaria Conjunta RFB/SCS nº 2.066, de 21 de dezembro de 2018.

Assunto: Processo Administrativo Fiscal

CONSULTA SOBRE DISPOSITIVOS DA LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA. INEFICÁCIA.

Não produz efeitos a consulta na parte em que não preencher os requisitos para sua apresentação. Dispositivos Legais: Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, arts. 46, *caput*, e 52, incisos I e IV; Decreto nº 7.574, de 29 de setembro de 2011, arts. 88, *caput*, e 94, incisos I e IV; Instrução Normativa RFB nº 1.396, de 16 de setembro de 2013, arts. 3º, § 2º, inciso IV, 18, incisos I, II, VI, XIII e XIV.²

Vale dizer que a citada Solução de Consulta Cosit vai de acordo com o disposto na Instrução Normativa RFB nº 1.277³, de 28 de junho de 2012, que menciona, em seu art. 1º, quem é obrigado a alimentar o sistema Siscoserv. Veja-se:

Art. 1º Fica instituída a obrigação de prestar informações relativas às transações entre residentes ou domiciliados no Brasil e residentes ou domiciliados no exterior que compreendam serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio das pessoas físicas, das pessoas jurídicas ou dos entes despersonalizados.

[...]

§ 4º São obrigados a prestar as informações de que trata o *caput*:

I – o prestador ou tomador do serviço residente ou domiciliado no Brasil;

II – a pessoa física ou jurídica, residente ou domiciliada no Brasil, que transfere ou adquire o intangível, inclusive os direitos de propriedade intelectual, por meio

2 Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=108241>>. Acesso em: 2 abr. 2020.

3 Institui a obrigação de prestar informações relativas às transações entre residentes ou domiciliados no Brasil e residentes ou domiciliados no exterior que compreendam serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio das pessoas físicas, das pessoas jurídicas ou dos entes despersonalizados (Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=38212>>. Acesso em: 2 abr. 2020).

Demurrage According Brazilian Doctrine and Case Law: Part I

FELIPE COSTA LAURINDO DO NASCIMENTO

Master's degree in Law from Federal University of Alagoas, Specialization in Civil Law and Civil Procedure Law, Specialization in logistics, Bachelor's degree in law, Bachelor's degree in business administration, Member of the Nucleus of Studies in Procedural Analytics and Applied Civil Procedure, Member of the North – Northeast Association of Process Teachers, Lawyer.

ABSTRACT: There is an important debate about the legal nature of demurrage in Brazilian doctrine and Superior Court of Justice case law. In other hand, there is another movement in Superior Court of Justice, in order to stablish the prescription period for claiming the expenses related to containers demurrage based on a unimodal maritime contract. This first part will lead with debate about legal nature, specifically on its character as a penalty clause or indemnity clause, but will also make considerations about precedents, as per some Brazilian doctrine, also treating about the special appeal and the multiple special appeal on the same point of law, taking in consideration that these are important meanings through the Superior Court of Justice can fix *ratio decidendi* that could/ought to be followed for the local Courts.

RESUMO: Há um importante debate sobre a natureza jurídica do *demurrage* na doutrina brasileira e na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. Por outro lado, há um movimento importante no Superior Tribunal de Justiça para definir o prazo prescricional da pretensão de cobrança de *demurrage* de contêineres fundadas em contrato de transporte marítimo unimodal. Esta primeira parte tratará da natureza jurídica, mais especificamente sobre o seu caráter de cláusula penal ou de indenização, mas também fará considerações sobre precedentes, conforme setores da doutrina brasileira, tratando também sobre o recurso especial e o recurso especial repetitivo, levando em consideração que os dois são meios que o Superior Tribunal de Justiça possui para fixar a *ratio decidendi* que poderá/deverá ser seguida pelas Cortes locais.

KEYWORDS: Maritime Law; Procedure Law; precedent; Superior Court of Justice; special appeal; multiple special appeal on the same point of law.

PALAVRAS-CHAVE: Direito Marítimo; Direito Processual; precedente; Superior Tribunal de Justiça; recurso especial; recurso especial repetitivo.

SUMMARY: 1 Briefly about precedents; 2 Special appeal within the scope of superior court of justice; 3 Specially about the procedure of the multiple special appeal on the same point of law; 4 Demurrage: meaning; 5 Demurrage: legal nature;

1 BRIEFLY ABOUT PRECEDENTS

Based on the assumption that the legal norm is a result and not the object of interpretation, it is concluded that the law before interpretation is doubly undetermined, and that the judiciary must act in collaboration with the legislator

Índice por Assunto Especial

DOCTRINAS

Assunto

- NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIERS – NVOCC**
- A Importância do NVOCC Como Personagem do Direito Marítimo Brasileiro e Sua Falta de Regulamentação (Alexandre Cesar Malheiros) 9
 - *Non-Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC): a Equiparação a Transportador de Cargas e o Dever de Reparação Civil (Paulo Henrique Cremonese)..... 25
 - NVOCC (Ronaldo Manzo)..... 31

Autor

ALEXANDRE CESAR MALHEIROS

- A Importância do NVOCC Como Personagem do Direito Marítimo Brasileiro e Sua Falta de Regulamentação..... 9

PAULO HENRIQUE CREMONEZE

- *Non-Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC): a Equiparação a Transportador de Cargas e o Dever de Reparação Civil 25

RONALDO MANZO

- NVOCC..... 31

ACÓRDÃO NA ÍNTEGRA

Assunto

NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIERS – NVOCC

- Apelação cível (TJSP)..... 4011, 40

EMENTÁRIO

Assunto

NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIERS – NVOCC

- NVOCC – agente e mandatária – legitimidade – demanda regressiva de ressarcimento de seguro – possibilidade 4012, 51
- NVOCC – agente marítimo – ilegitimidade passiva – agente marítimo – inacolhimento – descumprimento do contrato de transporte – responsabilidade 4013, 52
- NVOCC – consolidadora e desconsolidadora de cargas – mera relação de intermediação – inexistência – inequívoca posição de armador – *demurrage* – cobrança – legitimidade ativa..... 4014, 54
- NVOCC – desunitização de contêineres – ilegitimidade ativa – agente desconsolidador – recurso de apelação – desprovimento..... 4015, 55
- NVOCC – eventuais danos na carga – responsabilidade – transportador convencional – seguradora regresso – sub-rogação – possibilidade..... 4016, 55
- NVOCC – mandatária do transportador estrangeiro no território nacional – extravio da carga – incolumidade da mercadoria – responsabilidade – precedentes – dever de indenizar – manutenção – transação não concretizada – prova produzida pela autora – não elidida – sucumbência recíproca 4017, 56

- NVOCC – retenção de carga – Receita Federal – desunitização de contêineres – obrigação – operadora portuária – recebimentos de seus custos – direto – tutela de urgência – art. 300 do CPC – pressupostos..... 4018, 59
- NVOCC – sobreestadia de contêiner – cobrança – legitimidade ativa – precedentes..... 4019, 61
- NVOCC – sobreestadia de contêiner – cobrança – legitimidade ativa – precedentes..... 4020, 62
- NVOCC – sobreestadia de contêiner – cobrança – legitimidade ativa – precedentes – operação societária atípica *drop down* – prescrição – prazo quinzenal – art. 206, § 5º, I, do CC 4021, 62

Índice Geral

DOCTRINAS

Assunto

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE RECURSOS FISCAIS

- A Superação do Voto de Qualidade *Pro Fisco* no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) e Sua Concretização (Fernando Neves e Fábio Periandro de Almeida Hirsch)..... 96

COVID-19:

- Covid-19: Reflexões sobre o Setor Aquaviário (Elizabeth Thomas) 63
- Essencialidade do Serviço de Praticagem em Meio à Covid-19: a Omissão Descabida da Anvisa frente aos Novos Desafios e a Necessidade de Proteção dos Pilotos Marítimos (Lucas Sarmento Pimenta) 76

Autor

ELIZABETE THOMAS

- Covid-19: Reflexões sobre o Setor Aquaviário 63

FÁBIO PERIANDRO DE ALMEIDA HIRSCH E FERNANDO NEVES

- A Superação do Voto de Qualidade *Pro Fisco* no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) e Sua Concretização..... 96

FERNANDO NEVES E FÁBIO PERIANDRO DE ALMEIDA HIRSCH

- A Superação do Voto de Qualidade *Pro Fisco* no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) e Sua Concretização..... 96

LUCAS SARMENTO PIMENTA

- Essencialidade do Serviço de Praticagem em Meio à Covid-19: a Omissão Descabida da Anvisa frente aos Novos Desafios e a Necessidade de Proteção dos Pilotos Marítimos 76

JURISPRUDÊNCIA COMENTADA

Assunto

SISTEMA SISCOSEV

- Os Reflexos da Obrigação Acessória do Sistema Siscosev Prevista na Solução de Consulta Cosit nº 22, de 23 de Março de 2020, para o Direito Aduaneiro e Tributário (Lucas Cardoso Passos)..... 4090, 219

Autor**LUCAS CARDOSO PASSOS**

- Os Reflexos da Obrigação Acessória do Sistema Siscoserv Prevista na Solução de Consulta Cosit nº 22, de 23 de Março de 2020, para o Direito Aduaneiro e Tributário 4090, 219

DOCTRINA ESTRANGEIRA**Assunto****DEMURRAGE**

- Demurrage According Brazilian Doctrine And Case Law: Part I (Felipe Costa Laurindo do Nascimento) 233

Autor**FELIPE COSTA LAURINDO DO NASCIMENTO**

- Demurrage According Brazilian Doctrine And Case Law: Part I 233

ACÓRDÃOS NA ÍNTEGRA**Assunto****AGENTE MARÍTIMO**

- Agente marítimo. Multa. Responsabilidade tributária (TRF 4ª R.) 4025, 155

ANTIDUMPING

- Agravo de instrumento. Aduaneiro. Regime especial de depósito afiançado. Mercadorias destinadas a provisões de bordo referentes a serviços de mesa e outros utensílios de mesa. Antidumping. Afastada exigência do fisco (TRF 3ª R.) 4024, 143

CRIME AMBIENTAL

- Penal. Processual penal. Apelação criminal da defesa. Crime ambiental. Pessoa jurídica. condenação. Pena de multa. Tipicidade, antijuridicidade e culpabilidade comprovadas. Dosimetria escorreita. sentença mantida. Recurso improvido (TRF 5ª R.) 4026, 159

PENA DE PERDIMENTO

- Apelações. reexame necessário. auto de infração e termo de apreensão e guarda fiscal. Embarcação. Regime de admissão temporária. Pena de perdimento. Tipicidade. Regime aduaneiro especial de admissão temporária. Proporcionalidade da sanção. Danos morais. Pessoa jurídica. Matérias jornalísticas (TRF 2ª R.) 4023, 127

PRESCRIÇÃO

- Apelação cível. Ex-empregados da extinta Portobras cedidos às subsidiárias respectivas (companhias docas) em outubro de 1990. Ação proposta em 2004. Ocorrência de prescrição quinquenal total ("fundo do direito") da pretensão ao enquadramento dos referidos ex-empregados como servidores públicos regidos pela Lei 8.112, de 1990. Hipótese em que o exame do mérito propriamente dito também é desfavorável aos autores. Recurso não provido (TRF 1ª R.) 4022, 107

EMENTÁRIO**Assunto****ADICIONAL DE TARIFA**

- Adicional de tarifa portuária – restituição do indébito tributário – juros e correção monetária – Selic – coisa julgada – apelo parcialmente provido 4027, 170

AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO

- Afretamento de embarcação – TCP – ICMS – ausência de incidência – auto de infração – crédito tributário – anulação 4028, 170
- Afretamento de embarcações – ISSQN – auto de infração – nulidade – inexigibilidade – locação – impossibilidade de incidência – Súmula Vinculante nº 31 do STF 4029, 171

AGÊNCIA MARÍTIMA

- Agência marítima – obrigações comerciais – limites da responsabilidade – normas sanitárias no interior das embarcações – inobservância – ilegitimidade passiva – reconhecimento 4030, 171

AGENTE DE CARGA

- Agente de carga – informações tempestivas – ausência – multa – legalidade – denúncia espontânea – inaplicabilidade – obrigação tributária acessória e autônoma – descumprimento 4031, 172
- Agente de carga – legitimidade – prestação de informação – intempestividade – denúncia espontânea – impossibilidade – multa – validade ... 4032, 173

AGENTE MARÍTIMO

- Agente marítimo – Decreto-Lei nº 37/1966 – ilegitimidade passiva – atuação fiscal – Solução de Consulta Interna nº 2 – Cosit – apelação – provimento 4033, 174
- Agente marítimo – prática – prestação diretamente aos armadores – poderes de mandatário – extrapolação – inoportunidade – responsabilização – impossibilidade – débitos – inexigibilidade – protesto indevido – cancelamento do protesto – dano moral configurado 4034, 174

ALFÂNDEGA

- Alfândega – servidor público – processo administrativo disciplinar – materialidade da conduta – trânsito aduaneiro – exportações fictícias 4035, 175
- Alfândega do Porto de Santos – ofício – localização de bens penhoráveis – possibilidade 4036, 177

ANTAQ

- Antaq – auto de infração – validade – atacações de embarcações de recreio – poligonal do porto organizado – tarifa de atracação – recolhimento – ausência – multa – proporcionalidade 4037, 177
- Antaq – multa administrativa – acesso terrestre de pessoas e veículos a esses portos públicos – cobrança indevida de valores – apelação – desprovisionamento 4038, 178
- Antaq – Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) – multa cominatória prevista no acordo – diminuição pelo juiz – possibilidade 4039, 179

ANTIDUMPING

- Antidumping – alho fresco importado da China – Resolução Camex nº 41/2001 – Circular

- nº 84/2006 – imposto de importação – sobretaxa – higidez do procedimento..... 4040, 179
- ARMAZENAGEM**
- Armazenagem portuária – cobrança – DTE – cumprimento dos prazos do sistema – prestação dos serviços de monitoramento e *plugagem refer* – valores devidos – sentença – manutenção 4041, 180
- ATIVIDADE PESQUEIRA**
- Atividade pesqueira – habilitação – óleo diesel – ICMS – subsídio – inconsistências cadastrais – Sistema Informatizado do Registro Geral da Atividade Pesqueira (SISRGP) – Sistema de Subvenção ao Abastecimento do Diesel Pesqueiro (SSADP) 4042, 180
- AUTO DE INFRAÇÃO**
- Auto de infração – anulação – multa – despachante aduaneiro – informações falsas – cobertura cambial – tipicidade da conduta – dolo – apelação – improvimento 4043, 180
- CAPITANIA DOS PORTOS**
- Capitania dos Portos – vistoria em embarcação – multas – irregularidades sanadas – liberação do veículo – Lei nº 9.537/1997 – Normam-07/DPC 4044, 181
- CODESP**
- Codesp – assembleia – ação anulatória – sistema de cobrança de movimentação de cargas – ilegalidade do novo sistema..... 4045, 181
- CONTÊNER**
- Contêiner – importação – abandono de mercadorias – apreensão – retenção até a efetiva destinação – ilegalidade..... 4046, 182
 - Contêiner – retenção – Alfândega do Porto de Santos – desunitização – negativa – apreensão – impossibilidade – devolução ao transportador marítimo – necessidade..... 4047, 182
- CONTRATO DE AFRETEAMENTO**
- Contrato de afreteamento marítimo – medições inicial e final do volume de combustível – diferença apurada – cobrança – retenção de pagamento – previsão contratual – inexistência – impossibilidade 4048, 183
- CONTRATO DE TRANSPORTE**
- Contrato de transporte marítimo – ação de cobrança – sobreestadia – *free time* – extrapolação – prescrição quinquenal – cobrança devida 4049, 184
 - Contrato de transporte marítimo internacional – avarias – infiltração de água devido à corrosão no teto do contêiner – responsabilidade objetiva – inocorrência – ausência de vistoria 4050, 184
- DEMURRAGE**
- *Demurrage* – cobrança em fase de cumprimento de sentença – novação ensejada pelo plano de recuperação judicial – extinção do feito – declaração judicial – trânsito em julgado da sentença – necessidade..... 4051, 185
- DIREITO AMBIENTAL**
- Direito ambiental – graneis sólidos – descarga – emissão de material particulado na atmosfera – auto de infração e imposição de multa – manutenção 4052, 185
- DRAWBACK**
- *Drawback* – retificação do ato concessório – Certidão Negativa de Débito (CND) – inexigibilidade..... 4053, 186
- EMBARCAÇÃO**
- Embarcação – intermediação e gestão – prestação de serviços – contrato verbal – correspondência eletrônica 4054, 187
- ESTIVADORES**
- Estivadores – aposentadoria – enquadramento por categoria profissional – averbação de tempo especial – agente nocivo ruído – aplicação retroativa do Decreto nº 4.882/2003 – impossibilidade – demais agentes nocivos – habitualidade e permanência – não demonstração..... 4055, 188
- GUARDA PORTUÁRIA**
- Guarda portuária – terceirização do serviço – conflito negativo de competência – mandados de segurança – polos ativos distintos – agentes de guarda portuária – reunião de processos 4056, 188
- ICMS**
- ICMS – desembaraço aduaneiro – recolhido – duplicidade – estados distintos – repetição do indébito – sentença de procedência – insurgência do Estado do Paraná – descabimento 4057, 189
 - ICMS – importação de equipamentos hospitalares – imunidade tributária – precedentes..... 4058, 189
- IMPORTAÇÃO**
- Importação por conta e ordem de terceiros – contrato – prestação de serviços – *demurrage* – ressarcimento – suporte probatório – necessidade.. 4059, 190
- IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO**
- Imposto de Importação – base de cálculo – valor aduaneiro – despesas de entrega da mercadoria até o porto alfandegado – seguro e frete internacional – art. 20, II do CTN – art. 77, I e III do Decreto nº 6.759/2009 – possibilidade..... 4060, 190
 - Imposto de Importação (IPI) – *drawback* suspensão genérico – condições do ato concessório – descumprimento – subsistência do lançamento tributário 4061, 191
- INSTALAÇÃO PORTUÁRIA**
- Instalação portuária – construção – danos materiais e lucros cessantes – atividade pesqueira – interrupção – princípio da *actio nata* – prescrição 4062, 192
- ISS**
- ISS – serviços de praticagem – princípio da territorialidade – sociedade simples – incidência – afastamento – impossibilidade 4063, 193
- NAVIO**
- Navio Borodine – execução de hipoteca – bem bloqueado – débito assegurado – parcial desmanche – busca e apreensão no estaleiro – impossibilidade 4064, 193
- OPERADOR PORTUÁRIO**
- Operador portuário – credenciamento – despesas com fornecimento de água e energia elétrica – apelação – provimento..... 4065, 193

PENAL

- Penal – apelação – descaminho – lançamento definitivo – desnecessidade – Súmula Vinculante nº 24 – STF – inaplicabilidade 4066, 194

PESCA ILEGAL

- Pesca ilegal – art. 34, parágrafo único, inciso II, da Lei nº 9.605/1998 – proprietário da embarcação – autoria 4067, 195

PESCADOR EMBARCADO

- Pescador embarcado – ano marítimo – contagem diferenciada – enquadramento de tempo especial – cumulação – possibilidade – requisitos – preenchimento 4068, 195

PIS/COFINS

- PIS/Cofins – tributação monofásica – art. 17 da Lei nº 11.033/2004 – art. 111 do CTN – agravo retido prejudicado em função da sentença – apelação improvida 4069, 196
- PIS/Cofins-Importação – constitucionalidade da base de cálculo – ICMS – exclusão – possibilidade – STF – repercussão geral – prescrição quinquenal – observância – correção monetária – taxa Selic – aplicação 4070, 197

PORTO DE CHIBATÃO

- Porto de Chibatão – deslizamento de terras – carga – perda total – indenização por danos materiais – causa primária do fato – controvérsia 4071, 197

PORTUÁRIO

- Portuário – desapropriação direta – delegatária de serviço público da União – Superintendência do Porto de Itajaí – autarquia municipal – interesse da União – ausência 4072, 198

REGISTRO DAS CARGAS

- Registro das cargas – informação intempestiva – denúncia espontânea – inoccorrência – multa – validade 4073, 199

REPETIÇÃO DO INDÉBITO

- Repetição do indébito – interrupção da prescrição – termo *a quo* da prescrição – ajuizamento da ação mandamental 4074, 202

SEGURO

- Seguro – transporte marítimo – ação regressiva – agente de cargas – transportadora – danos – vistoria prévia – avaliação técnica dos produtos – inexistência – responsabilização – impossibilidade 4075, 203

SERVIÇOS

- Serviços – reparo e manutenção – embarcações – plataformas petrolíferas – resultados dentro do território nacional – ISS – tributação – possibilidade 4076, 203

SISCOMEX

- Siscomex – bloqueio de mercadoria – conhecimento de embarque – via original – exibição – exigência – impossibilidade 4077, 204

SOBREESTADIA

- Sobreestadia – agente intermediário – empresa mandatária – legitimidade passiva – “termo de re-

tirada” em branco – relatório de retirada produzido unilateralmente – im procedência 4078, 204

TARIFAS PORTUÁRIAS

- Tarifas portuárias – cobrança – Movimentação Mínima Contratual (MMC) – perigo de dano ou risco ao resultado útil ao processo – demonstração – exigibilidade do crédito – suspensão 4079, 205

TERMINAL AQUAVIÁRIO

- Terminal Aquaviário de Aracaju/SE – prevenção de incidentes – medidas necessárias – derramamento de óleo – interesse de agir – demonstração – princípios da precaução, da prevenção e do *in dubio pro natura* – não provimento 4080, 206
- Terminal Aquaviário de São Sebastião – obra de reparação da ponte de acesso e píer – prazo de garantia – inadimplemento 4081, 207

TERMINAL MARÍTIMO

- Terminal marítimo – Área de Preservação Permanente (APP) – licença prévia – supressão de vegetação – autorização – procedimento administrativo próprio – princípio da separação de poderes – autoridade administrativa – poder discricionário 4082, 208

THC2

- THC2 – cobrança – União – Antaq – Codesp – litisconsórcio necessário – inconsistência – prescrição – inoccorrência – honorários 4083, 212

TRABALHADOR MARÍTIMO

- Trabalhador marítimo – contagem do tempo de serviço especial – prova por similaridade – Súmula nº 106/TRF4 – exposição a ruído e EPI: Tema 555/STF – aposentadoria especial – concessão 4084, 214

TRABALHADOR PORTUÁRIO

- Trabalhador portuário avulso – Ogmo – contribuição previdenciária sobre férias indenizadas – contribuição previdenciária sobre terço constitucional de férias – imposto de renda – isenção 4085, 215
- Trabalhadores portuários avulsos – Ogmo – registro – cancelamento – indenização – Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FTIP) – União – ilegitimidade passiva – matéria de ordem pública – preclusão – inexistência 4086, 215

TRANSPORTE MARÍTIMO

- Transporte marítimo – mercadoria – retenção e posterior liberação pela Alfândega – recinto alfandegado – recusa de devolução – despesas de armazenagem – cobrança – devolução da mercadoria – possibilidade 4087, 216

VALOR ADUANEIRO

- Valor aduaneiro – PIS/Cofins-Importação e IPI – custo do frete internacional e seguro – base de cálculo – inclusão – constitucionalidade e legalidade da exação – recurso – desprovimento ... 4088, 216

ZONA PORTUÁRIA

- Zona portuária secundária – movimentação e depósito de cargas – porto seco – ISS – alíquotas distintas – arbitrariedade – isonomia e livre concorrência – violação 4089, 217