

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ – UNIVALI
VICE-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E CULTURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM CIÊNCIA JURÍDICA – PPCJ
CURSO DE MESTRADO EM CIÊNCIA JURÍDICA – CMCJ
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: FUNDAMENTOS DO DIREITO POSITIVO

**TRIBUTAÇÃO MUNICIPAL DO SERVIÇO PRESTADO PELO
AGENTE DE CARGA E A SEGURANÇA JURÍDICA:
RELEVÂNCIA PARA A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL
DA LOGÍSTICA**

Danielle Rosa

Itajaí-SC, junho de 2017

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ – UNIVALI
VICE-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E CULTURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM CIÊNCIA JURÍDICA – PPCJ
CURSO DE MESTRADO EM CIÊNCIA JURÍDICA – CMCJ
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: FUNDAMENTOS DO DIREITO POSITIVO

**TRIBUTAÇÃO MUNICIPAL DO SERVIÇO PRESTADO PELO
AGENTE DE CARGA E A SEGURANÇA JURÍDICA:
RELEVÂNCIA PARA A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL
DA LOGÍSTICA**

Danielle Rosa

Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em
Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí –
UNIVALI, como requisito parcial à obtenção do título
de Mestre em Ciência Jurídica.

Orientador: Professor Doutor Osvaldo Agripino de Castro Junior

Co-orientador: Professor Doutor Luis Alfonso Martínez Giner

Itajaí-SC, julho de 2017.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Ieda Maria Rosa e Ricardo Jorge Rosa, que me ensinaram a arte de questionar e não aceitar respostas prontas, incentivando a busca incessante pelo conhecimento;

Ao meu orientador, professor Doutor Osvaldo Agripino de Castro Junior, que sempre com presteza, *expertise* e atenção me orientou e incentivou para a elaboração deste trabalho.

Ao meu coorientador, professor Doutor Luis Alfonso Martínez Giner, que prontamente se dispôs em me orientar e me auxiliar para a condução desta Dissertação na Espanha.

Ao coordenador do curso de Pós-Graduação em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, professor Doutor Paulo Márcio Cruz, assim como a todos os professores do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica – PPCJ.

À CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), pelo auxílio no desenvolvimento desta pesquisa, colaborando para o desenvolvimento dos profissionais brasileiros;

Ao vice-reitor da UNIVALI, Doutor Valdir Cechinel Filho e ao coordenador do curso de Pós-Graduação em Ciência Jurídica da UNIVALI, Doutor Paulo Márcio Cruz, por promoverem políticas que me permitiram ter acesso a bolsa de estudo, viabilizando a conclusão dos meus estudos no Mestrado em Ciência Jurídica da UNIVALI;

Aos Professores Mestres, Bruno Tussi e Ricardo Platchek, pela oportunidade de trabalhar na Tussi & Platchek Advogados Associados e por todo o aprendizado durante estes seis anos de jornada. Foi por meio de tais profissionais, que tive a

oportunidade de conhecer a magnitude do Direito Marítimo e Aduaneiro, sob os quais dedico meu tempo acadêmico e profissional.

Ao professor Mestre, Manoel Antônio dos Santos, por confiar no meu trabalho e tornar possível o desempenho da docência no Curso de Comércio Exterior da UNIVALI, fato que me realiza como pessoa e profissional;

Aos meus amigos e mestrandos Orlando da Silva Neto e Sírío Vieira dos Santos, que me acompanharam, lado-a-lado, nestes dois anos de estudos, com muito diálogo, debate e cumplicidade.

Por fim, agradeço a todos aqueles que, de alguma forma me auxiliaram direta ou indiretamente durante o mestrado.

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, Ieda Maria Rosa e Ricardo Jorge Rosa, mestres da vida, pela inspiração, educação e incentivo incansável aos estudos.

Felizes são aqueles que, assim como eu, veem nos seus pais um exemplo de perseverança, força e amor incondicional. A vocês, minha eterna gratidão.

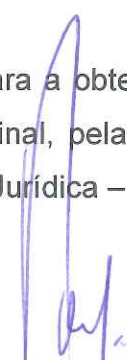
TERMO DE ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Declaro, para todos os fins de direito, que assumo total responsabilidade pelo aporte ideológico conferido ao presente trabalho, isentando a Universidade do Vale do Itajaí, a Coordenação do Curso de Mestrado em Ciência Jurídica, a Banca Examinadora e o Orientador de toda e qualquer responsabilidade acerca do mesmo.

Itajaí-SC, 31 de julho de 2017.

Danielle Rosa
Mestranda

Esta Dissertação foi julgada APTA para a obtenção do título de Mestre em Ciência Jurídica e aprovada, em sua forma final, pela Coordenação do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica – PPCJ/UNIVALI.

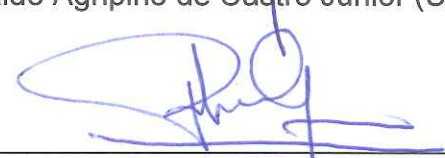


Professor Doutor Paulo Márcio da Cruz
Coordenador/PPCJ

Apresentada perante a Banca Examinadora composta pelos Professores



Doutor Osvaldo Agripino de Castro Junior (UNIVALI) – Presidente



Doutor Pablo Marti Ciriquian (UNIVERSIDADE DE ALICANTE, ESPANHA) – Membro



Doutor Mário Cesar dos Santos (UNIVALI) – Membro

Itajaí(SC), 05 de outubro de 2017

ROL DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABTCC	Associação Brasileira de Transportes Logística e Carga
ACTC	Associação Nacional de Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais.
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários.
ART.	Artigo
CC/2002	Código Civil de 2002.
CMMAD	Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento.
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômica.
CONCLA	Comissão Nacional de Classificação.
CRFB/88	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e emendas constitucionais posteriores.
COSIT	Coordenação-Geral de Tributação.
CO2	Dióxido de Carbono.
DEFMM	Departamento do Fundo de Marinha Mercante.
EUA	Estados Unidos da América.
FCL	<i>Full Container Load.</i>
HL	<i>House Bill of Lading.</i>
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.
IMO	<i>International Maritime Organization.</i>
IN	Instrução Normativa

ISSQN	Imposto Sobre Prestação de Serviços de Qualquer Natureza.
LC	Lei Complementar.
LCL	<i>Less than Container Load.</i>
MBL	<i>Master Bill of Lading.</i>
NVOCC	<i>Non Vessel Operating Common Carrier.</i>
RFB	Receita Federal do Brasil.
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas.
SISCARGA	Sistema Integrado de Comércio Exterior, no Módulo Carga.
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior.
STF	Supremo Tribunal Federal.
STJ	Superior Tribunal de Justiça.
TJSC	Tribunal de Justiça de Santa Catarina.
TJES	Tribunal de Justiça do Espírito Santo.
TJSP	Tribunal de Justiça de São Paulo.

LISTA DE QUADROS

Quadro I – Contrato de agência x contrato de mandato

Quadro II – Contrato de agência x contrato de representação comercial

Quadro III – Contrato de agência x contrato de distribuição

Quadro IV – Análise de exportação/importação de serviços

Quadro V – Incidência do ISSQN sobre o serviço prestado pelo agente de cargas

LISTA DE FIGURAS

Figura I – Relação documental do transporte marítimo de cargas

Figura II – Soluções sustentáveis na construção do navio CMA-CGM *Bougainville*

Figura III – Métodos sustentáveis utilizados na construção do navio verde “L” da *Evergreen Line*

ROL DE CATEGORIAS

Agente de Carga: é aquele que, mediante remuneração, atua no atendimento dos interesses do transportador contratual, prospectando negócios e clientes a seu favor, observados os termos de sua designação (contratação).

Direito Ambiental: é um ramo do direito sistematizado, revestido por um conjunto de regras jurídicas que visam proteger o meio ambiente e combater a poluição, na sua mais ampla acepção¹.

Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN): é um imposto de competência dos Municípios e do Distrito Federal, cujo fato gerador – de um modo bastante simplista e não exaustivo – resulta na prestação de serviços constantes da lista anexa à Lei Complementar nº 116/2003, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador.

Logística: é um processo que auxilia no gerenciamento estratégico dos fluxos de materiais e informações de uma organização, da melhor maneira possível visando obter maior competitividade e lucratividade².

NVOCC: é o sujeito (frequentemente um transitário de carga) que não possui ou opera o navio transportador, mas que contrata com uma *shipping line* o transporte de mercadorias de terceiros para quem ele normalmente emite um conhecimento de embarque³.

Segurança Jurídica: é uma das manifestações do *Estado Democrático de Direito*, consagrado já no artigo 1º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, e visa proteger e preservar as justas expectativas das pessoas, vedando a

¹ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2003. p. 139/140.

² ROCHA, Paulo César Alves. **Logística e aduana**. 4. ed. São Paulo: Aduaneira, 2013. p.14.

³ HOFSTRAND, Don. **Transportation Terms**, 2010. Disponível em: <https://www.extension.iastate.edu/agdm/wholefarm/html/c3-06.html>. Acesso em: 04 fev. 2017.

adoção de medidas legislativas, administrativas ou judiciais capazes de lhes frustrar a confiança depositada no Poder Público⁴.

Sustentabilidade: além de figurar como princípio do ordenamento jurídico brasileiro, a sustentabilidade é um processo mediante o qual se tenta construir uma sociedade global capaz de se perpetuar indefinidamente no tempo em condições que garantam a dignidade humana⁵.

⁴ CARRAZZA, Roque Antônio. **Curso de direito constitucional tributário**. 30ª ed. rev. ampl. e atual.. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2015. p. 482.

⁵ CRUZ, Paulo Márcio; REAL FERRER, Gabriel. **Direito, Sustentabilidade e a premissa tecnológica como ampliação de seus fundamentos**. In: SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; REZANDE, Elcio Nacur; (Orgs.) *Sustentabilidade e meio ambiente: efetividades e desafios*. Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2017. p.16.

SUMÁRIO

RESUMO	p.16
ABSTRACT	p.17
RESUMEN	p.18
 INTRODUÇÃO	 p.19.
 1 TEORIA GERAL DO AGENCIAMENTO DE CARGA NO TRANSPORTE MARÍTIMO	 p.22
1.1 CONTRATO DE AGENCIAMENTO	p.22
1.2 ASPECTOS INTRODUTÓRIOS DO AGENCIAMENTO DE CARGA	p.36
1.3 AGENTE DE CARGA COMO TRANSPORTADOR CONTRATUAL	p.40
1.4 AGENTE DE CARGA COMO DESCONSOLIDADOR E AGENCIADOR E/OU MANDATÁRIO DO TRANSPORTADOR CONTRATUAL MARÍTIMO	p.49
1.5 AGENTE DE CARGA COMO TRANSITÁRIO DE CARGAS (<i>FREIGHT FORWARDER</i>)	p.55
 2 TRIBUTAÇÃO MUNICIPAL INCIDENTE SOBRE O(S) SERVIÇO(S) DO AGENTE DE CARGAS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO	 p.61
2.1 ASPECTOS INTRODUTÓRIOS	p.61
2.1.1 Da interpretação restritiva do artigo 110 do Código Tributário Nacional	p.61
2.1.2 Do conceito de prestação de serviço	p.63
2.1.3 Do contrato de prestação de serviço de transporte marítimo internacional de cargas	p.64
2.2 DO IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE QUALQUER NATUREZA (ISSQN)	p.68
2.3. DO ISSQN INCIDENTE SOBRE OS SERVIÇOS PRESTADOS PELO AGENTE DE CARGA	p.76
2.3.1 Do ISSQN incidente sobre os serviços prestados pelo agente de carga como transportador contratual	p.79
2.3.2 Do ISSQN incidente sobre os serviços prestados pelo agente de carga como desconsolidador e/ou agenciador do transportador contratual marítimo	p.85
2.3.2.1 Serviço de mandatário e desconsolidação	p.85
2.3.2.2 Serviço de agenciador do transportador contratual marítimo e	

desconsolidação.....	p.93
2.3.3 Do ISSQN incidente sobre os serviços prestados pelo agente de carga como transitário de carga.....	p.96

3 A RELAÇÃO DO AGENTE DE CARGA COM A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NA LOGÍSTICA MARÍTIMA.....

p.101

3.1 O DIREITO AMBIENTAL.....

p.101

3.2 PRINCÍPIOS DA SUSTENTABILIDADE E DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....

p.104

3.3 A RELEVÂNCIA DO SERVIÇO DE AGENCIAMENTO DE CARGA PARA A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NA LOGÍSTICA MARÍTIMA.....

p.108

3.3.1 Políticas sustentáveis desenvolvidas por um seletto grupo de transportadores marítimos.....

p.112

3.3.2. Dos métodos sustentáveis aplicáveis aos portos.....

p.120

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....

p.127

REFERÊNCIA DAS FONTES CITADAS.....

p.133

RESUMO

A presente dissertação objetiva contribuir para a redução da insegurança jurídica na atividade do agente de carga brasileiro, com ênfase na tributação municipal e no incentivo para a sustentabilidade da logística. Ela se insere na Linha de Pesquisa em Direito Ambiental, Transnacionalidade e Sustentabilidade, da Univali e na Linha de Pesquisa Direito Internacional, Ambiental, Comercial e Atividade Portuária, do MADAS/Alicante, tendo em vista a demanda regional da logística globalizada do Complexo Portuário de Itajaí-Navegantes, onde se insere o PPCJ da Univali. O tema se justifica porque tal atividade carece de regramento jurídico claro, capaz de traduzir a sua natureza jurídica, tal qual o item de serviço do ISSQN incidente sobre os serviços prestados, de modo objetivo e coerente aos usos e costumes internacionais. Face à problemática, pretende-se demonstrar a versatilidade funcional envolta ao agente de cargas, sobretudo, no ambiente marítimo, com a interpretação sistemática das legislação esparsa, usos e costumes do mar e doutrinas, com o objetivo de apresentar, de forma coesa, os serviços e funções desempenhados por tais intermediários do transporte de cargas, bem como a sua natureza jurídica. A hipótese da pesquisa é que a análise crítica das particularidades envolvendo as diversas atividades do agente de carga, assim como a incidência (ou não) do respectivo imposto municipal a cada uma destas atividades, contribui para reduzir a insegurança jurídica desse importante intermediário logístico e para incentivar a sustentabilidade no transporte marítimo. A pesquisa é dividida em três capítulos. O Capítulo 1 aborda a teoria geral do agenciamento de carga no transporte marítimo e o Capítulo 2 discorre sobre a incidência (ou não) do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), de competência municipal, sobre as atividades desenvolvidas pelo agente de cargas. O Capítulo 3 trata da relação do agente de carga com a sustentabilidade ambiental na logística marítima, e dos conceitos de Direito Ambiental, desenvolvimento sustentável e sustentabilidade. Apresenta um conjunto de políticas sustentáveis desenvolvidas por um seleto grupo de armadores e uma série de métodos sustentáveis desenvolvidos e aplicáveis aos portos, em âmbito internacional. Nas Considerações finais serão apresentados os resultados da pesquisa, bem como sugestões para o aperfeiçoamento do instituto.

Palavras-chave: Sustentabilidade. Direito Tributário Marítimo. Agente de carga.

ABSTRACT

This work aims to contribute to reducing the legal insecurity in the activity of the Brazilian cargo agent, with emphasis on the municipal tax and the incentive for logistics sustainability. It is part of the Line of Research Environmental Law, Transnationality and Sustainability of Univali, and of the Line of Research International, Environmental and Commercial Law and Port Activity, of the MADAS/Alicante. It was motivated by the regional demand for globalized logistics of the Port Complex of Itajaí-Navegantes, where the Postgraduate Program in Legal Science (PPCJ) of Univali is located. The theme is justified by the fact that this activity lacks clear, objective regulations capable of translating its legal nature, as in the case of the ISSQN service item arising on services provided, in an objective way that is coherent with international uses and customs. In view of this problem, this work seeks to show the functional versatility of the cargo agent, particularly in the maritime environment, with the systematic interpretation of the sparse legislation, uses and customs and doctrines in maritime trade, in order to present the services and functions performed by these cargo intermediaries in a cohesive way, as well as their legal nature. The research hypothesis is that a critical analysis of the particularities involving the various activities of the cargo agent, as well as the incidence (or not) of the respective municipal tax on each of these activities, helps to reduce the legal insecurity surrounding this important logistics intermediary, and provides incentive for sustainability in maritime transport. The research is divided into three chapters. Chapter 1 addresses the general theory of cargo agency in maritime transport; Chapter 2 discusses the incidence (or not) of the municipal service tax known as the Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) on the activities carried out by the cargo agent; and Chapter 3 deals with the relationship of the cargo agent with environmental sustainability in maritime logistics, and the concepts of Environmental Law, sustainable development and sustainability. It presents a set of sustainable policies developed by a select group of shipowners, and a series of sustainable methods developed and applicable to ports, internationally. In the final considerations, it presents the research results, and some suggestions for the improvement of the institute.

Keywords: Sustainability. Maritime Tax Law. Cargo Agent.

RESUMEN

La presente disertación tiene el objetivo de contribuir con la reducción de la inseguridad jurídica en la actividad del agente de carga brasileño, haciendo hincapié en la tributación municipal y en el incentivo para la sostenibilidad de la logística. Se inserta en la Línea de Investigación en Derecho Ambiental, Transnacionalidad y Sostenibilidad de la Univali y en la Línea de Investigación en Derecho Internacional, Ambiental, Comercial y Actividad Portuaria del MADAS/Alicante, considerando la demanda regional de la logística globalizada del Complejo Portuario de Itajaí-Navegantes, al que pertenece el PPCJ de la Univali. El tema se justifica porque tal actividad carece de un reglamento jurídico claro capaz de traducir su naturaleza jurídica, tal cual el ítem de servicio del ISSQN incidente sobre los servicios prestados, de modo objetivo y coherente a los usos y costumbres internacionales. En razón de la problemática, se pretende demostrar la versatilidad funcional que envuelve al agente de cargas, sobre todo en el ambiente marítimo, con la interpretación sistemática de las leyes, los usos y costumbres del mar y las doctrinas, con el objetivo de presentar, de forma cohesiva, servicios y funciones desempeñados por tales intermediarios del transporte de cargas, así como su naturaleza jurídica. La hipótesis de la investigación es que el análisis crítico de las particularidades que involucran las diversas actividades del agente de carga, así como la incidencia (o no) del respectivo impuesto municipal sobre cada una de estas actividades, contribuye para reducir la inseguridad jurídica de ese importante intermediario logístico y para fomentar la sostenibilidad en el transporte marítimo. La investigación se divide en tres capítulos. El Capítulo 1 aborda la teoría general de la gestión de carga en el transporte marítimo y el capítulo 2 se refiere a la incidencia (o no) del Impuesto sobre los Servicios de Cualquier Naturaleza (ISSQN), de competencia municipal, sobre las actividades desarrolladas por el agente de carga. El capítulo 3 trata de la relación del agente de carga con la sostenibilidad ambiental en la logística marítima, y de los conceptos de Derecho Ambiental, desarrollo sostenible y sostenibilidad. Presenta un conjunto de políticas sostenibles desarrolladas por un selecto grupo de armadores y una serie de métodos sostenibles desarrollados y aplicables a los puertos a nivel internacional. En las Consideraciones Finales se presentarán los resultados de la investigación, así como sugerencias para el perfeccionamiento del instituto.

Palabras clave: Sostenibilidad. Derecho Tributario Marítimo. Agente de carga.

INTRODUÇÃO

O objetivo institucional da presente Dissertação é a obtenção do Título de Mestre, em dupla titulação, em Ciência Jurídica pelo Curso de Mestrado Acadêmico em Ciência Jurídica – CMCJ vinculado ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica – CPCJ - da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI e em Direito Ambiental e da Sustentabilidade pelo Curso de *Máster en Derecho Ambiental y de la Sostenibilidad* – MADAS, da Universidade de Alicante – Espanha, na Linha de Pesquisa Direito Internacional, Ambiental, Comercial e Atividade Portuária.

A presente pesquisa objetiva contribuir para redução da insegurança jurídica na atividade de agenciamento de carga brasileiro, com ênfase na tributação municipal e sustentabilidade do transporte marítimo. Ela se insere na Linha de Pesquisa em Direito Ambiental, Transnacionalidade e Sustentabilidade, tendo em vista a demanda regional da logística globalizada do Complexo Portuário de Itajaí-Navegantes, onde se insere o PPCJ da Univali.

O trabalho é dividido em três objetivos específicos, quais sejam:

(i) discorrer sobre uma teoria geral do agenciamento de carga no modal marítimo, com ênfase nas diversas funções assumidas por este intermediário na cadeia logística do transporte internacional.

(ii) discorrer sobre a incidência do Imposto Sobre Prestação de Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) sobre o serviço prestado pelo agente de carga nas diversas funções por este assumidas, bem como as possibilidades, limites e reduções da carga tributária municipal nas respectivas atividades.

(iii) discorrer sobre o papel do agente de carga no desenvolvimento sustentável da logística marítima.

Para a pesquisa foi criada a seguinte hipótese: a análise crítica das particularidades envolvendo as diversas atividades do agente de carga, assim como a incidência (ou não) do respectivo imposto municipal em cada uma destas

atividades, contribui para reduzir a insegurança jurídica desse importante operador logístico e para incentivar a sustentabilidade no transporte marítimo.

O resultado do trabalho de exame da hipótese está exposto na presente Dissertação, de forma sintetizada.

Principia-se, no Capítulo 1, com a teoria geral do agenciamento de carga no transporte marítimo, em que será delimitado o contrato de agenciamento (*latu sensu*), os aspectos introdutórios do agenciamento de carga e as funções adotadas pela figura comercialmente denominada agente carga, quais sejam: (i) como transportador contratual; (ii) como desconsolidador e agenciador do transportador contratual marítimo, e (iii) como transitário de cargas (*freight forwarder*).

Já o Capítulo 2 discorre sobre a incidência (ou não) do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), de competência municipal e distrital, sobre as atividades desenvolvidas pelo agente de cargas, baseando-se nos regramentos do sistema tributário nacional, da legislação tributária, doutrinas e jurisprudências. Perpassa por conceitos operacionais de prestação de serviços, serviço de transporte marítimo, exportação de serviços e demais temas relacionados ao objetivo final, qual seja, a adequação dos itens de serviços descritos na lista anexa à Lei Complementar n 116/2203 às atividades desempenhadas pelos agentes de carga.

Por fim, o Capítulo 3 disserta sobre a relação do agente de carga para com a sustentabilidade ambiental na logística marítima. Para tanto, aborda-se – inicialmente - os conceitos de Direito Ambiental, desenvolvimento sustentável e sustentabilidade, tratando-se, na sequência sobre a relevância do serviço de agenciamento de carga para a sustentabilidade ambiental na logística marítima.

Para tanto, apresenta-se um conjunto de políticas sustentáveis desenvolvidas por um seleto grupo de armadores e uma série de métodos sustentáveis desenvolvidos e aplicáveis às instalações portuárias, em âmbito internacional.

O presente Relatório de Pesquisa se encerra com as Considerações Finais, nas quais são apresentados aspectos destacados da criatividade e da

originalidade na investigação e/ou no relato. Abrange, ainda, as fundamentadas contribuições que traz à comunidade científica e jurídica quanto ao Tema, seguidos de estimulação à continuidade dos estudos e das reflexões sobre a tributação municipal do serviço prestado pelo agente de carga e a segurança jurídica, bem como a relevância deste intermediário para a sustentabilidade ambiental da logística, sob a ótica do transporte marítimo.

O Método utilizado, tanto na fase de Investigação como na Fase de Tratamento dos Dados foi o indutivo⁶. No que concerne às técnicas de investigação, utilizaram-se aquelas atinentes à Categoria⁷, ao Conceito Operacional⁸ e ao Referente⁹, além da Pesquisa Bibliográfica¹⁰ pertinente ao assunto abordado na pesquisa.

Nesta Dissertação, os trechos em língua estrangeira constam no corpo do texto com sua redação original, com a tradução livre da autora em nota de rodapé. Por fim, destaca-se o uso de citações indiretas, com indicação das referências em nota de rodapé, quando as ideias dos autores citados foram incorporadas ao texto, sem prejuízo à construção original do trecho citado. Destaca-se, ainda, a utilização de citações diretas para aqueles trechos em que se quis conservar a ideia original do autor citado em todos os seus detalhes.

⁶ O método indutivo, segundo de Cesar Luiz Pasold, consiste em "pesquisar e identificar as partes de um fenômeno e colecioná-la de modo a ter uma percepção ou conclusão geral". PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática**. 12 Ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011, p. 86.

⁷ "palavra ou expressão estratégica à elaboração e/ou à expressão de uma ideia". PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática**. 12 Ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011, p. 97.

⁸ "definição estabelecida ou proposta para uma palavra ou expressão, com o propósito de que tal definição seja aceita para os efeitos das ideias expostas" PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e prática**, 12 ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011, p. 198.

⁹ "explicitação prévia do motivo, objetivo e produto desejado, delimitado o alcance temático e de abordagem para uma atividade intelectual, especialmente para uma pesquisa". (PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e prática**. 12 ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011, p. 209.

¹⁰ "técnica de investigação em livros, repertórios jurisprudenciais e coletâneas legais". PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e prática**. 12 ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011, p. 207.

CAPÍTULO 1

TEORIA GERAL DO AGENCIAMENTO DE CARGA NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Neste capítulo introdutório, será analisado o contrato de agenciamento sob a ótica do Código Civil Brasileiro (CC/2002), diferenciando tal modalidade contratual das demais relações de intermediação, a saber: mandato, representação comercial e distribuição. Na sequência, abordar-se-á acerca da origem e das particularidades da atividade econômica denominada pela legislação brasileira como *agenciamento de cargas*, apresentando-se a diversidade de funções assumidas por tais intermediários logísticos e a sua correlata natureza jurídica.

1.1 Contrato de agenciamento

De maneira inaugural, antes de abordar a atividade desempenhada pelo agente de cargas (*stricto sensu*), é pertinente esclarecer a função assumida pelo agente (*lato sensu*), que nada mais é do que o sujeito que se obriga a realizar negócios jurídicos à conta de terceiro.

Figura o agente, portanto, como verdadeiro intermediário entre o contratante e o contratado de um serviço ou entre o vendedor e comprador de um produto.

Sob o prisma da doutrina nacional, em especial nas palavras de Gagliano e Pamplona Filho, tem-se que o agente (pessoa física ou jurídica) é aquele que assume, em caráter não eventual e sem vínculos de subordinação, a obrigação de realizar negócios à conta de outrem, em área determinada, mediante uma retribuição fixa ou percentual¹¹.

No mesmo sentido, Miranda traduz o seguinte conceito:

¹¹ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil**. v.4: tomo II: contratos em espécie / Pablo Stolze Gagliano, Rodolfo Pamplona Filho. – 7. ed. rev. e atual. – São Paulo: Saraiva, 2014. p. 420.

O agente considera-se quem faz contrato de agência ou contratos de agência, pelo qual ou pelos quais se vincula, perante alguma empresa, ou algumas empresas, a promover em determinada região, ou praça, os negócios com aquela, ou com aquelas, e de transmitir à empresa, ou às empresas, as ofertas ou invitações à oferta que obtiveram. [...] O agente promove, o contrato é para que promova¹².

Quando analisado sob a ótica do Código Civil Brasileiro, tem-se que o agente é a pessoa que assume, em caráter não eventual e sem vínculos de dependência, a obrigação de promover, à conta de outro, mediante retribuição, a realização de certos negócios jurídicos, em zona determinada¹³.

A atuação do agente não possui restrições de área de atividade, sendo que este poderá atuar nos mais diversos ramos de negócios, levando-se em consideração a sua especialidade, o que poderá abranger o setor de turismo, teatro, atletas, publicidade, transporte e etc. A corroborar com o exposto, cita-se Venosa:

O agenciado contrata o agente tendo em vista suas qualidades pessoais, pois o agente deve ter a vivacidade e o conhecimento que lhe propicie fácil trânsito no meio em que atua, conhecendo e sendo bem recebido pelas pessoas certas, o que proporcionará bons negócios em favor do proponente.¹⁴

No âmbito do transporte marítimo, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) definiu o agente como “todo aquele que intermedeia a operação de transporte entre o usuário e o transportador marítimo efetivo ou que representa o transportador marítimo efetivo”¹⁵.

¹² MIRANDA, Pontes de., *apud*, VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito civil: contratos em espécie**. 12. Ed. 3. v. São Paulo: Atlas, 2012, p. 313.

¹³ Art. 710. Pelo contrato de agência, uma pessoa assume, em caráter não eventual e sem vínculos de dependência, a obrigação de promover, à conta de outra, mediante retribuição, a realização de certos negócios, em zona determinada, caracterizando-se a distribuição quando o agente tiver à sua disposição a coisa a ser negociada. BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm> Acesso em: 04 de jan. 2017.

¹⁴ MIRANDA, Pontes de., *apud*, VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito civil: contratos em espécie**. 12. Ed. 3. v. São Paulo: Atlas, 2012, p. 314.

¹⁵ Referida definição consta no artigo 2º, inciso II, do anexo da Resolução nº 5.032 de 2016, cujo teor ainda não entrou em vigor.

Em linhas gerais, o agenciamento (*latu sensu*) é por vezes qualificado como uma modalidade de representação, sendo tão conexo ao mandato¹⁶ que o próprio Código Civil o remete a tais regras, senão vejamos:

Art. 721. Aplicam-se ao contrato de agência e distribuição, no que couber, as regras concernentes ao mandato e à comissão e as constantes de lei especial¹⁷.

No ponto, é salutar esclarecer que muito embora as figuras contratuais de agência e mandato possam coexistir e até mesmo se pareçam, estas não podem ser juridicamente confundidas.

Isso porque, enquanto a agência não impõe a relação de representação, mas apenas a intenção de promover negócios jurídicos de interesse do proponente em caráter não eventual, o mandato pressupõe, necessariamente, uma relação de representação e pode ser estabelecido para a realização de negócios específicos e determinados (eventuais)¹⁸.

Tem-se, portanto, que a razão fundamental pela qual o contrato de agência não pode ser confundido com o de mandato, está relacionada ao fato de que o agente, via de regra, atua em seu próprio nome, mas a favor e conforme as instruções do proponente, enquanto o mandatário age representando o mandante¹⁹.

Ao tratar do tema, Theodoro Júnior corrobora com a premissa supracitada, ao afirmar que os poderes de que dispõe o agente nem sempre são aqueles que se conferem ao mandatário, vejamos:

O mandatário detém poderes, outorgados pelo mandante, que lhe permitem deliberar sobre o negócio e o realizar em nome deste. [...]

¹⁶ Art. 653 do Código Civil. Opera-se o mandato quando alguém recebe de outrem poderes para, em seu nome, praticar atos ou administrar interesses. A procuração é o instrumento do mandato. BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm> Acesso em: 04 de jan. 2017.

¹⁷ BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm> Acesso em: 04 de jan. 2017.

¹⁸ GAGLIANO, Pablo Stolze. **Novo Curso de Direito Civil**. v.4: tomo II: contratos em espécie / Pablo Stolze Gagliano, Rodolfo Pamplona Filho. – 7. ed. rev. e atual. – São Paulo: Saraiva, 2014. p. 428.

¹⁹ NADER, Paulo. **Curso de direito civil**. v.3: Contratos. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2012. p.355.

no caso de agência comercial, limita-se a aproximar comprador e fornecedor, não delibera, portanto, o negócio. *Pode, eventualmente, concluir negócio por conta do preponente, mas, então o contrato de agência não será mais simples, terá se tornado complexo, absorvendo em suas cláusulas também o contrato de mandato.*

Nesse sentido, dispõe o art. 710, parágrafo único, que “o preponente pode conferir poderes ao agente para que este o represente na conclusão dos contratos”. E, por isso, o art. 721 manda aplicar, ao contrato de agência e distribuição, no que couber, as regras concernentes ao mandato²⁰. (Itálico nosso).

Sob a ótica do autor, tem-se que o mandatário poderá deliberar sobre o negócio e finalizá-lo em nome do mandante, ao passo que o agente, geralmente, ficará limitado à intermediação do negócio. Podendo, eventualmente, concluí-lo à conta do preponente²¹, situação que tornaria o contrato de agência complexo, absorvendo em suas cláusulas também o contrato de mandato.

Frente a tal situação, segundo o doutrinador, é que fora instituído o dispositivo do artigo 721 do Código Civil²², que pressupõe a aplicação das regras concernentes ao mandato ao contrato de agência. Vê-se, portanto, que havendo a coexistência da atuação do agente como intermediário de negócios e representante do proponente, haverá uma relação contratual complexa (contrato de agência, com cláusulas de contrato de mandato).

Apresenta-se, por oportuno, quadro sinótico da divergência analisada em tais institutos:

²⁰ THEODORO JÚNIOR, Humberto. **Do contrato de agência e distribuição no novo Código Civil**. Disponível em: <https://www.direito.ufmg.br/revista/index.php/revista/article/viewFile/1252/1185>. Acesso em: 18 de março de 2017. p. 144/145.

²¹ Consoante o artigo 710, parágrafo único do Código Civil. (BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm) Acesso em: 04 de jan. 2017).

²² Art. 721. Aplicam-se ao contrato de agência e distribuição, no que couber, as regras concernentes ao mandato e à comissão e as constantes de lei especial. (BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm) Acesso em: 04 de jan. 2017).

Quadro I – Contrato de agência x contrato de mandato

CONTRATO DE AGÊNCIA	CONTRATO DE MANDATO
O agente atua, via de regra, em nome próprio, mas a favor do agenciado.	O mandatário atua representando o mandante. Age, portanto, em nome deste.

Fonte: pesquisa da autora.

Superada, sumariamente, a diferenciação dos institutos de mandato e agência, passa-se a tecer comentários, fundamentados na legislação vigente e na doutrina nacional, acerca da distinção entre os contratos de representação comercial e agenciamento, os quais muito se assemelham.

A saber, cita-se que as atividades dos representantes comerciais foram reguladas em legislação específica (Lei nº 4.886, de 09 de dezembro de 1965²³, alterada pela Lei nº 8.420, de 08 de maio de 1992²⁴) e restringem-se à mediação para a realização de negócios mercantis, conforme dispõe o artigo 1º da Lei nº 4.886/65:

Art. 1º. Exerce a representação comercial autônoma a pessoa jurídica ou a pessoa física, sem relação de emprego, que desempenha, em caráter não eventual por conta de uma ou mais pessoas, a mediação para a realização de negócios mercantis, agenciando propostas ou pedidos, para, transmiti-los aos representados, praticando ou não atos relacionados com a execução dos negócios.

Ao definir o contrato de representação comercial, o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) destaca que se trata de uma modalidade de intermediação de negócios mercantis, onde os representantes têm a

²³ BRASIL. **Lei nº 4.886, de 9 de dezembro de 1965.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L4886.htm> Acesso em: 04 jan. 2017.

²⁴ BRASIL. **Lei nº 8.420, de 08 de maio de 1992.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8420.htm>. Acesso em: 04 jan. 2017.

função de facilitar os negócios envolvendo a venda de produtos ou mercadorias de seus clientes, chamados de empresas representadas²⁵.

Tal intermediação, entretanto, estaria adstrita aos negócios mercantis, não abrangendo, de modo algum, a intermediação de negócios condizentes à prestação de serviços, ao passo que tal atividade não é considerada pela legislação brasileira como representação comercial. Além do mais, para que tal atividade seja assim reconhecida, tem-se como obrigatório o registro dos que exerçam a representação comercial autônoma nos Conselhos Regionais, consoante legislação específica aplicável²⁶.

Em contraponto, o contrato de agência é regulado pelo próprio texto normativo do Código Civil Brasileiro, pode ser aplicado à intermediação de serviços (não se restringindo a negócios mercantis) e não pressupõe um registro prévio em órgão de classe.

Porém, embora haja uma série de pormenores técnicos que distingam as referidas espécies contratuais entre si, menciona-se, para fins metodológicos, que tal conclusão não é pacificada perante a doutrina nacional.

Nomes da vanguarda civilista, como Washington de Barros Monteiro, apoiam a ideia que tais institutos seriam, a bem da verdade, um só, sequer havendo distinções do ponto de vista legal²⁷.

Ao tecer sobre o tema, Teodoro Júnior igualmente expõe:

O novo Código Civil, a exemplo do direito europeu, abandonou o

²⁵ Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. **Como montar um serviço de representação comercial.** Disponível em: <https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/como-montar-um-servico-de-representacao-comercial,3e787a51b9105410VgnVCM1000003b74010aRCRD>. Acesso em 20 de março de 2017.

²⁶ Art. 2º da Lei nº 4.886/65. É obrigatório o registro dos que exerçam a representação comercial autônoma nos Conselhos Regionais criados pelo art. 6º desta Lei.

²⁷ O contrato de agência e distribuição nada mais é que o contrato de representação comercial regulado pela Lei n. 4.886, de 9 de dezembro de 1965, com as alterações feitas pela Lei n. 8.420, de 8 de maio de 1992. (MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de direito civil: direito das obrigações**, volume 5: 2ª parte. 34. ed. rev. e atual. por Carlos Alberto Dabus Maluf e Regina Beatriz Tavares da Silva. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 309.).

nomem iuris de “representante comercial”, substituindo-o por “agente”. Sua função, porém, continua sendo exatamente a mesma do representante comercial autônomo. Mas, além de falar em “contrato de agência”, o Código fala também em “contrato de agência e distribuição”²⁸.

Não vislumbrando diferenças entre as espécies contratuais, Diniz também afirma que o contrato de agência ou representação comercial é aquele em que “uma pessoa se obriga, mediante retribuição, a realizar certos negócios, em zona determinada, com caráter de habitualidade, em favor e por conta de outrem, sem subordinação hierárquica [...]”²⁹.

Doutro turno, Venosa sustenta a premissa de que o contrato de representação comercial e o contrato de agenciamento são modalidades distintas:

[...] em nosso sistema, não há razão para identificar a representação autônoma com a agencia. Ambos os negócios jurídicos devem ser tratados como contratos distintos. O representante comercial é mais do que um agente, porque seus poderes são mais extensos. O agente prepara o negócio em favor do agenciado; não o conclui necessariamente. O representante deve concluí-lo. Essa é uma atribuição precípua. Não é necessário que o agente seja qualificado como comerciante. A agencia pode ter natureza civil, O representante, por via da própria orientação legal, será sempre comerciante³⁰.

Amparados nesta mesma linha de raciocínio, Gagliano e Pamplona Filho também compreendem que não há identidade entre os contratos de agência e representação comercial:

Não temos dúvida de que a representação comercial tem amplitude social mais significativa [...]. O representante comercial, entretanto, exerce atividade mais ampla, pois pode participar da conclusão do negócio, efetivamente representando a parte que lhe outorgou poderes, e, além disso, submete-se a registro específico em um

²⁸ THEODORO JÚNIOR, Humberto. **Do contrato de agência e distribuição no novo Código Civil**. Disponível em: <https://www.direito.ufmg.br/revista/index.php/revista/article/viewFile/1252/1185>. Acesso em: 18 de março de 2017. p. 132.

²⁹ DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro**, 3º volume: teoria das obrigações contratuais e extracontratuais. 23ª ed., rev. e atual. de acordo com a reforma do CPC. São Paulo: Saraiva, 2007, p. 416.

³⁰ VENOSA, Silvío de Salvo. **Direito Civil: Contratos em Espécie**. 7. ed. São Paulo, Atlas, 2007. v. 3, p. 506/507.

Conselho Regional de Representantes Comerciais, vinculado, por sua vez, ao Conselho Federal, nos termos da Lei n. 4.886/65 (alterada pela Lei n. 8.420/92), inexigível dos simples agentes ou distribuidores. Caso o façam, passarão a exercer atividade contratual típica de representante comercial³¹.

Diante das legislações citadas e dos entendimentos doutrinários apresentados, demonstra-se mais plausível, ao menos *a priori*, a ideia que os contratos de representação comercial e de agência se diferem entre si. Não apenas pela extensão de poderes entre um e outro, mas também pelo dever de cadastro/registro em órgão de classe específico (no caso da representação) e pela natureza jurídica das atividades intermediadas.

Isso porque, no contrato de representação comercial, a atividade intermediada é necessariamente mercantil, enquanto que no contrato de agenciamento é possível a intermediação de atividades civis, a exemplo do agenciamento de atletas, cantores/atores e transportes.

Para melhor apresentar tais divergências, conforme entendimento de parte da doutrina nacional, apresenta-se o quadro sinótico abaixo:

Quadro II – Contrato de agência x contrato de representação comercial

CONTRATO DE AGÊNCIA	CONTRATO DE REPRESENTAÇÃO COMERCIAL
Base Legal: 10.406/02 (Código Civil).	Base Legal: Lei n° 4.886/65.
Intermediação de negócios mercantis, atividades civis/serviços.	Intermediação exclusiva de negócios mercantis.
Não há necessidade de registro em	Há necessidade de registro em órgão de

³¹ GAGLIANO, Pablo Stolze e PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**, vol. IV: tomo 2. São Paulo: Saraiva, 2008, p.389.

órgão de classe.	classe (Conselho Regional).
O agente prepara o negócio a favor do agenciado, não o conclui necessariamente.	O representante comercial, via de regra, deverá concluir o negócio.
Poderes menos extensos do que a representação comercial.	Poderes mais extensos do que o mero agenciamento.

Fonte: pesquisa da autora.

Não bastassem os esclarecimentos acima, os quais demonstram a distinção entre o contrato de agência e os contratos de mandato e representação comercial, deve ser feita uma breve análise no que diz respeito à distinção dos contratos de agência e distribuição.

Os contratos de distribuição gozam das mesmas características do contrato de agenciamento, dividem a mesma base legal, porém se diferem quanto à disposição da coisa a ser negociada, prerrogativa esta, inerente ao contrato de distribuição.

Deste modo, pode-se concluir que referidas modalidades de contrato são diferentes, ou ainda, inferir que não se tratam de dois contratos distintos, mas o mesmo contrato de agência no qual se pode atribuir maior ou menor soma de funções ao preposto, conforme o faz Theodoro Junior³².

Para aqueles juristas que compreendem pela distinção havida entre tais institutos, apresenta-se o quadro sinótico abaixo, com a diferença apontada pela doutrina:

³² THEODORO JÚNIOR, Humberto. **Do contrato de agência e distribuição no novo Código Civil**. Disponível em: <https://www.direito.ufmg.br/revista/index.php/revista/article/viewFile/1252/1185>. Acesso em: 18 de março de 2017. p. 132.

Quadro III - Contrato de agência x contrato de distribuição

CONTRATO DE AGÊNCIA	CONTRATO DE DISTRIBUIÇÃO
Não há a disposição da coisa a ser negociada.	Há disposição da coisa a ser negociada.

Fonte: pesquisa da autora.

Uma vez apresentado o conceito jurídico do contrato de agenciamento e suas particularidades frente aos demais contratos de intermediação e representação, retoma-se à ideia do agente de carga.

Este, muito embora tenha comercialmente adicionado a palavra carga em sua nomenclatura, possui como principal atividade o agenciamento de transportes, sendo contratado por prestadores deste serviço para promover seus negócios jurídicos em determinada área/espço geográfico. No ponto, alguns juristas criticam o efeito causado pelo mercado, que passou a “denominar, indiscriminadamente, agente de carga muitas empresas que, em realidade, oferecem serviços não só de agenciamento, mas muitas vezes de transportes e outros serviços conexos ou correlatos”³³.

No Brasil, é bastante comum a confusão conceitual entre as figuras que fazem parte do agenciamento de carga, mormente nos conflitos judiciais e nas auditorias fiscais, onde, aparentemente, não se pode alcançar um consenso hermenêutico.

Presume-se que tamanha imprecisão decorra da regulamentação aduaneira hoje existente, sobretudo pela falta de um regramento jurídico claro sobre a atividade³⁴. Tal realidade, contudo, não é adstrita ao Estado Brasileiro, ao passo

³³ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte: atuação do agente de carga**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110.

³⁴ MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 17.

que inúmeros países compartilham desta mesma situação que, do ponto de vista jurídico, traduz-se em insegurança jurídica.

Na Colômbia, tal como ocorre no Brasil, há registros científicos que pontuam a dificuldade de enquadramento do agenciamento de carga no ordenamento jurídico daquele país, vez que não dispõem de códigos e espécies legislativas gerais e/ou específicas para tratar da natureza jurídica de tal personagem. Nesse sentido, cita-se Escobar:

La intervención de los intermediarios en la contratación y ejecución del transporte es de probada utilidad para la logística del transporte, pero también ha generado serios inconvenientes desde el punto de vista jurídico. [...] A esto se suma el hecho que la intermediación en la contratación del transporte en general, y el agenciamiento de carga en particular, al menos en Colombia, son figuras no reguladas, en ninguna ley, en ningún código, en ningún decreto, salvo el reciente intento del estatuto aduanero colombiano que, a nuestro juicio, ha generado más problemas que soluciones, no sólo desde el punto de vista del derecho de transporte, sino además, desde la óptica misma de la legislación aduanera. [...] El agente de carga es una figura atípica, es decir una figura que no encuentra una definición en la ley, salvedad del estatuto aduanero. Es una figura que no cuenta con unos artículos o unas disposiciones jurídicas que señalen cuál es la naturaleza jurídica del agente de carga, cuáles son sus obligaciones, sus derechos y su responsabilidad³⁵.

No mencionado ensaio científico, Escobar relata que tamanha incerteza jurídica sobre a figura do agente de carga, existe em quase todo o mundo, citando como exemplo de sua assertiva, países como a Colômbia, Bélgica e França³⁶.

³⁵ ESCOBAR, José Vicente Guzmán. **El Agente de Carga**. Revista e–Mercatoria. V. 4. Número 1, 2005. p. 1. Tradução livre: A intervenção dos intermediários na contratação e execução do transporte é de grande utilidade para a logística do transporte, mas também tem gerado sérios inconvenientes desde o ponto de vista jurídico. [...]

Acrescenta-se a isso o fato de que o intermediário na contratação de transporte em geral e o agente de carga, em particular, pelo menos na Colômbia, são figuras não reguladas por qualquer lei, em qualquer código, em qualquer ordem, exceto a recente tentativa do estatuto aduanero colombiano que, a nosso ver, criou mais problemas do que soluções, não só do ponto de vista do direito do transporte, mas também a partir do mesmo ponto de vista da legislação aduanera. [...] O agente de carga é uma figura atípica, isto é, uma figura que não encontrar uma definição na lei, exceto no estatuto aduanero. É uma figura que não tem dispõe de artigo ou disposições legais que indicam a sua natureza jurídica, quais são as suas obrigações, os seus direitos e a sua responsabilidade.

³⁶ Segundo José Vicente Guzmán Escobar: *“Esta situación de incertidumbre jurídica acerca del agente de carga no sólo se presenta en Colombia. La misma confusión existe en casi todo el*

No ponto, Chamelta³⁷, professora de Direito Comercial da Universidade Oberta, na Catalunha, descreve que os estudos doutrinários sobre a figura do transitário de cargas também demonstram inconsistências na Espanha³⁸.

Arelado a tal argumento (falta de regramento jurídico claro sobre a atividade de agenciamento de carga), tem-se ainda, os próprios usos e costumes do mar (característica do Direito Marítimo) e a terminologia técnica adotada pelo comércio exterior, cujo emprego da língua inglesa, não raras vezes, apresenta-se tão frequente quanto o próprio português.

A influência do idioma estrangeiro nas atividades diárias do comércio exterior, dentre as quais se extrai a atuação dos agentes de cargas, é fruto de três fatores preponderantes, sendo eles: (i) a dissipação do idioma inglês como 'língua universal'; (ii) a forte influência da Inglaterra na evolução do Direito Marítimo, e (iii) o grande desenvolvimento do transporte aquaviário no Estados Unidos da América, o qual foi precursor do uso de contêineres em escala nas embarcações navais e deu origem à atividade de agente de cargas.

Segundo Platchek e Tussi, por inexistir qualquer vedação legal, é comum que tais agentes de carga “atuem de forma diversa em diferentes situações jurídicas,

mundo; la mayoría de las legislaciones sobre transporte cuentan con la figura del agente de carga, lo llaman transitario, “freight forwarder”, embarcador, y tiene algunas otras denominaciones. Pero también en otros países, como Bélgica y Francia, existen figuras como la del comisionista de transporte³, que tiene algunas variantes y que por lo tanto, se prestan a las mismas confusiones que existen en Colombia”. Tradução livre: Esta situação de incerteza jurídica sobre o agente de carga não só ocorre na Colômbia. A mesma confusão existe em quase todo o mundo; a maioria das legislações sobre transporte contam com a figura do agente de carga, denominando-o de transitário, *freight forwarder*, embarcador e tem algumas outras denominações. Em outros países, como Bélgica e França, há figuras como os comissários de transporte, que tem algumas variantes e, portanto, se prestam às mesmas confusões que existem na Colômbia. ESCOBAR, José Vicente Guzmán. **El Agente de Carga**. Revista e–Mercatoria. V. 4. Número 1, 2005. p. 3.

³⁷ CHAMELTA, Blanca Torrubia. **La responsabilidad del transitario frente al porteador cuando el destinatario no retira las mercancías**. Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 7, nº 2, 2015. p. 345/356.

³⁸ CHAMELTA assim destaca: “Los estudios doctrinales sobre la figura del transitario¹⁵, hacen notar la confusión existente a propósito de la misma¹⁶ y ponen de relieve discrepancias en relación con el régimen de responsabilidad al que queda sujeto¹⁷, en especial, en lo relativo a su equiparación al porteador contractual”. (CHAMELTA, Blanca Torrubia. 2015. p. 350)

caracterizando-se, na verdade, como uma empresa de setores separados para cada negócio jurídico que irá agenciar ou realizar”³⁹.

Assim, conforme se demonstrará adiante, a atividade de agenciamento de cargas não possui um regramento conciso no Brasil e a depender da função realizada em determinadas operações de transporte, tal figura, poderá desempenhar papéis distintos, subdividindo-os em: (i) transportador contratual (*NVOCC – Non Vessel Operating Common Carrier*), (ii) agenciador e/ou mandatário do transportador contratual e desconsolidador; e (iii) transitário de carga (*Freight Forwarder*).

Necessário esclarecer, desde já, que a figura da agência marítima não será abordada à exaustão nesta dissertação, pois não se confunde – ou ao menos não deveria ser confundida – com a figura do agente de carga, por se tratar de atuações/serviços notavelmente distintos.

Por atividade de agenciamento marítimo a Comissão Nacional de Classificação (CONCLA) entende “as atividades de atendimento às empresas de navegação tais como o suporte e assessoria aos armadores e afretadores, a liberação da documentação de carga e o atendimento às tripulações e abastecimento de navios”⁴⁰.

Referida atividade decorre da necessidade que os navios possuem de se fazerem representar nos portos de localidades onde a empresa transportadora não possui a sua sede⁴¹.

Assim, a agência marítima (sucursal do armador) ou o agente marítimo (terceiro contratado através de mandato) possuem a função de representar o

³⁹ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte:** atuação do agente de carga. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110.

⁴⁰ Comissão Nacional de Classificação. **Classificação nacional das atividades econômicas.** Disponível em: <http://www.cnae.ibge.gov.br/subclasse.asp?TabelaBusca=CNAE_200@CNAE_2.0-Subclasses@0@cnaefiscal@0&codsubclasse=5232-0/00&codclasse=52320&codgrupo=523&CodDivisao=52&CodSecao=H>. Acesso em: 01 jun. 2017.

⁴¹ SOARES, Danielle Machado. **O agente marítimo e sua responsabilidade jurídica.** In: Revista de Direito do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Vol. 63. abr./jun.. 2005, p. 54.

armador⁴² em locais diversos do qual este possui sua sede, podendo atuar como auxiliar na armação, ou seja, na gestão náutica da embarcação, ou como auxiliar no transporte marítimo, realizando a gestão comercial⁴³.

Por sua vez, agindo de forma diversa, o agente de carga, intermediará a contratação do transporte marítimo a favor do importador e/ou exportador, consoante disposto no Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966⁴⁴. Poderá ainda, o agente de cargas, conforme se verá adiante, atuar na condição de desconsolidador, agenciador e/ou mandatário do transportador contratual marítimo, por meio do serviço de desconsolidação documental junto ao Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), no módulo Carga (SISCARGA), onde se prestará a “representar” o consolidador de cargas estrangeiro, caso este não possua filial no Brasil. E ainda, atuar na condição de transportador contratual, propriamente dito.

Porém, antes de descrever os papéis comumente exercidos pela figura denominada comercialmente de agente de carga, será apresentada uma breve introdução histórica sobre a origem do serviço de agenciamento de carga.

⁴² Segundo Eliane M. Octaviano Martins: “Armador (owner-ow) é o empresário individual (pessoa física) ou a sociedade empresária (pessoa jurídica) que procede a armação da embarcação de sua propriedade e a explora comercialmente. Efetivamente, armador é a pessoa física ou jurídica que exerce a titularidade da função náutica ou da empresa naval. O armador, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta. Evidencia-se, portanto, que o armador consagra-se o empresário da navegação marítima. Destarte, na acepção jurídica, o armador providencia a armação do navio e também o explora comercialmente e, via de consequência, assume obrigações empresariais advindas da exploração econômica do navio”. (MARTINS, 2008, p. 244).

Com relação a sua definição legal, tem-se que a Lei nº 9.537/97 (LESTA) define armador no artigo 2º, inciso III, como sendo a “pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta”.

⁴³ Segundo Eliane M. Octaviano Martins: “Dentre as relevantes funções atinentes ao transporte marítimo da agência marítima, destaca-se o angariamento de carga para o espaço disponível no navio e o controle das operações de carga e descarga. Ademais, o contrato de prestação de serviços entre armador e agência costuma incluir a administração do navio, o recebimento e a remessa do valor do frete ao armador, a representação do navio e do armador junto às autoridades portuárias e governamentais e o atendimento aos clientes”. (MARTINS, 2008, p. 323).

⁴⁴ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, v. I. 3. ed. ver., ampl. e atual. Barueri (SP): Manole, 2008. p. 323.

1.2. Aspectos introdutórios do agenciamento de carga

Fruto do processo de invenção e introdução do contêiner no transporte marítimo, o agenciamento de carga ganhou enfoque (no referido modal) a partir da década de 1970, onde a empresa australiana *Direct Container Line* (DCL) - precursora mundial no setor - aponta como início de seus trabalhos, no exercício da atividade como *Non Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC), o ano de 1975⁴⁵.

Ao mesmo tempo em que a introdução do contêiner, uma das mais importantes invenções do século XX, demonstrou ser uma solução ao transporte marítimo de cargas, permitindo ganhos de escala, eficiência, segurança e operacionalidade, essa também apresentou uma grande barreira ao transporte de pequenas quantidades. Estas vinham sendo acomodadas – até então - em compartimentos do porão ou até mesmo no convés do navio, perdendo sua conveniência com a introdução do contêiner⁴⁶.

Tem-se, portanto, que a introdução do contêiner no transporte marítimo de cargas fez com que aquelas empresas que transportavam cargas diminutas ficassem gradativamente desamparadas, ao passo que os armadores começaram a se especializar no transporte de navios porta-contêineres, por não terem mais espaços para cargas soltas, ou até mesmo interesse neste tipo de carga.

⁴⁵ Importante destacar que o presente tópico se presta a relatar o breve histórico do agenciamento de cargas no modal marítimo, uma vez que a consolidação de cargas no transporte aéreo brasileiro ocorreu antes mesmo do surgimento do NVOCC. Segundo MOROMIZATO JUNIOR: “Como referência, o surgimento do *freight forwarder* - *transitaire*, em nosso vernáculo transitário – é muito anterior ao NVOCC. A constituição da associação internacional dos *freight forwarders* data de 31 de maio de 1926, *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés* (FIATA). E a consolidação de cargas no transporte aéreo, no Brasil, ocorreu antes também do surgimento do NVOCC. Inclusive a expressão consolidação de cargas, que caracteriza a atividade do NVOCC, foi trazida do setor aéreo, que já transportava mercadorias de inúmeros importadores consolidados em um único conhecimento de transporte, facilitada pelas suas dimensões e características. Ainda sobre os *freight forwarders*, na década de 1970, época do Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), o governo promoveu um forte impulso à industrialização, via importação de máquinas e equipamentos, com a concessão de incentivos e benefícios fiscais, o que atraiu os *freight forwarders* para o Brasil, responsáveis pela vinda de diversos parques industriais”. MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 21/22.

⁴⁶ MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 22.

Nesse propósito, Keedi afirma que para os armadores tradicionais se tornou “mais conveniente trabalhar com cargas já containerizadas, ao invés das cargas *ship’s convenience*, ou seja, cargas fracionadas que são entregues a ele por vários embarcadores, para unitização”⁴⁷.

Além da praticidade na contratação, os armadores verificaram que o transporte de mercadorias já unitizadas em equipamentos próprios (contêineres) proporcionava um manuseio mais simples e rápido da carga, além de facilitar a manutenção da limpeza na embarcação, ao passo que as mercadorias containerizadas sequer tocariam à superfície do navio.

Diante desse fenômeno global, onde os comerciantes de pequenos lotes não mais encontravam facilidades para o transporte de suas cargas junto aos armadores, surge a figura do agente de cargas. Este, muito embora não possuísse navio próprio, comprava determinados espaços nos navios pertencentes aos armadores/afretadores, para o fim de agrupar determinadas cargas em uma só unidade, alocando contêineres de cargas consolidadas documentalmente.

Pode-se, portanto, mencionar que o desenvolvimento da atividade do consolidador de cargas no modal marítimo, também conhecido como transportador contratual (NVOCC), surgiu com a expansão dos navios porta-contêineres, os quais inviabilizaram, de certo modo, o transporte de carga geral/solta aos transportadores.

Estes passaram a privilegiar o transporte de carga contêinerizada (*Full Container Load - FCL*)⁴⁸, no intuito de manuseá-la de modo mais simples, rápido e limpo nos terminais portuários. Ao assim agir, estariam os armadores reduzindo o custo da operação e majorando o aproveitamento logístico.

Quanto ao aspecto econômico-logístico, é válido recordar que antes da solidificação da figura do agente de cargas no mercado de transporte marítimo, o armador continuou a atender os clientes que pretendiam remeter/transportar

⁴⁷ KEEDI, Samir. **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000. p. 73.

⁴⁸ Tradução livre: contêiner carregado.

pequenos volumes, através de seus representantes locais (agências e/ou agentes marítimos). Estes “coordenavam o recebimento e estufagem da carga, que permanecia em terra até o preenchimento (propriamente, agrupamento) do contêiner com outras cargas”⁴⁹.

Segundo Moromizato Junior, foi nessa época que nasceu a expressão ‘rolagem de carga’ (transferência para um próximo navio), dada a ausência de pontualidade, frequência e garantia de que a carga seria embarcada para o exportador, o que lhe trazia prejuízo e a perda da confiança na relação do cliente-importador⁵⁰.

Enquanto não houvesse o agrupamento de carga capaz de preencher um contêiner todo para exportação, referidas mercadorias permaneciam no terminal de estufagem e transporte em terra. Esta prática acarretava inúmeros custos para o armador e para o seu agente marítimo (representante), o qual direcionava parte de seu “efetivo” para realizar tais atendimentos (clientes de pequenos volumes).

Se de um lado o armador não possuía mais interesse no transporte de cargas diminutas, incapazes de preencher uma única unidade de carga (*Less than Container Load - LCL*⁵¹), de outro lado aumentava o desgosto dos embarcadores de pequenas cargas. Isto em face da ausência de garantia de que o lote seria embarcado e entregue para o destinatário na data convencionada, o que lhe trazia prejuízo e a perda da confiança do cliente-importador.

Diante de tal cenário, emerge no mercado internacional a figura do agente de carga, que assumiu um nicho de mercado do qual o armador não tinha mais interesse em atender.

Contudo, apesar do fenômeno da unitização de cargas dar origem a uma nova figura operacional no comércio internacional, surgia o primeiro entrave de

⁴⁹ MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 22/23.

⁵⁰ MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 23.

⁵¹ Tradução livre: menos do que um contêiner carregado por completo.

cunho legal no Brasil, pois se fazia necessário reconhecer a atividade para viabilizar a remessa de fretes e receitas.

Constata-se que, em meados da década de 1990, o mercado nacional era dominado pelos transitários de carga estrangeiros, que possuíam operação e representação local no Brasil, com facilidade para remeter os fretes às suas matrizes. Faltava-lhes, porém, uma regulação aduaneira que lhes permitissem fazer o registro das cargas *LCL*⁵².

Para que o desenvolvimento de atividade de consolidação e desconsolidação de cargas pudesse prosperar no transporte marítimo brasileiro, seriam necessárias sua estruturação legal e regulamentação cambial.

Surge, então, um grupo de empreendedores brasileiros, que vislumbrou a oportunidade de solicitar a regulamentação cambial para remessas de frete e comissões ao exterior, junto ao Banco Central Brasileiro. Para tanto, unem-se em torno da ABTCC (Associação Brasileira de Transportes Logística e Carga) e outra parte em torno da ACTC (Associação Nacional de Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais)⁵³.

A partir de uma autorização para fazer remessa de frete do Brasil para o exterior, conseguida por uma empresa nacional, parceira de um importante *NVOCC* estrangeiro, abre-se um precedente que, somado aos inúmeros pedidos de empresas locais, culminou na edição das Cartas Circulares 2296⁵⁴ e 2297⁵⁵, em 1992. Estes são considerados os primeiros documentos oficiais brasileiros a contemplar a atividade marítima do agenciamento de carga⁵⁶.

Após regulamentada a transferência de valores ao exterior, decorrentes de receitas auferidas no país por empresas estrangeiras, para fins de transporte

⁵² MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 23/24.

⁵³ MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 24.

⁵⁴ Anexo I.

⁵⁵ Anexo II.

⁵⁶ MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 24.

marítimo internacional, foi a vez da Receita Federal do Brasil (RFB) autorizar o registro das operações pelos agentes de carga, para que o desembaraço de carga fosse feito de forma individualizada aos efetivos importadores⁵⁷.

Com o apoio do Banco Central do Brasil e a autorização da RFB, os agentes de carga passaram a atuar de forma organizada no Brasil, apesar de desprovidos de legislação hábil a detalhar sua atividade.

Assim, atingiram um nicho de mercado em acelerada expansão, por meio de uma prestação de serviços muito mais personalizada e sustentável aos importadores e exportadores de mercadorias.

1.3. Agente de carga como transportador contratual

Dentre os intermediários existentes no transporte marítimo de cargas, merece destaque a figura do transportador contratual, conhecido internacionalmente sob a sigla NVOCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*), cuja tradução para o vernáculo significa: transportador comum não operador de navio.

Seu primeiro reconhecimento normativo ocorreu nos Estados Unidos da América, com o advento do *Shipping Act* de 1984, o qual atribuiu ao NVOCC o conceito de: “transportador comum que não opera a embarcação pela qual o transporte marítimo é fornecido e é embarcador em sua relação com um transportador marítimo comum”⁵⁸.

Sobre o tema, aduzem Castro Junior e Bandeira:

Na seção 3 do *Shipping Act* de 1984, denominada definições, a primeira menção do termo aparece na definição de OTI no item 17. O legislador norte-americano define, primeiramente, a figura do transitário de carga (*freight forwarder*), na parte A. Conclui o raciocínio com a parte B, que trouxe pela primeira vez no mundo a definição para o NVOCC: (17) *ocean transportation intermediary* significa um transitário marítimo de carga (*ocean freight*

⁵⁷ MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora. 2016. p. 27.

⁵⁸ *Shipping Act* de 1984, item 17.

forwarder) ou um *non-vessel-operating common carrier*. Para os propósitos deste parágrafo, os termos: [...] (B) *non-vessel-operating common carrier* significa transportador comum que não opera a embarcação pela qual o transporte marítimo é fornecido, e é embarcador em sua relação com um transportador marítimo comum⁵⁹.

Doutrinariamente, pode-se dizer que o NVOCC é reconhecido como “pessoa ou empresa (frequentemente um transitário de carga) que não possui ou opera o navio transportador, mas que contrata com uma *shipping line* o transporte de mercadorias de terceiros para quem ele normalmente emite um conhecimento de embarque (*House Bill of Lading* - HBL)⁶⁰”.

Segundo os ensinamentos de Martins:

[...] o NVOCC é efetivamente o transportador (*carrier*). Todavia, como o NVOCC não possui frota própria, deverá operacionalizar o transporte por meio de navios fretados ou, como é mais usual, de fretamento de espaços em navios⁶¹.

Logicamente, para que o transporte efetivamente seja realizado, faz-se necessário a contratação de um transportador que o execute, consistente na figura do proprietário ou afretador da embarcação.

Neste sentido, o agente de carga, atuando na função de transportador contratual (NVOCC), realizará a contratação do proprietário ou afretador do navio e, conseqüentemente, passará a figurar como remetente da carga no conhecimento de embarque emitido pela companhia de navegação (*Master Bill of Lading* - MBL).

Daí advém a existência de dois conhecimentos de embarque para uma mesma carga/operação, sendo um emitido pelo agente de carga, que será o transportador contratual, denominado *house bill of lading* (HBL), conhecimento de

⁵⁹ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; BANDEIRA, Helges Samuel. A relevância da regulação do NVOCC para o Poder Marítimo Brasileiro, In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). **Direito marítimo, regulação e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011. p. 431.

⁶⁰ HOFSTRAND, Don, **Transportation Terms**, 2010. Disponível em: <https://www.extension.iastate.edu/agdm/wholefarm/html/c3-06.html>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2017.

⁶¹ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 2. V. Barueri: Manole, 2008, p. 254.

embarque filhote e/ou agregado, e outro, cuja emissão incumbe ao transportador efetivo, denominado *master bill of lading* – (MBL) ou conhecimento de embarque mãe e/ou genérico⁶². Nesse sentido, oportuno citar Martins:

[...] o NVOCC emite o seu próprio conhecimento de embarque, representando a carga recebida e que é entregue ao dono da carga. Enquanto o NVOCC é responsável perante o embarcador pelas cargas recebidas para o transporte, o armador o é pela carga recebida do NVOCC⁶³.

Há, portanto, duas relações de transporte distintas quando um transportador contratual está envolvido na operação.

Primeiro, pode-se falar da relação existente entre o proprietário da carga ou embarcador com o seu transportador (pessoa que assumiu via contrato transportar a mercadoria, emissora do conhecimento de embarque filhote – transportador contratual ou NVOCC quando no modal marítimo).

Segundo, há se falar da relação entre o transportador meramente contratual com aquele que efetivamente transportará a mercadoria (transportador executor, companhia de navegação no transporte marítimo, companhia aérea no transporte aéreo)⁶⁴.

Cabe ressaltar que o agente de carga, ao figurar como emissor do conhecimento de embarque filhote, ou seja, transportador contratual (NVOCC), assume a responsabilidade por sua execução, sendo de sua incumbência o traslado da mercadoria até seu destino e a sua entrega a quem detiver o direito de recebê-la.

⁶² PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte: atuação do agente de carga**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, p. 75-110, 2014.

⁶³ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 2. V. Barueri: Manole, 2008, p. 254.

⁶⁴ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte: atuação do agente de carga**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, p. 75-110, 2014.

O art. 2º, inciso V, da Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (IN RFB) nº 800, de 27 de dezembro de 2007⁶⁵, assim delimita:

Art. 2º Para os efeitos desta Instrução Normativa define-se como: [...]

V - transportador, a pessoa jurídica que presta serviços de transporte e emite conhecimento de carga;

Veja-se, portanto, que o agente de carga, quando emissor do conhecimento de embarque equipara-se a transportador, justamente por assumir as responsabilidades advindas da subcontratação do transporte propriamente dito, que será realizada entre este e o proprietário ou afretador do navio.

Necessário esclarecer que o transportador, por assim dizer, é todo aquele que se incumba de transportar algum bem ou pessoa de um ponto a outro⁶⁶, não importando se é o transportador executor ou apenas o transportador contratual, o qual assume a obrigação de deslocar a carga que será, posteriormente, transferida a terceiros. Nesse passo, Martins preconiza *in verbis*:

O transportador não é necessariamente proprietário ou armador do navio e nem sempre executa efetivamente o transporte (transportador executor). A figura jurídica de transportador, na sua acepção ampla, define-se como toda pessoa que firma um contrato de transporte trabalhando por conta própria ou em nome de outro. Deflui do conceito esposado que não importa, no enquadramento de transportador, se o transporte é de fato efetuado por ele ou por um outro transportador, denominado transportador executor. O transportador executor é uma pessoa distinta do transportador contratante.⁶⁷

Para melhor aclarar a situação exposta acima, apresenta-se o seguinte fluxograma⁶⁸:

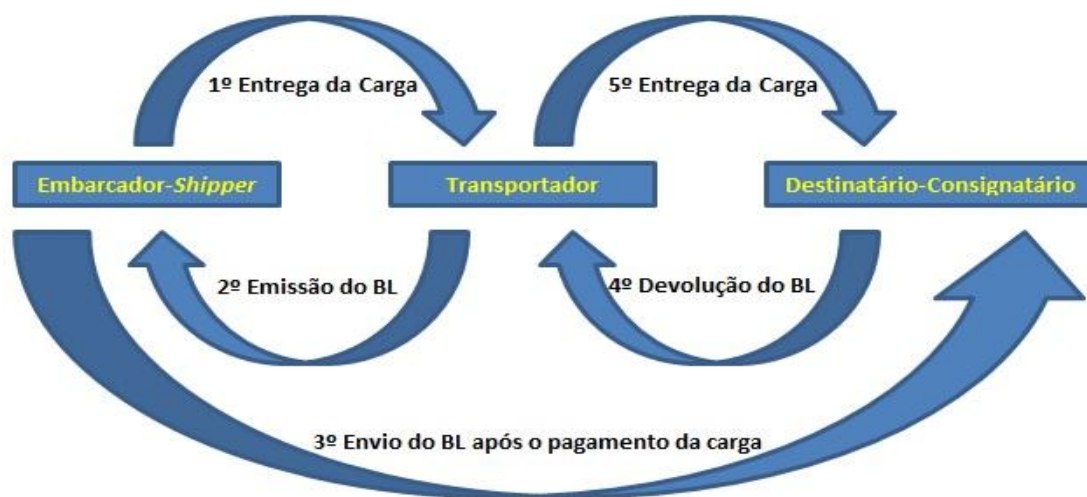
⁶⁵ BRASIL. **Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007**. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=compilado&idAto=15753>. Acesso em: 10 maio 2017.

⁶⁶ CREMONEZE. Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo**: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador. São Paulo: Quartier Latin, 2009. p. 43.

⁶⁷ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 2. v. Barueri: Manole, 2008, p. 249.

⁶⁸ DA SILVA NETO, Orlando; ROSA, Danielle. **O Endosso do conhecimento de embarque no transporte marítimo internacional**: limites e implicações. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e

Figura I – Relação documental do transporte marítimo de cargas



Ainda sobre a emissão do conhecimento de embarque, registra-se que a legislação brasileira é categórica ao afirmar sua obrigatoriedade, nos termos do artigo 744, do Código Civil e artigo 578, do Código Comercial⁶⁹:

Art. 744. Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial.

Art. 578 - Os conhecimentos serão assinados e entregues dentro de 24 (vinte e quatro) horas, depois de ultimada a carga, em resgate dos recibos provisórios; pena de serem responsáveis por todos os danos que resultarem do retardamento da viagem, tanto o capitão como os carregadores que houverem sido remissos na entrega dos mesmos conhecimentos.

Tem-se, portanto, que ao emitir o conhecimento de embarque, o transportador assumirá o papel de depositário da carga, responsabilizando-se por sua guarda, bom acondicionamento e conservação, desde o recebimento, até o ato da entrega no local convencionado⁷⁰.

Nesse sentido, importa esclarecer que, para que haja a entrega da mercadoria no porto de destino ao consignatário determinado pelo embarcador, é

Portuário. vol. 6. n° 36. São Paulo: IOB, 2017. p. 13.

⁶⁹ DA SILVA NETO, Orlando; ROSA, Danielle. **O Endosso do conhecimento de embarque no transporte marítimo internacional: limites e implicações**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. vol. 6. n° 36. São Paulo: IOB, 2017. p. 13.

⁷⁰ CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 3 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p. 93-94.

imprescindível que aquele apresente o conhecimento de embarque original. Até mesmo porque, além de figurar como recibo das mercadorias, o conhecimento de embarque possui a finalidade de comprovar a propriedade da carga⁷¹.

Na visão de Lacerda:

[...] o conhecimento, [...], além de comprovar o recebimento da mercadoria por parte do capitão, serve, principalmente, para representar a coisa nele individuada.

Em tais condições, é um instrumento que permite a circulação da mercadoria, durante o tempo de sua permanência a bordo, sob custódia do capitão. A posse do conhecimento equivale à posse da mercadoria, podendo o seu possuidor dispor dela à vontade, de acordo com as disposições que nele figurarem. É, pois, um título de crédito à ordem, transferível por endosso (art. 587, 2º)⁷².

Desta forma, caso o destinatário - indicado pelo embarcador no conhecimento de embarque - deixe de efetuar o adimplemento da mercadoria com a qual havia se comprometido, não receberá o conhecimento de embarque original do seu legítimo detentor (embarcador), ficando impossibilitado de retirá-las junto ao transportador contratual.

No ponto, é oportuno destacar que, apesar de amplamente difundida a atividade do *NVOCC* no âmbito internacional, no Brasil, não há qualquer diploma legal que verse a respeito da atividade desempenhada por tal personagem, mas tão somente a Resolução nº 9.068 de 1986, da antiga SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante, atual DMM). Esta definia a figura do *NVOCC*, em equivocada tradução do termo, como sendo o “operador de transporte não-armador”⁷³.

⁷¹ Na visão de Lacerda; “[...] o conhecimento, [...], além de comprovar o recebimento da mercadoria por parte do capitão, serve, principalmente, para representar a coisa nele individuada. Em tais condições é um instrumento que permite a circulação da mercadoria, durante o tempo de sua permanência a bordo, sob custódia do capitão. A posse do conhecimento equivale à posse da mercadoria, podendo o seu possuidor dispor dela à vontade, de acordo com as disposições que nele figurarem. É, pois, um título de crédito à ordem, transferível por endosso (art. 587, 2º)”. LACERDA, Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação**: direito marítimo. 1. v. 3.ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984, p. 178.

⁷² LACERDA, Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação**: direito marítimo. 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984. p. 178. 1. v.

⁷³ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 2. V. Barueri: Manole, 2008.

Após a extinção da SUNAMAM constata-se que não foram promulgadas, tampouco publicadas leis a respeito de tal personagem do Direito Marítimo, restando apenas uma resolução,⁷⁴ de um órgão extinto e instruções normativas/ordens de serviços, de caráter infra legal, que mencionam, vagamente, a existência de tal intermediário no ordenamento jurídico nacional.

Neste sentido, destaca-se que a IN/RFB nº 800/2007⁷⁵, em seu artigo 2º, inciso IV, alínea 'c', afirma que o responsável pela consolidação de cargas na origem é classificado como transportador, também denominado de *Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)*, quando estrangeiro, nos termos do parágrafo único do artigo 3º da mesma Instrução Normativa:

Art. 2º Para os efeitos desta Instrução Normativa define-se como:

[...] V - transportador, a pessoa jurídica que presta serviços de transporte e emite conhecimento de carga;

§ 1º. Para os fins de que trata esta Instrução Normativa:

[...]

IV - o transportador classifica-se em:

- a) empresa de navegação operadora, quando se tratar do armador da embarcação;
- b) empresa de navegação parceira, quando o transportador não for o operador da embarcação;
- c) consolidador, tratando-se de transportador não enquadrado nas alíneas "a" e "b", responsável pela consolidação da carga na origem;
- d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas "a" e "b", responsável pela desconsolidação da carga no destino; e
- e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional;

Art. 3º. O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de carga.

Parágrafo único. O consolidador estrangeiro é também chamado de *Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)*.

⁷⁴ A resolução da extinta SUNAMAM, aduzia que o NVOCC é um operador que assume todas as responsabilidades da movimentação da carga de ponto a ponto, emitindo documentação apropriada e utilizando navios de terceiros, na qualidade de usuário.

⁷⁵ BRASIL. **Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007**. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=compilado&idAto=15753>. Acesso em: 10 de maio de 2017.

A ordem de serviço nº 04/2001, da Alfândega do Porto de Santos, por sua vez, definiu a atividade do Agente Consolidador ou *Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)* como “a empresa sediada no exterior, que opera no transporte de cargas através da contratação de armador constituído⁷⁶”.

Tem-se, portanto, o seguinte paradigma: (i) de acordo com os usos e costumes do mar e segundo a doutrina internacional e nacional, o consolidador de cargas, emissor de conhecimento de embarque (transportador contratual), sediado no exterior e/ou no Brasil é considerado *NVOCC*; contudo, (ii) de acordo com os atos infra legais brasileiros, a exemplo da IN/RFB nº 800/2007 e da Ordem de Serviço da Alfândega do Porto de Santos nº 04/2001, somente será denominado *NVOCC*, o consolidador de cargas, emissor do conhecimento de embarque sediado no exterior. Doutra sorte, ao consolidador de cargas sediado no território nacional será conferida a nomenclatura de agente de cargas.

Face à precariedade/ausência de base legal, inúmeros são os questionamentos não respondidos, de modo conciso, pelo ordenamento jurídico brasileiro, dos quais se exaltam os seguintes: somente o consolidador de cargas, sediado no exterior, amoldar-se-ia ao conceito de *NVOCC*? Seria o consolidador de cargas sediado no país e no exterior transportador contratual – figura esta, *sui generis* - ou mero agente de cargas?

Ora, com relação à primeira indagação não parece crível admitir que o ato administrativo (IN/RFB nº 800/2007), de caráter infra legal, venha a prejudicar o conceito do referido personagem do Direito Marítimo, amparado pelos usos e costumes do mar, restringindo a sua atuação/nomenclatura as empresas situadas no exterior, conquanto inúmeras pessoas jurídicas brasileiras prestam tal serviço – ainda que sediadas em território nacional – e assim se colocam no mercado: como *NVOCC*.

⁷⁶ Agente Consolidador, ou Operador de Transporte Não Armador, ou *Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)*: a empresa sediada no exterior, que opera no transporte de cargas através da contratação de armador constituído.

Além do mais, conforme destacado acima, a própria doutrina nacional e internacional identifica o consolidador de cargas como transportador contratual (NVOCC), independentemente do local onde esteja situado. Tem-se, portanto, que o consolidador de cargas – sediado no exterior ou no território nacional – quando emissor de conhecimento de embarque, assumirá a função de transportador contratual, internacionalmente denominado NVOCC.

Por esse motivo, tende-se a compreender – para fins acadêmicos - que não se trata de serviço de agenciamento de carga, conforme dispõe a IN/RFB nº 800/07, mas de serviço *sui generis* de transporte marítimo, desempenhado por um transportador não operador de navio, ou seja, um transportador contratual.

Oportuno destacar que, embora pendente de aprovação no Congresso Nacional, o Projeto de Lei nº 1.572, de 2011 – que visa instituir o novo Código Comercial – apresenta um conceito legal para o transportador contratual, até então inexistente no ordenamento jurídico brasileiro, não fazendo qualquer distinção a respeito do local onde referido personagem estaria situado (território nacional ou estrangeiro). Tal definição está aposta na seção II, artigo 586, do Projeto de Lei nº 1.572 de 2011⁷⁷, que assim dispõe:

Art. 586. Transportador contratual é a pessoa jurídica que, não sendo o armador ou proprietário de embarcação, obriga-se perante o embarcador, em nome próprio, pela realização do transporte de carga e subcontrata um transportador efetivo, que ficará responsável pela realização do transporte das mercadorias que lhe forem entregues.

§ 1º Denomina-se conhecimento agregado ou filhote o conhecimento de transporte quando emitido pelo transportador contratual.

§ 2º As disposições sobre responsabilidade no transporte aquaviário de cargas aplicam-se ao transportador contratual e ao efetivo, que respondem solidariamente.

⁷⁷ BRASIL. **Projeto de Lei nº 1.572, de 2011.** Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=7CD3838A2E4B10515F27C6A7E37A580D.proposicoesWebExterno1?codteor=888462&filename=PL+1572/2011. Acesso em: 10 jul. 2017.

Uma vez aprovado o Projeto de Lei supracitado, haverá redução da insegurança jurídica no tocante à classificação (natureza jurídica) e tributação incidente sobre os serviços prestados por tal personagem do Direito Marítimo, notadamente *sui generis*.

1.4. Agente de carga como desconsolidador e agenciador e/ou mandatário do transportador contratual marítimo

Para que o transportador contratual estrangeiro (NVOCC) possa operar no Brasil, na importação, é necessário que ele nomeie um agente de carga como seu mandatário no país.

Isso porque, a Receita Federal do Brasil exige que todo o consolidador de cargas estrangeiro, comumente denominado NVOCC, seja “representado” por uma empresa nacional, a qual se outorga a nomenclatura de agente de cargas.

Levando em consideração que poucas são as empresas globais de transporte presentes em diversos países, “o transportador contratual necessita contratar o serviço de um parceiro, por meio de um contrato de agenciamento, representação ou mandato, para exercer, em seu nome, as suas obrigações no local de destino da carga, fazendo com que a carga alcance seu destinatário”⁷⁸.

Tal exigência está assinalada na IN/RFB nº 800/2007⁷⁹, que assim dispõe:

Art. 3º. O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de cargas.

Parágrafo único. O consolidador estrangeiro é também chamado de Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).

Assim, o agente de cargas (pessoa jurídica nacional) formalizará uma

⁷⁸ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte:** atuação do agente de carga. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110.

⁷⁹ BRASIL. **Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007.** Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=compilado&idAto=15753>. Acesso em: 10 maio 2017.

relação contratual com um transportador, em grande parte um transportador contratual, no intuito comum de fomentar o serviço de transporte.

Para o cadastramento e habilitação de acesso ao Sistema Mercante, a Portaria nº 72, de 19 de março de 2008, do Ministério dos Transportes, estabelece que o agente de cargas deverá apresentar ao Serviço de Arrecadação do Departamento do Fundo de Marinha Mercante (DEFMM) de sua jurisdição, a Carta de Apointamento (*appointment letter*) do NVOCC que representa no território nacional.

Na carta de apontamento deverá constar a chancela da Embaixada Brasileira, Câmara do Comércio ou Notário Público do país de origem, com indicação da área geográfica de atuação e cópia do modelo de Conhecimento de Embarque. É por meio de tal documento que o agente de cargas poderá atuar em nome do consolidador estrangeiro, mediante autorização expressa, cadastrada junto à DEFMM.

Não obstante, deverão ser observadas as demais exigências previstas na IN RFB nº 1.440/2014, para a obtenção do registro no Sistema Mercante do agente de carga, com o intuito de viabilizar as atividades burocráticas no destino, a saber: desconsolidação documental; desunitização de cargas⁸⁰; contratação do trabalho portuário de capatazia⁸¹; liberação do conhecimento de embarque (BL), entre outras.

Sobre a atividade de desconsolidação documental, os artigos 17 e 18 da IN/RFB nº 800/2007 preveem o modo de manifestação da carga no sistema

⁸⁰ Art. 812 do Decreto nº 6.759/09: A unitização e a desunitização de cargas, quando realizadas em locais e recintos alfandegados, serão feitas somente por agentes previamente credenciados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil. Parágrafo único. A Secretaria da Receita Federal do Brasil estabelecerá os termos, requisitos e condições para o credenciamento dos agentes referidos no caput.

⁸¹ Art. 40, § 1º, inciso I da Lei nº 12.815/13: O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos. §1º Para os fins desta Lei, consideram-se: I- capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

administrado pela RFB e apontam o responsável pela desconsolidação, cujo nome deverá constar no conhecimento de embarque genérico, na condição de consignatário:

Art. 17. A informação da desconsolidação da carga manifestada compreende:

- I - a identificação do CE como genérico, pela informação da quantidade de seus conhecimentos agregados; e
- II - a inclusão de todos os seus conhecimentos eletrônicos agregados.

Art. 18. A desconsolidação será informada pelo agente de carga que constar como consignatário do CE genérico ou por seu representante.

§ 1º O agente de carga poderá preparar antecipadamente a informação da desconsolidação, antes da identificação do CE como genérico, mediante a prestação da informação dos respectivos conhecimentos agregados em um manifesto eletrônico provisório.

§ 2º O CE agregado é composto de dados básicos e itens de carga, conforme relação constante dos Anexos III e IV.

§ 3º A alteração ou exclusão de CE agregado será efetuada pelo transportador que o informou no sistema.

Sobre o agente de carga, preconiza Vicente⁸², tratar-se do responsável pela desconsolidação documental de cargas consolidadas, sendo a empresa indicada como consignatária no conhecimento de embarque *master* ou, caso exista, no *sub-master*, responsável pelo registro do manifesto de carga e pela liberação dos conhecimentos de embarque *house*, correspondentes às cargas consolidadas⁸³.

Veja-se que ao agente de carga, sob a ótica da IN/RFB nº 800/2007, compete a representação do transportador contratual, o qual realizará o pagamento

⁸² VICENTE, Rodrigo Monteiro. **Estudo de aplicações do SISCOSERV nos serviços para logística de comércio exterior**. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/wp-content/uploads/2013/01/analise-siscoserv-logistica-de-comex.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

⁸³ Vicente aduz: “É a empresa sediada no Brasil, com poderes outorgados pelo Agente consolidador NVOCC para representá-lo no País. Responsável pela desconsolidação documental e física de cargas consolidadas, cujos procuradores devem estar cadastrados tanto na Alfândega como no Departamento do Fundo da Marinha Mercante. É a empresa indicada como consignatária no conhecimento “master” ou, caso exista, no “sub-master”, responsável pelo registro do manifesto de carga e pela liberação dos conhecimentos – “HBL” – correspondentes às cargas consolidadas”. VICENTE, Rodrigo Monteiro. **Estudo de aplicações do SISCOSERV nos serviços para logística de comércio exterior**. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/wp-content/uploads/2013/01/analise-siscoserv-logistica-de-comex.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

da capatazia ou *terminal handling charge (THC)* e a entrega da mercadoria ao legítimo proprietário/possuidor no destino. Além disso, ficará encarregado do serviço de desconsolidação documental das mercadorias, que apesar de elementar a conclusão do transporte e à entrega da carga ao efetivo importador, figura-se como ato realizado em nome e cadastro próprio do agente.

Diante do exposto, constata-se que embora a instrução normativa e os usos e costumes, nomeiem tal personagem do Direito Marítimo como agente de carga, este nada mais é do que um mandatário do transportador contratual, que também desempenha o serviço de desconsolidação documental de cargas (atividade atípica e afeta ao comércio internacional de mercadorias, prevista na legislação).

Vale lembrar que nas operações em que a localização de cargas e clientes tenham sido prospectadas por este intermediário, a favor do proponente estrangeiro (NVOCC), a nomenclatura de agenciamento de carga estaria de acordo com a exegese do Código Civil, perfeitamente aplicável ao instituto de agenciamento.

Caso o proponente estrangeiro, emissor do conhecimento de embarque, não disponha de filial brasileira, poderá o agente de cargas (prospectador do negócio) atuar em nome daquele nos termos do artigo 3º da IN/RFB nº 800/07, situação em que haverá uma relação contratual complexa, ou seja, um contrato de agenciamento de cargas com cláusulas de mandato.

Tal formato de contratação, conforme relatam Platchek e Tussi, é perfeitamente verificado nas operações de transporte de mercadoria do exterior ao Brasil, na qual se utilize conhecimentos de embarque filhotes (*house bill of lading*). Isto ocorre tendo em vista que o agente brasileiro – quando atua na função de agente e não mero mandatário - angaria a carga para o “transportador contratual no exterior que assume a obrigação de transportar as mercadorias. Assim, aquele emite o competente conhecimento de embarque em seu nome, figurando a empresa

brasileira como pessoa a ser contatada pelo destinatário⁸⁴ para, em nome do emissor do conhecimento de embarque, entregar-lhe a mercadoria”⁸⁵.

Nestes moldes, o emissor do conhecimento de embarque filhote, também denominado de NVOCC, figura como prestador do serviço de transporte e a empresa brasileira figura como agente, propriamente dito, eis que angariou a carga a favor do proponente. E ainda, como desconsolidador e representante do NVOCC, porquanto auxiliará na finalização do serviço de transporte, com a entrega da mercadoria ao destinatário final⁸⁶.

Sendo assim, quando o embarque for contratado (pelo importador ou exportador) diretamente com a empresa estrangeira e a empresa nacional se prestar meramente à representação do transportador contratual e desconsolidação documental, estar-se-ia diante de uma relação de mandato, seguida da prestação de serviço atípico, conexo ao transporte (desconsolidação documental de cargas).

Entretanto, quando o potencial cliente for angariado pelo agente de cargas nacional ao proponente do serviço de transporte (consolidador estrangeiro), estar-se-á diante de uma relação contratual de agenciamento de cargas complexa (com cláusulas de mandato), eis que o agente nacional assumiria a dupla função de agenciador e mandatário do proponente.

Para conhecimento, cita-se que o Projeto de Lei nº 1.572 de 2011, já introduzido no item acima, pretende modificar o texto assinalado pelo Decreto Lei nº 37 de 1966 - a seguir exposto, com as devidas “críticas terminológicas” - ao conceituar o agente de carga como “a pessoa que, mediante remuneração, atua no atendimento dos interesses exclusivos do transportador contratual, observados os

⁸⁴ A expressão comumente encontrada nos conhecimentos de embarque para informar ao destinatário quem ele deve contatar para retirar a mercadoria é “*for delivery of good apply to*”, podendo haver variações.

⁸⁵ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte:** atuação do agente de carga. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110.

⁸⁶ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte:** atuação do agente de carga. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110.

termos de sua designação”⁸⁷.

Referido conceito, a que se visa aprovar nas casas do Congresso, apresenta uma harmonia jurídica com a essência do serviço de agenciamento previsto de Código Civil brasileiro, merecendo uma simples atenção à redação constante do § 1º, inciso II, do artigo 584.

Isso porque, tal inciso destaca que em não havendo representante devidamente constituído no Brasil, o transportador contratual poderá ser citado por meio do agente de cargas, o que *data máxima vênia*, não comporta uma lógica jurídica, porquanto o serviço de agenciamento não se confunde com mera representação. E ainda que o fosse, os poderes para recebimento de citação são específicos e deverão estar assinalados – de forma expressa – em procuração e/ou outro documento análogo, firmado entre as partes.

Esta compreensão decorre da premissa de que a citação é ato formal e pessoal, cedendo-se a terceiros somente em face de relação representacional com poder expreso para tal fim⁸⁸.

⁸⁷ Capítulo VII - Do agente de carga. Art. 584 do Projeto de Lei nº 1.572 de 2011. Agente de carga é a pessoa que, mediante remuneração, atua no atendimento dos interesses exclusivos do transportador contratual, observados os termos de sua designação. § 1º. O agente de carga: I - não responde pelas obrigações de quem o designou, salvo quanto à responsabilidade que lhe corresponde por suas faltas pessoais; II - detém poderes para receber citações em nome de quem o designou, desde que este não tenha representante devidamente constituído no Brasil. § 2º. Ao agente de carga aplicam-se, no que couber, as disposições do Capítulo VI deste título.

⁸⁸ Conforme preconiza o Código Processual Civil, é latente a impossibilidade de citação de determinada empresa por terceiro, sem que este possua procuração com poderes específicos para tal fim, haja vista que a citação é ato formal e pessoal. Logo, para que um instrumento procuratório tenha o condão de convalidar uma citação recebida pelo mandatário em prol do mandante, referida procuração deve mencionar expressamente o poder de receber citação, sob pena de nulidade do ato. Nesse sentido, a jurisprudência não discrepa: “Ação declaratória de inexigibilidade de débito, cumulada com obrigação de fazer e pedido de indenização por danos morais, bem como com pedido de antecipação da tutela recursal Citação promovida em endereço no qual está instalada pessoa jurídica distinta da requerida Empresa que é prestadora de serviços da requerida Não demonstração de que a citação se deu em sucursal ou filial da empresa ré Autora que demonstrou ter conhecimento do endereço da requerida -Nulidade do ato citatório e dos atos subsequentes Sentença de procedência Recurso provido para declarar a nulidade da citação” (TJSP. Relator(a): Marcia Dalla Déa Barone. Comarca: São Paulo. Órgão julgador: 10ª Câmara de Direito Privado. Data do julgamento: 25/02/2014. Data de registro: 28/02/2014. Outros números: 1702943320108260100).

1.5 Agente de carga como transitário de cargas (*freight forwarder*)

Destaca-se, por fim, outra função que o agente de cargas poderá desempenhar numa operação de transporte, na qual atua como mandatário do remetente ou destinatário das mercadorias, ao figurar como auxiliar do transporte.

Referida função é definida no art. 37, § 1º, do Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, com redação dada pela Lei nº 10.833 de 29 de dezembro de 2003, o qual assim conceitua agente de cargas:

Art. 37. O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003).

§ 1º. O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas.
§ 2º. Não poderá ser efetuada qualquer operação de carga ou descarga, em embarcações, enquanto não forem prestadas as informações referidas neste artigo. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003).

A seu turno, Soares expõe que o “agente de cargas é o mandatário do importador ou exportador”⁸⁹.

Apesar da definição de agente de carga constar no Decreto-lei nº 37/66, cabe enaltecer que a falta de uma regulamentação adequada, levou o legislador ordinário a denominar de agente de carga o mandatário do exportador ou importador. Assim, conforme pontuam Platchek e Tussi⁹⁰, trata-se de definição equivocada, ao passo que confronta o conceito de agenciamento – *latu senso* - previsto no Código Civil. Vejamos:

⁸⁹ SOARES, Danielle Machado. **O agente marítimo e sua responsabilidade jurídica**. In: Revista de Direito do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Vol. 63. Abr/ju. 2005, p. 58.

⁹⁰ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte: atuação do agente de carga**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110, 2014.

Apenas a título de esclarecimento, relembra-se que o agente, na definição do Código Civil, é aquele que promove os negócios jurídicos do proponente, ou seja, é a pessoa contratualmente vinculada ao prestador do serviço ou ao negociador do bem e, quando envolvido no serviço de transporte é o promovedor dos serviços que serão prestados pelo transportador.

Por sua vez, é notório que na relação de transporte o remetente ou destinatário não está ofertando ou propondo qualquer serviço, mas sim sendo o tomador dos serviços a serem prestados por terceiros⁹¹.

Sob a ótica do Código Civil, o agente de cargas é aquele que promove negócios/serviços a favor do proponente (prestador de serviços). Assim, parece-nos estranho atrelar a nomenclatura de agente àquele que representa o contratante do serviço de transporte (importador ou exportador), ao passo que referida função – diferentemente do que pressupõe o Decreto-lei nº 37/66 - é própria de uma relação contratual de mandato, tipificada nos artigos 653 e seguintes do Código Civil⁹².

Ao representar o embarcador, o “agente de carga” - denominado pelo Direito Marítimo, nestas circunstâncias, de transitário de carga (*freight forwarder*) - compromete-se a lidar com a movimentação das mercadorias de um ponto a outro em nome do contratante. Atuando não apenas na contratação do transporte, mas também na execução de operações antecedentes e consequentes ao transporte marítimo⁹³.

Nesse sentido, Castro Junior destaca que além de representar os embarcadores, o *freight forwarder* processa a documentação e/ou executa atividades necessárias para embarque das mercadorias. Dentre os serviços desempenhados, a depender da contratação realizada, destaca o despacho de mercadoria por meio de representação, pedido de carga, elaboração e

⁹¹ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte: atuação do agente de carga**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110, 2014.

⁹² BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm> Acesso em: 04 jan. 2017.

⁹³ Segundo MARTINS: o Transitário de carga (*freight forwarder* ou *forwarding agent*) é um agente de carga que presta serviços na execução das operações anteriores ou posteriores relativas ao transporte marítimo. No Brasil o transitário é mandatário do embarcador. Destarte, inobstante o transitário proceda a realização de toda a operação anterior ou posterior ao transporte marítimo propriamente dito, atua, no entanto, em nome e sob responsabilidade do embarcador – exportador ou importador. MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**, vol. I. 3. ed. rev., ampl. E atual. Barueri: Manole, 2008. p. 327/328.

processamento de declarações de exportação, conhecimento de embarques marítimos e outros documentos de exportação, reserva e confirmação de espaços de carga, obtenção de espaços para armazenagem de carga, seguro e demais serviços correlatos⁹⁴.

Logo, pode-se falar que o transitário de carga é a “figura ideal para uma terceirização de serviço do embarcador ou consignatário da carga providenciando em seu lugar todas as operações necessárias a isso”⁹⁵.

Até mesmo porque, caso o embarcador fosse o encarregado por atuar - por conta própria - nas referidas atividades (organizar documentação de comércio e finanças; negociar contratos de frete; e monitorar o movimento da carga, transporte, licenças, inspeções portuárias e todas as outras atividades correlatas ao transporte), certamente a operação seria muito mais complexa e dificultosa. Isto se dá haja vista que aquele, via de regra, não possui o conhecimento suficiente sobre os mais diversos trâmites logísticos internacionais do transporte da carga.

E é exatamente nesse ponto que o serviço de um transitário de carga se demonstra relevante, enquanto pessoa jurídica estabelecida e detentora da *expertise* logística, este se torna deveras necessário à contratação do transporte internacional de cargas.

A respeito da capacitação e atribuições (próprias ou terceirizadas) desenvolvidas pelo transitário de carga, a serem analisadas quando da contratação, Manaadiar elenca as seguintes:

1. Experiência em todos os modos de transporte - estrada, trilho, ar e mar;
2. Capacidade de fornecer soluções de transporte de carga econômicas e eficientes com base no requisito do cliente;
3. Capacidade de arrumar o armazenamento para a carga;
4. Capacidade de organizar a distribuição ou o "encaminhamento"

⁹⁴ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito Regulatório e Inovação na Regulação de Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil**. Florianópolis: Conceito Editorial. 2009. p. 218/219.

⁹⁵ KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga**: prática e exercícios. 3. Ed. São Paulo: Lex, 2005, p. 92.

- da carga de acordo com as instruções de seu cliente;
5. Capacidade de negociar tarifas de frete com a linha de transporte;
 6. Capacidade de reservar carga com a linha de navegação de acordo com a exigência do cliente ou sob seu próprio contrato;
 7. Organizar o transporte da carga de / para as instalações e o porto dos clientes;
 8. Ter conhecimento profundo do movimento de carga sobre fronteira
 9. Capacidade de organizar o desembaraço aduaneiro (caso tal serviço seja englobado na negociação com o seu cliente) e etc...⁹⁶

Tais capacidades são meramente exemplificativas, ao passo que inexistente uma regulamentação global ou requisito de licenciamento para aqueles que pretendem se tornar um transitário de carga (*freight forwarder*), situação distinta do que ocorre com um despachante aduaneiro, por exemplo.

A respeito desta temática, importante esclarecer que embora não haja um regramento global sobre este intermediário, países como os Estados Unidos da América⁹⁷ e a China exigem – ao contrário do Brasil - uma espécie de licenciamento para as pessoas jurídicas que pretendem atuar como transitário de carga⁹⁸.

Assim, naqueles países há critérios e regras a serem observados quando da constituição de tal empresa, sendo que para os países que não dispõem de regramento específico faz-se menção às qualificações supracitadas, utilizadas como praxe no comércio internacional.

Diante do exposto, tem-se que o agente de cargas tipificado no Decreto-lei nº 37/66 é, na verdade, o representante do embarcador da carga, contratado para praticar atos ou administrar interesses em seu nome, a exemplo da contratação do

⁹⁶ MANAADIAR, Hariesh. **Who is a freight forwarder**. Disponível em: <<https://shippingandfreightresource.com/who-is-a-freight-forwarder/>>. Acesso em: 28 maio 2017.

⁹⁷ A respeito da regulação do *ocean freight forwarder* nos Estados Unidos da América, CASTRO JUNIOR dispõe: Para exercer a sua função, o *ocean freight forwarder* deve possuir licença fornecida pela *FMC*, através de formulário padronizado – *Form FMC 18* - pagar uma taxa, bem como cumprir os requisitos exigidos pela *FMC*. (CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito Regulatório e Inovação na Regulação de Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009. p. 218.)

⁹⁸ MANAADIAR, Hariesh. **Who is a freight forwarder**. Disponível em: <https://shippingandfreightresource.com/who-is-a-freight-forwarder/>. Acesso em: 28 de maio de 2017.

transporte marítimo do transportador, em nome daquele (exportador ou importador),⁹⁹ e independe de licença prévia.

Trata-se, pois, de relação contratual de mandato, onde o transitário de carga, não presta o serviço de transporte ao embarcador ou destinatário da mercadoria, mas o representa praticando atos em seu nome.

Em razão dos argumentos esposados, vislumbra-se que a natureza jurídica do agente de cargas - comercialmente adotada no mercado – nem sempre terá o mesmo valor axiológico, devendo ser analisada a função exercida por tais empresas em cada operação.

Tendo em vista a dificuldade de se apontar a natureza jurídica que abrange as diversas funções e serviço(s) prestado(s) por este intermediário logístico, surgiu, conjuntamente, a insegurança jurídica tributária.

Atualmente, pessoas jurídicas do ramo ficam receosas sobre o enquadramento tributário de seus serviços e a depender do entendimento administrativo-judicial regional (Fazenda Municipal e Tribunais de Justiça Estaduais) a carga tributária será bastante diversificada.

Tudo partirá da resposta aplicável às seguintes premissas adotadas: Qual é o serviço em análise? Trata-se de competência municipal? Há previsão legal para a cobrança de ISSQN sobre estes serviços? Seria o serviço prestado considerado pela legislação como exportação de serviços, logo não tributável? Em determinada situação, a empresa dita como agente de carga, atua como tal?

Enfim, diversos são os questionamentos realizados pela autoridade autuante e, a depender das premissas utilizadas, o serviço qualificado será distinto e a alíquota, por conseguinte, também o será.

⁹⁹ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte: atuação do agente de carga.** Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110, 2014

Por inexistir uma lei específica – para sanar as dúvidas a respeito do enquadramento jurídico do agente de carga – tampouco ensaios científicos concisos a respeito, tais sociedades empresariais ficam à mercê daqueles que fixarão a tributação (em casos de lançamento por ofício) e daqueles julgadores que aplicarão seu livre convencimento aos argumentos suscitados pelas partes, que conforme será abordado, demonstra demasiada oscilação nos tribunais nacionais.

Frente a tal fenômeno, pretendeu-se esclarecer neste Capítulo 1 as atividades e funções desempenhadas pelo intermediário logístico denominado de “agente de carga”, passando-se a analisar a tributação municipal incidente sobre os serviços por estes prestados no Capítulo 2.

CAPÍTULO 2

TRIBUTAÇÃO MUNICIPAL INCIDENTE SOBRE O(S) SERVIÇO(S) DO AGENTE DE CARGAS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

2.1 Aspectos introdutórios

Inicialmente, antes de se abordar e aprofundar na análise de tributação municipal, mais propriamente, o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, incidente sobre o serviço prestado pelo agente de carga – nas mais frequentes searas de atuação – é necessário definir algumas premissas, que serão indispensáveis para a conclusão desta pesquisa.

Nesse enfoque, serão abordadas a interpretação restritiva do artigo 110 do Código Tributário Nacional (CTN); o conceito de prestação de serviço (*latu sensu*); e o conceito de prestação de serviço de transporte marítimo internacional de cargas.

2.1.1 Da interpretação restritiva do artigo 110 do Código Tributário Nacional

Ao dispor sobre a interpretação e integração da legislação tributária, o CTN deixa clara a impossibilidade de lei tributária alterar a definição, o conteúdo e o alcance de institutos, conceitos e formas de direito privado, utilizados, expressa ou implicitamente, pela Constituição Federal, pelas Constituições dos Estados, ou pelas Leis Orgânicas do Distrito Federal ou dos Municípios, para definir ou limitar competências tributárias.

Por oportuno, transcreve-se o dispositivo do CTN que contém a regra de interpretação restritiva às leis tributárias:

Art. 110. A lei tributária não pode alterar a definição, o conteúdo e o alcance de institutos, conceitos e formas de direito privado, utilizados, expressa ou implicitamente, pela Constituição Federal, pelas Constituições dos Estados, ou pelas Leis Orgânicas do Distrito Federal ou dos Municípios, para definir ou limitar competências tributárias.

A rigor, a faculdade de definição e limitação de competências tributárias é matéria disciplinada exclusivamente pela Constituição Federal, não podendo uma lei de caráter infraconstitucional inovar e/ou modificar, por vias oblíquas, a definição, conteúdo e alcance dos institutos, conceitos e formas, próprias do direito privado, previstos na CRFB/88¹⁰⁰.

Caso a prerrogativa de alteração de conceito de direito privado, do qual o legislador constituinte fez uso na definição ou limitação da competência tributária fosse conferida ao legislador ordinário, estar-se-ia legitimando a mudança da Constituição Federal (notadamente rígida) por norma infraconstitucional, o que é vedado pelo ordenamento jurídico brasileiro¹⁰¹.

Nesse sentido, destaca-se entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal (STF), cujo teor enaltece o artigo 110 do CTN, nos exatos termos apostos acima:

Tributo - Figurino constitucional. A supremacia da Carta Federal é conducente a glosar-se a cobrança de tributo discrepante daqueles nela previstos. Imposto sobre serviços - Contrato de locação. A terminologia constitucional do Imposto sobre Serviços revela o objeto da tributação. Conflita com a Lei Maior dispositivo que imponha o tributo considerado contrato de locação de bem móvel. Em Direito, os institutos, as expressões e os vocábulos têm sentido próprio, descabendo confundir a locação de serviços com a de móveis, práticas diversas regidas pelo Código Civil, cujas definições são de observância inafastável - artigo 110 do Código Tributário Nacional.¹⁰²

De tal modo, o legislador que editar norma tributária, não poderá alterar os institutos, expressões, conceitos e vocábulos, devidamente estabelecidos no ramo do direito privado, sob pena de ser considerado inconstitucional.

¹⁰⁰ ALEXANDRE, Ricardo. **Direito tributário esquematizado**. 7. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense. 2013. p. 246.

¹⁰¹ ALEXANDRE, Ricardo. **Direito tributário esquematizado**. 7. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense. 2013. p. 246.

¹⁰² BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 116121**. Relator Min. Marco Aurélio, Tribunal Pleno, julgamento em 11.10.2000, DJ de 25.5.2001. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumario.asp?sumula=1286>. Acesso em: 02 jul. 2017.

2.1.2 Do conceito de prestação de serviço

Tendo em vista que a legislação tributária necessariamente deverá respeitar os conceitos, definições e institutos do direito privado, é necessário esclarecer, desde já o conceito de prestação de serviço, regulamentado no Código Civil brasileiro.

Por prestação de serviço se entende toda “prestação de esforço humano a terceiros, com conteúdo econômico, em caráter negocial, sob regime de direito privado, tendente à obtenção de um bem material ou imaterial”¹⁰³.

Venosa, contribui com a posição acima ao destacar que o objeto de um contrato de prestação de serviços é a obrigação de fazer uma conduta, tanto material, quanto intelectual¹⁰⁴.

Ter-se-ia, portanto, na relação contratual de prestação de serviços, um sujeito encarregado à atividade de servir/realizar as tarefas especificadas contratualmente a outrem, sendo este denominado tomador de serviço, enquanto aquele denominado prestador de serviço.

No ponto, é elementar destacar que para a caracterização do contrato de prestação de serviço não deverão estar presentes os elementos basilares de relação trabalhista (ex.: subordinação, hierarquia etc.).

Este é o entendimento traçado por Justen Filho, o qual assim define a prestação de serviços:

[...] prestação de utilidade (material ou não) de qualquer natureza, efetuada sob regime de Direito Privado mas não sob regime trabalhista, qualificável como execução de obrigação de fazer, decorrente de um contrato bilateral¹⁰⁵.

¹⁰³ BARRETO, Aires Fernandino. **ISS na Constituição e na Lei**. São Paulo: Dialética, 2003.

¹⁰⁴ VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil**: contratos em espécies. 12. ed. 3. v. São Paulo: Atlas, 2012, p. 2009.

¹⁰⁵ JUSTEN FILHO, Marçal. **O ISS e a Constituição de 1988 e o Decreto-lei n. 406**, in Revista Dialética de Direito Tributário, São Paulo: Oliveira Rocha, 1995, p. 66.

Carvalho, a seu turno, sustenta que para a configuração da prestação de serviços é necessário que ocorra “o exercício, por parte de alguém (prestador), de atuação que tenha por objetivo produzir uma utilidade relativamente a outra pessoa (tomador), a qual remunera o prestador (preço do serviço) ”. Também destaca a necessidade da atividade realizada (pelo prestador), apresentar-se sob a forma de “obrigação de fazer”¹⁰⁶.

Assim, tem-se como prestação de serviço uma atividade (obrigação de fazer), material ou intelectual, desempenhada por um sujeito a outrem, mediante uma remuneração, sem que haja vínculo trabalhista.

Traçado uma premissa acerca do conceito geral de prestação de serviços, passa-se à análise da prestação do serviço de transporte marítimo internacional de cargas.

2.1.3 Do contrato de prestação de serviço de transporte marítimo internacional de cargas

A evolução histórica revela o transporte marítimo como o maior e mais antigo meio pelo qual se transportam e comercializam mercadorias no âmbito internacional, operando como verdadeiro propulsor da economia mundial ao longo de muitos anos¹⁰⁷.

O avanço na comercialização de mercadorias faz com que todos os países que disponham de litoral explorem de modo organizado a atividade de transporte marítimo, impulsionando índices superavitários nas respectivas balanças comerciais.

No Brasil, o transporte marítimo é um modal de grande destaque, principalmente, no que tange às operações logísticas (de mercadorias) internas e externas.

Para que o transporte marítimo de cargas seja efetivado, à luz do Código

¹⁰⁶ CARVALHO, Paulo de Barros. **Direito Tributário: Linguagem e Método**. 4. ed. São Paulo: Noeses, 2011. p. 773/774.

¹⁰⁷ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito marítimo: made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007, p. 12.

Civil Brasileiro, faz-se necessário que um sujeito, mediante retribuição, obrigue-se a transportar determinada mercadoria de um ponto a outro, perfectibilizando, desta maneira, o contrato de prestação do serviço de transporte¹⁰⁸.

Veja-se que as partes envolvidas na relação de transporte são o embarcador (quem comercializa a carga com o destinatário e a entrega ao transportador para embarque), o transportador (responsável pela travessia marítima incólume da carga) e o destinatário-consignatário (pessoa destinada a receber a mercadoria)¹⁰⁹.

Ao longo dos anos, o transporte marítimo internacional de cargas regeu-se pelos usos e costumes do mar, sendo necessária a edição de diversos tratados internacionais que delimitassem algumas diretrizes no que tange às responsabilidades, direitos e deveres das partes contratantes.

Até mesmo porque, na maioria das vezes, as partes se encontram em espaços geográficos diametralmente opostos, sob a égide de sistemas jurídicos diversos.

Atualmente, um dos documentos hábeis a evidenciar a relação de transporte marítimo internacional de cargas, bastante utilizado, é o denominado “conhecimento de embarque”, também conhecido pela doutrina como conhecimento de carga, conhecimento de transporte, *bill of lading*, ou ainda, simplesmente BL¹¹⁰.

Tal documento se presta a três funções principais, quais sejam: (i) recibo da mercadoria; (ii) prova da propriedade da mercadoria - título de crédito e (iii) evidência escrita dos termos e condições do transporte pactuado¹¹¹.

A função de recibo da carga resta deflagrada com o recebimento das mercadorias a bordo do navio transportador, indicando que as mesmas estão sob custódia deste que, por sua vez, obriga-se a entregá-las no destino contratado, a

¹⁰⁸ DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**, 3º volume: teoria das obrigações contratuais e extracontratuais. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 496.

¹⁰⁹ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 2.v. Barueri: Manole, 2008. p. 259.

¹¹⁰ ANJOS, José Haroldo dos. **Curso de Direito Marítimo**. Renovar: 1992. p. 217.

¹¹¹ ANJOS, José Haroldo dos. **Curso de Direito Marítimo**. Renovar: 1992. p. 217.

quem forem consignadas¹¹².

Ao receber a mercadoria, cabe ao transportador emitir o conhecimento de embarque, identificando que recebeu do embarcador determinada carga com suas especificações (natureza, valor, peso, quantidade etc.)¹¹³.

Ato contínuo, o transportador entregará o conhecimento de embarque ao embarcador, o qual se manterá na posse deste documento até que haja o pagamento da mercadoria pelo seu respectivo destinatário. Recebido o valor devido pela venda das mercadorias, o embarcador encaminhará o conhecimento de embarque original ao destinatário-consignatário da carga, a fim de que este o entregue ao transportador, para obtenção da carga¹¹⁴.

Sobre os contratos de prestação de serviço de transporte, os quais são evidenciados, não raras vezes, pelos conhecimentos de embarque, determina o Código Civil¹¹⁵:

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

A legislação específica a que se reporta o Código Civil, por sua vez, define o serviço de transporte internacional, de modo a diferenciá-lo de forma clara do transporte nacional.

Nesse sentido, a título exemplificativo, apresenta-se o parágrafo único do artigo 2º da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998¹¹⁶, que assim dispõe:

Art. 2º - [...] Parágrafo único. O Transporte Multimodal de Cargas é:

¹¹² GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. p. 277.

¹¹³ Art. 743 do Código Civil Brasileiro: A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço.

¹¹⁴ O início desta construção científica (Item 2.1.3 - Do contrato de serviço de transporte internacional de cargas), até o referido parágrafo, fora retirada do artigo de minha autoria, em conjunto com o autor Orlando da Silva Neto. DA SILVA NETO, Orlando; ROSA, Danielle. **O Endosso do conhecimento de embarque no transporte marítimo internacional**: limites e implicações. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. vol. 6. nº 36. São Paulo: IOB, 2017.

¹¹⁵ BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 04 de jan. 2017.

¹¹⁶ BRASIL. **Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm. Acesso em: 04 de jan. 2017.

I - nacional, quando os pontos de embarque e de destino estiverem situados no território nacional;

II - internacional, quando o ponto de embarque ou de destino estiver situado fora do território nacional.

Da base legal acima, extrai-se a definição do conceito de transporte internacional como aquele cujo ponto de embarque ou de destino estiver situado fora do território nacional.

Tais informações, no modal marítimo, são identificadas no conhecimento de embarque, cuja descrição impõe a menção do porto de origem e do respectivo porto de destino¹¹⁷.

De tal modo, caso o porto de embarque ou de destino estiver situado fora do território nacional, ter-se-á uma relação de serviço de transporte marítimo internacional.

Por oportuno, convém esclarecer que os termos da condição de venda (*International Commercial Terms - INCOTERM*¹¹⁸), dentre os quais se exalta a responsabilidade assumida pelo pagamento dos custos do transporte, são consignados em documento próprio, denominado fatura comercial (*commercial invoice*)¹¹⁹.

¹¹⁷ Art. 575 do Código Comercial - O conhecimento deve ser datado, e declarar: 1 - o nome do capitão, e o do carregador e consignatário (podendo omitir-se o nome deste se for à ordem), e o nome e porte do navio; 2 - a qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem; 3 - **o lugar da partida e o do destino**, com declaração das escalas, havendo-as; 4 - o preço do frete e primagem, se esta for estipulada, e o lugar e forma do pagamento; 5 - a assinatura do capitão (artigo nº. 577), e a do carregador. (Grifou-se). BRASIL. **Lei nº 556, de 25 de junho de 1850.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm. Acesso em: 10 de julho de 2017.

¹¹⁸ “Os INCOTERMS são representados por siglas. As regras estabelecidas internacionalmente são uniformes e imparciais e servem de base para negociação no comércio entre países”. BANCO DO BRASIL. **Termos Internacionais de Comércio (INCOTERMS).** Disponível em: <http://www.bb.com.br/docs/pub/dicex/dwn/IncotermsRevised.pdf>. Acesso em: 10 de julho de 2017.

¹¹⁹ As informações necessárias à fatura comercial estão dispostas no Regulamento Aduaneiro, que assim dispõe:

Art. 557. A fatura comercial deverá conter as seguintes indicações:

I - nome e endereço, completos, do exportador;

II - nome e endereço, completos, do importador e, se for caso, do adquirente ou do encomendante predeterminado;

III - especificação das mercadorias em português ou em idioma oficial do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, ou, se em outro idioma, acompanhada de tradução em língua portuguesa, a critério da autoridade aduaneira, contendo as denominações próprias e comerciais, com a indicação dos elementos indispensáveis a sua perfeita identificação;

É por meio de tal documento que se pode verificar qual das partes envolvidas na operação, responsabilizou-se pela contratação e pagamento do transporte marítimo internacional, propriamente dito.

Assim, uma vez realizado uma breve explanação sobre a interpretação restritiva do CTN; conceito de prestação de serviços (*latu sensu*), e o contrato de prestação de serviço de transporte marítimo internacional de cargas; retoma-se à análise das regras que permeiam a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN).

2.2 Do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)

Com redação constitucional aposta no artigo 156, inciso III¹²⁰, tem-se que o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza perfaz a competência do Distrito Federal e Municípios da Federação Brasileira, aos quais caberá instituí-lo, ressalvados os serviços compreendidos no artigo 155, inciso II¹²¹, da CRFB/88, mediante definição em lei complementar.

IV - marca, numeração e, se houver, número de referência dos volumes;

V - quantidade e espécie dos volumes;

VI - peso bruto dos volumes, entendendo-se, como tal, o da mercadoria com todos os seus recipientes, embalagens e demais envoltórios;

VII - peso líquido, assim considerado o da mercadoria livre de todo e qualquer envoltório;

VIII - país de origem, como tal entendido aquele onde houver sido produzida a mercadoria ou onde tiver ocorrido a última transformação substancial;

IX - país de aquisição, assim considerado aquele do qual a mercadoria foi adquirida para ser exportada para o Brasil, independentemente do país de origem da mercadoria ou de seus insumos;

X - país de procedência, assim considerado aquele onde se encontrava a mercadoria no momento de sua aquisição;

XI - preço unitário e total de cada espécie de mercadoria e, se houver, o montante e a natureza das reduções e dos descontos concedidos;

XII - custo de transporte a que se refere o inciso I do art. 77 e demais despesas relativas às mercadorias especificadas na fatura;

XIII - condições e moeda de pagamento; e

XIV - termo da condição de venda (INCOTERM).

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Institui o Regulamento Aduaneiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 02 de julho de 2017.

¹²⁰ Art. 156. Compete aos Municípios instituir impostos sobre: [...] III - serviços de qualquer natureza, não compreendidos no art. 155, II, definidos em lei complementar.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 02 abr. 2017.

¹²¹ Art. 155. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre: [...] II - operações

Do texto constitucional, infere-se a necessidade da definição dos serviços passíveis de tributação pelo ISSQN, por meio da publicação de uma lei complementar.

A espécie normativa vigente para tal finalidade é a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, cujo artigo 1º, define o fato gerador do ISSQN:

Art. 1º. O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, tem como fato gerador a prestação de serviços constantes da lista anexa, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador.

§ 1º. O imposto incide também sobre o serviço proveniente do exterior do País ou cuja prestação se tenha iniciado no exterior do País.

§ 2º. Ressalvadas as exceções expressas na lista anexa, os serviços nela mencionados não ficam sujeitos ao Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS, ainda que sua prestação envolva fornecimento de mercadorias.

§ 3º. O imposto de que trata esta Lei Complementar incide ainda sobre os serviços prestados mediante a utilização de bens e serviços públicos explorados economicamente mediante autorização, permissão ou concessão, com o pagamento de tarifa, preço ou pedágio pelo usuário final do serviço.

§ 4º. A incidência do imposto não depende da denominação dada ao serviço prestado.

Com base no artigo exposto, tem-se como fator gerador do ISSQN: (i) a prestação dos serviços constantes na Lei Complementar nº 116/2003, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador; (ii) o serviço proveniente do exterior do País ou cuja prestação se tenha iniciado no exterior do País; e (iii) os serviços prestados mediante a utilização de bens e serviços públicos explorados economicamente mediante autorização, permissão ou concessão, com o pagamento de tarifa, preço ou pedágio pelo usuário final do serviço.

relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior. BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm> Acesso em: 02 abr. 2017.

Com relação aos demais denominadores da descrição legal abstrata do imposto, destaca-se que, via de regra, o contribuinte é o prestador do serviço (art. 5º da LC nº 116/2003), o sujeito ativo o município¹²², a base de cálculo é o preço do serviço (art. 7º da LC nº 116/2003) e a alíquota será aquela prevista na lei do imposto. Com relação ao espaço e ao tempo da incidência do ISSQN, tem-se, sucessivamente, a extensão territorial do Município (também do Distrito Federal) e o momento da prestação do serviço.

Embora fortemente criticado pela doutrina, optou-se por manter a terminologia de “fato gerador” neste ensaio científico, por ser a nomenclatura adotada pela lei tributária. A esse propósito, cita-se abaixo vertentes da censura doutrinária sobre a expressão “fato gerador”:

Uma das vertentes da censura feita à expressão está em que o qualificativo “gerador” não deveria ser atribuído ao fato, mas à lei, pois o que gera a relação jurídica tributária é a incidência da lei sobre o fato. [...] Além disso, a expressão seria dúbia, por designar duas realidades distintas: a) a descrição legal abstrata (por exemplo: “o fato gerador do imposto de renda é a aquisição de renda”) e b) o acontecimento concreto, que corresponda àquela descrição hipotética (por exemplo: “ocorreu o fato gerador do imposto de renda, pois a empresa ‘X’ apurou lucro real”). Cada uma dessas distintas realidades – afirma-se – mereceria epíteto específico¹²³.

Do excerto acima, é clara a aceção de que grande parte da doutrina vem a diferenciar as duas realidades tributárias de (i) descrição legal abstrata e (ii) acontecimento concreto, que corresponda àquela descrição hipotética, considerados pela legislação, simultaneamente, como fato gerador.

A respeito da diferenciação das realidades tributárias, destaca-se que Becker, após afirmar que o fato gerador nada gera a não ser confusão intelectual, fragmentou a (i) descrição legal abstrata do (ii) acontecimento concreto, sob a designação de “hipótese de incidência” e “hipótese de incidência realizada”¹²⁴.

¹²² Destaca-se que por força dos artigos 32, § 1º, e 147 da CRFB/88, o Distrito Federal também possui competência para instituir os impostos municipais.

¹²³ AMARO, Luciano. **Direito tributário brasileiro**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 284.

¹²⁴ BECKER, Alfredo Augusto. **Teoria geral do direito tributário**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1972. p. 267 e 288.

Por sua vez, autores como Ataliba e Carvalho endossaram a nomenclatura “hipótese de incidência” atribuída à descrição legal abstrata, contudo, nomearam o acontecimento concreto, sucessivamente como “fato imponível”¹²⁵ e “fato jurídico tributário”¹²⁶.

Desta forma, levando-se em consideração o entendimento doutrinário supracitado e a frequente utilização acadêmica de uma fórmula capaz de extrair a *expressão mínima e irredutível de manifestação do deôntico, em sentido completo*, doravante denominada Regra-Matriz de Incidência Tributária (RMIT)¹²⁷, apresenta-se esta norma padrão aplicável ao ISSQN, pautada no modelo constitucional, formulada por Carvalho:

Hipótese:

- ✓ Critério material: prestar serviços de qualquer natureza, excetuando-se os serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação;
- ✓ Critério espacial: âmbito territorial do Município;
- ✓ Critério temporal: momento da prestação do serviço.

Consequência:

- ✓ Critério pessoal: sujeito ativo: Município; sujeito passivo: prestador do serviço;
- ✓ Critério quantitativo: base de cálculo: preço do serviço; alíquota: aquela prevista na legislação do imposto¹²⁸.

¹²⁵ ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de incidência tributária**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1973. p. 55.

¹²⁶ CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de direito tributário**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1993. p. 160.

¹²⁷ Segundo Paulo de Barros Carvalho, a Regra-Matriz de Incidência Tributária será dotada de um critério material (comportamento de uma pessoa, representado por verbo pessoal e de predicação incompleta, seguido pelo complemento), condicionado no tempo (critério temporal) e no espaço (critério espacial), cuja consequência é representada por um critério pessoal (sujeito ativo e sujeito passivo) e um critério quantitativo (base de cálculo e alíquota).

¹²⁸ CARVALHO, Paulo de Barros. O conceito de “exportação de serviços” para fins de não incidência do ISSQN. *In*: BRITO, Demes de. **Temas atuais do direito aduaneiro brasileiro e notas sobre o direito internacional**: teoria e prática. 1. ed. São Paulo: IOB, 2012. p. 174.

A regra supracitada é uma fórmula simplificadora, pautada no texto constitucional, mas não esgota, de modo algum, a gama de liberdades legislativa (alcançada por meio da edição da lei complementar).

Isso porque, apesar da CRFB/88 ter utilizado a expressão “Qualquer Natureza”, o arquétipo do imposto (referido no artigo 1º da LC nº 116/2003) deixa claro que os serviços sujeitos ao ISSQN são apenas aqueles previstos na lista anexa à Lei Complementar¹²⁹.

Tal previsão legal gerou grande discussão jurisprudencial, ao passo que se fazia necessário esclarecer a abrangência da própria lista anexa, ou seja, precisava-se delimitar se a mesma seria taxativa ou meramente exemplificativa.

Instado a se manifestar sobre o ponto controvertido, o Supremo Tribunal Federal (STF) se posicionou no sentido de que as categorias de serviços elencadas na lista anexa da LC nº 116/2003 deveriam ser entendidas como taxativas, enquanto que os itens de serviços seriam interpretados como exemplificativos:

CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. ISS. LEI COMPLEMENTAR: LISTA DE SERVIÇOS: CARÁTER TAXATIVO. LEI COMPLEMENTAR 56, DE 1987: SERVIÇOS EXECUTADOS POR INSTITUIÇÕES AUTORIZADAS A FUNCIONAR PELO BANCO CENTRAL: EXCLUSÃO. I. - É taxativa, ou limitativa, e não simplesmente exemplificativa, a lista de serviços anexa à lei complementar, embora comportem interpretação ampla os seus tópicos. Cuida-se, no caso, da lista anexa à Lei Complementar 56/87. II. - Precedentes do Supremo Tribunal Federal. III. - Ilegitimidade da exigência do ISS sobre serviços expressamente excluídos da lista anexa à Lei Complementar 56/87. IV. - RE conhecido e provido¹³⁰.

¹²⁹ Importante consignar que desde a vigência da Constituição da República Federativa do Brasil de 1967 até a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, essa lista veio sendo paulatinamente aumentada pelas seguintes normas: (1ª) Decreto-lei 406/68: 29 itens; (2ª) Decreto-lei 834/69: 67 itens; (3ª) Lei Complementar 56/87: 100 itens; (4ª) Lei Complementar 100/99: acrescentou um novo item à lista criada pela LC 56/87; (5ª) Lei Complementar 116/03: redefiniu a lista, que passou a contar com 40 itens e 193 subitens.

BRIGAGÃO, Gustavo. **Lista de serviços não pode extrapolar seus limites**. In: Consultor Tributário – CONJUR. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2013-set-25/consultor-tributario-lista-servicos-nao-extrapolar-limites>. Acesso em: 02 de julho de 2017.

¹³⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 361.829, 2ª Turma, de 13.12.2005.

Da leitura da ementa acima, é elementar a compreensão de que a administração pública e os contribuintes devem se ater às categorias descritas na lei complementar, notadamente taxativas, com a ressalva de que a denominação do serviço não prevalecerá sobre sua natureza jurídica.

Isto é, o nome atribuído (pelo prestador do serviço, pela autoridade administrativa, por lei ou ato infra legal) ao serviço prestado, jamais se sobreporá à essência da atividade realizada, tal qual impõe o artigo 4º, inciso I, do CTN¹³¹.

Doutro turno, constata-se que no artigo 2º da LC nº 116/2003 foram enumeradas – expressamente - as hipóteses de não incidência do ISSQN, no intuito de restringir, ainda mais, o campo de incidência tributária do imposto.

Vejamos:

Art. 2º O imposto não incide sobre:

I – as exportações de serviços para o exterior do País;

II – a prestação de serviços em relação de emprego, dos trabalhadores avulsos, dos diretores e membros de conselho consultivo ou de conselho fiscal de sociedades e fundações, bem como dos sócios-gerentes e dos gerentes-delegados;

III – o valor intermediado no mercado de títulos e valores mobiliários, o valor dos depósitos bancários, o principal, juros e acréscimos moratórios relativos a operações de crédito realizadas por instituições financeiras.

Parágrafo único. Não se enquadram no disposto no inciso I os serviços desenvolvidos no Brasil, cujo resultado aqui se verifique, ainda que o pagamento seja feito por residente no exterior.

Importante ponderar que o artigo 2º, inciso I, da LC nº 116/2003, decorre do permissivo veiculado pelo artigo 156, § 3º, inciso II¹³², da CRFB/88, que

¹³¹ Art. 4º A natureza jurídica específica do tributo é determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevantes para qualificá-la: I - a denominação e demais características formais adotadas pela lei.

BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172.htm>. Acesso em: 02 jul. 2017.

¹³² Art. 156. Compete aos Municípios instituir impostos sobre: [...] III - serviços de qualquer natureza, não compreendidos no art. 155, II, definidos em lei complementar. [...] § 3º Em relação ao imposto previsto no inciso III do caput deste artigo, cabe à lei complementar: [...] II - excluir da sua incidência exportações de serviços para o exterior.

possibilitou à União Federal a prerrogativa de instituir isenção de tributo que não seja de sua competência.

Referida isenção heterônoma, segundo Carvalho, revela que o “legislador constituinte pretendeu preservar o princípio da não oneração das exportações com tributos que possam afetar a inserção comercial brasileira no mercado internacional”¹³³.

Da dicção do artigo supracitado, compreende-se que serão desonerados do ISSQN os serviços (i) desenvolvidos no exterior, desde que lá produzam resultados (efeito); bem como os serviços (ii) desenvolvidos/executados no Brasil, cujo resultado (efeito) se verifique no exterior.

Para fins de delimitação semântica da expressão “resultado”, considera-se este a “consequência final do serviço prestado, consistente no proveito que dele decorre”. Tendo em vista que a prestação de serviço será uma obrigação de fazer, o resultado será o benefício decorrente da utilidade material ou imaterial desenvolvida¹³⁴.

A esse propósito, Brigagão reforça que o conceito de “resultado” “está diretamente relacionado com o objetivo pretendido pelo seu tomador ao contratá-lo, que certamente não é a execução do serviço em si, mas o benefício dele decorrente. Logo, o resultado do serviço se verificará no local onde ele produza os efeitos que lhes são próprios”¹³⁵.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 02 abr. 2017.

¹³³ CARVALHO, Paulo de Barros. O conceito de “exportação de serviços” para fins de não incidência do ISSQN. *In*: BRITO, Demes de. **Temas atuais do direito aduaneiro brasileiro e notas sobre o direito internacional**: teoria e prática. 1. ed. São Paulo: IOB, 2012. p. 178.

¹³⁴ CARVALHO, Paulo de Barros. O conceito de “exportação de serviços” para fins de não incidência do ISSQN. *In*: BRITO, Demes de. **Temas atuais do direito aduaneiro brasileiro e notas sobre o direito internacional**: teoria e prática. 1. ed. São Paulo: IOB, 2012. p. 178.

¹³⁵ BRIGAGÃO, Gustavo. **ISS não incide sobre exportação de serviços**. *In*: Consultor tributário. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2013-jul-31/consultor-tributario-iss-nao-incide-exportacao-servicos>>. Acesso em: 02 de julho de 2017.

A corroborar, Schoueri fundamenta que o local do resultado se descobre com base no lugar em que o serviço trouxe utilidade, vale dizer, pelo lugar onde se necessitou do serviço. Para o autor, o resultado se refere, em especial, à causa do contrato¹³⁶.

Para melhor aclarar o enunciado, apresenta-se um quadro sinótico, por meio do qual se apresentam as variáveis envolvendo o desenvolvimento do serviço e o seu respectivo resultado:

Quadro IV – Análise de exportação/importação de serviços

Caso	Local em que o serviço é desenvolvido	Local em que se verifica o resultado do serviço	Figura jurídica
1	Território Nacional	Território Nacional	Prestação interna de serviços
2	Território Nacional	Exterior	Exportação de serviços
3	Exterior	Território Nacional	Importação de serviços
4	Exterior	Exterior	Exportação de serviços

Fonte: CARVALHO, Paulo de Barros¹³⁷.

¹³⁶ Para Schoueri: “Com efeito, importação e exportação são dois lados de uma mesma moeda, devendo a interpretação de um conceito conduzir necessariamente ao significado diametralmente oposto em relação ao outro, em homenagem à coerência por que deve se pautar o legislador. Descobre-se o local do resultado com base no lugar em que o serviço trouxe utilidade, vale dizer, pelo lugar onde se necessitou do serviço. O resultado refere-se em especial à “causa do contrato”. SCHOUERI, Luís Eduardo. **ISS sobre a importação de serviços do exterior**. Revista Dialética de Direito Tributário. São Paulo: Dialética, n. 100, jan. 2004, p.43.

¹³⁷ CARVALHO, Paulo de Barros. O conceito de “exportação de serviços” para fins de não incidência do ISSQN. In: BRITO, Demes de. **Temas atuais do direito aduaneiro brasileiro e notas sobre o direito internacional**: teoria e prática. 1. ed. São Paulo: IOB, 2012. p. 178.

A análise dos casos acima mostra uma limitação, ao menos em linhas gerais, do conceito de exportação de serviços, previsto no artigo 2º, da LC nº 116/2003, cuja ocorrência não importará na incidência tributária do ISSQN.

Destarte, uma vez apresentada a RMIT sintetizada do ISSQN, bem como a sua correlata hipótese de não incidência, passa-se à análise do enquadramento (ou não) deste imposto municipal às diversas atividades praticadas pelo intermediário do comércio exterior, comumente denominado pelo mercado de agente de carga.

Para tanto, utilizar-se-á a classificação dos serviços prestados por tal intermediário apostas no Capítulo 1, cotejando-as com as categorias e itens de serviços dispostos na lista anexa à LC nº 116/2003.

2.3. Do ISSQN incidente sobre os serviços prestados pelo agente de carga

Diante da diversidade de funções e serviços prestados pelos agentes de carga que, não raras vezes, prestam serviços sequer condizentes com a modalidade de agenciamento, é que se propagou a celeuma jurídica-administrativa, de cunho tributário (municipal), sobre qual o item de serviço seria adequado a este prestador de serviço na cadeia logística.

Ao analisar os serviços prestados pelo agente de carga, a RFB pontuou que a legislação nacional o classifica como um intermediário que, a bem da verdade, assume o ‘papel’ ou função de representante, conforme bem delineado (com as devidas ressalvas) no Capítulo 1 desta dissertação¹³⁸.

Dando sequência ao raciocínio desenvolvido, a RFB afirmou na Solução de Consulta nº 257, editada pela Coordenação-Geral de Tributação em 2014, que não se trata de uma espécie de empresa caracterizada por uma atividade particular.

¹³⁸ BRASIL. Receita Federal do Brasil. Coordenação-Geral de Tributação. **Solução de Consulta nº 257 – COSIT**. Data 26 de setembro de 2014. p. 6.

Assim, não seria possível identificar um agente de carga apenas, por exemplo, pela descrição de sua razão social ou código CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômica).

Desta forma, é preciso verificar, em cada transação, se a empresa estaria representando o remetente, o consolidador; prestando serviços auxiliares (administrativos e operacionais) à operação de transporte, incluindo os atos materiais necessários para consolidação e desconsolidação; além, é claro, de estar representando o transportador contratual, agenciar o serviço de transporte marítimo a seu favor¹³⁹.

Nesse diapasão, passou-se a discutir, qual seria o item de serviço descrito na lista anexa da LC nº 116/2003 adequado à função do agente de carga, figura esta, notadamente híbrida.

Indo mais além, passou-se até mesmo a questionar se referido serviço seria passível de tributação municipal em todas as suas combinações, dada a função adotada, muitas vezes *sui generis*.

Diante de tantas incertezas e insegurança jurídica envoltas na temática - vez que além da ausência de legislação específica, capaz de delimitar o conceito de agente de carga (em observância à acepção de agenciamento determinada pelo Direito Privado), os poucos Tribunais de Justiça que se manifestaram a respeito de sua natureza jurídica e/ou tributação municipal, apresentaram entendimento dissonante - entendeu-se pela necessidade de se analisar as operações e serviços prestados por tal intermediário de modo fragmentado, tal qual sugerido pela RFB.

Nesse sentido, cabe a transcrição dos seguintes julgados:

Tribunal de Justiça de São Paulo

APELAÇÃO – Mandado de Segurança – Preliminares de carência de ação e ausência de direito líquido e certo e

¹³⁹ BRASIL. Receita Federal do Brasil. Coordenação-Geral de Tributação. **Solução de Consulta nº 257 – COSIT**. Data 26 de setembro de 2014. p. 6.

inadequação da via processual eleita rejeitadas – Empresa impetrante que explora o mercado de agenciamento internacional de cargas, incluindo a desconsolidação documental – atividades de meio e que não podem ser enquadradas no item 33.01 da Lista Anexa à LC nº 116/03 – Não incidência do ISS – Recurso improvido¹⁴⁰.

Tribunal de Justiça de Santa Catarina

TRIBUTÁRIO - AÇÃO ANULATÓRIA FISCAL - ISS - LISTA DE SERVIÇOS - AGENCIAMENTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS - ITEM 10.02 DA LISTA DE SERVIÇOS DA LEI COMPLEMENTAR N. 116/03 - SUBSUNÇÃO O serviço de agenciamento de transporte marítimo de carga não deve ser enquadrado no item 10.06 da lista de serviços da Lei Complementar n. 116/2003, porquanto não tem a mesma essência do agenciamento marítimo. Enquanto neste a agente "atua em nome do armador e contrata os serviços portuários de que necessitam esses navios em águas brasileiras, provendo-lhes todas as necessidades" (REsp n. 792444/RJ, Mina. Eliana Calmon), naquele o prestador do serviço agencia o próprio transporte de cargas em nome de seu cliente (o exportador/importador), intermediando a relação entre embarcador e o responsável pelo navio. Esses serviços, portanto, são abrangidos pelo agenciamento latu sensu previsto no item 10.02 da mencionada lista de serviços¹⁴¹.

De tal modo, pretende-se indicar, qual seria o item de serviço aplicável a este prestador de serviço, levando-se em consideração cada espécie de transação realizada, ou até mesmo a possibilidade de não incidência tributária do ISSQN em determinadas circunstâncias.

Para tanto, será considerada a essência (natureza) do serviço prestado ao invés da nomenclatura que lhe fora atribuída pois, conforme já demonstrado nos itens acima, o Decreto-lei nº 37/66 e a IN RFB nº 800/2007 impuseram o conceito de agente de carga a uma figura que, na maioria das vezes, não atua como tal.

Recorda-se que a faculdade de definição e a limitação de competências tributárias são matérias disciplinadas exclusivamente pela Constituição Federal,

¹⁴⁰ BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação Cível nº 990.10.188996-0**. Comarca: São Paulo. Órgão julgador: 18ª Câmara de Direito Público. Rel. Des. Osvaldo Capraro. Data do julgamento: 19/08/2010.

¹⁴¹ BRASIL. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. **Apelação Cível nº 2011.004689-7**. Comarca de Itajaí. Rel. Des. Luiz César Medeiros. Data do julgamento: 13/12/2011.

portanto, não pode uma lei de caráter infraconstitucional inovar e/ou modificar, por vias oblíquas, a definição, o conteúdo e o alcance dos institutos, conceitos e formas, próprias do direito privado, previstos na CRFB/88¹⁴².

Por tais motivos, passa-se a analisar a incidência (ou não) do ISSQN para cada função desempenhada por este intermediário do transporte marítimo, comercialmente denominado agente de carga, determinando-se o item de serviço possivelmente aplicável a cada operação.

Havendo entendimento diverso a respeito da mesma função, apresentar-se-ão ambos, com a finalidade de enriquecer o presente ensaio científico com as mais diversas interpretações auferidas pelo Poder Judiciário e Poder Executivo (quando da publicação de soluções de consulta).

2.3.1 Do ISSQN incidente sobre os serviços prestados pelo agente de carga como transportador contratual

Conforme já destacado, quando a figura do agente de carga assumir o compromisso de transportar coisa alheia, emitindo, para tanto, um conhecimento de embarque, não estará realizando o serviço de agenciamento na dicção do Código Civil Brasileiro, mas sim o serviço de consolidação e transporte contratual de cargas.

Por não possuir navio próprio, referida empresa subcontrata o transporte marítimo com um armador e/ou fretador de navio, assumindo a função internacionalmente reconhecida como NVOCC.

Quando contratado no Brasil para transportar a mercadoria de outrem para o exterior, ficará incumbido de: (i) unitizar e consolidar a carga que receber do embarcador; (ii) contratar o transportador efetivo; (iii) movimentar a carga de um ponto a outro; (iv) emitir a documentação necessária para a operação; (v) contratar um representante no porto de destino para realizar os tramites locais e entregar a carga àquele que apresentar a via original do conhecimento de embarque etc.

¹⁴² ALEXANDRE, Ricardo. **Direito tributário esquematizado**. 7. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense. 2013. p. 246.

Denota-se, pois, que o serviço prestado pelo NVOCC se trata de novel atividade do comércio exterior brasileiro, notadamente *sui generis* e carece de base legal, conforme demonstrado no Capítulo 1 desta dissertação¹⁴³. Por esse motivo, o serviço de NVOCC, propriamente dito, não fora incluído e/ou previsto na lista anexa da LC nº 116/2003.

Tendo em vista que a citada norma fora classificada como taxativa pelo STF, permitindo-se, apenas, a interpretação extensiva quanto aos itens de serviços idênticos, embora dotados de nomenclatura distinta, o serviço do NVOCC não poderia ser tributado pelo ente municipal.

Ao julgar situação análoga, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) entendeu pela impossibilidade de se enquadrar a atividade de agenciamento marítimo, por exemplo, àquelas atividades previstas na lista de serviços anexa ao Decreto-lei nº 406/68, dada à especificidade do serviço prestado.

Nesse viés, compreendeu ser indevida a cobrança do ISSQN sobre agenciamento marítimo até o advento da LC nº 116/2003, quando foi expressamente incluído o serviço (de modo claro e objetivo) no item 10.06:

TRIBUTÁRIO – ISSQN – AGENCIAMENTO MARÍTIMO E AGENCIAMENTO, CORRETAGEM OU INTERMEDIACÃO NO AFRETAMENTO DE NAVIOS – ILEGALIDADE DA EXIGÊNCIA – ANÁLISE DE VIOLAÇÃO A DISPOSITIVOS CONSTITUCIONAIS: DESCABIMENTO.

1. Descabe ao STJ, em sede de recurso especial, analisar possível ofensa a dispositivos constitucionais.
2. No agenciamento marítimo ou de navios, a empresa de agenciamento atua em nome do armador (responsável pelo navio) e contrata os serviços portuários de que necessitam esses navios em águas brasileiras, provendo-lhes todas as necessidades. Essas funções não estão abrangidas pelos serviços especificados no item 50 da Lista de Serviços anexa ao Decreto-lei 406/68. Precedentes desta Corte (REsp 271.676/RS e REsp 246.082/RJ).
3. Impossibilidade de enquadrar o agenciamento marítimo no mencionado item através de interpretação extensiva porque os

¹⁴³ Oportuno, recordar que no Brasil há apenas uma resolução de um órgão extinto (SUNAMAM), cujo teor versava sobre o NVOCC, bem como o conjunto de instruções normativas e ordens de serviços (de caráter infra legal), os quais mencionam, vagamente, a existência de tal intermediário no ordenamento jurídico nacional.

serviços previstos na lista não possuem natureza análoga aos serviços questionados.

4. Indevida a cobrança do ISS sobre agenciamento marítimo até o advento da LC 116/2003, quando foi expressamente incluído o serviço no item 10.06.

5. Nos termos do art. 2º da Lei 9.432/97, o contrato de afretamento de navios pode-se dar em três modalidades: a) afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

b) afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

c) afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens.

6. Os contratos de afretamento a casco nu, por natureza, assemelham-se aos contratos de locação e os navios, por força do art. 82 do Código Civil/1916, são considerados bens móveis. Assim, aplicável em tese o item 79 da Lista de Serviços anexa ao Decreto-lei 406/68 (com a redação dada pela LC 56/87), que prevê a incidência de ISS sobre a locação de bens móveis.

7. Entretanto, o STF, no julgamento do RE 116.121-3/SP, declarou incidentalmente a inconstitucionalidade da exigência, restando assentado que a cobrança do ISS sobre locação de bem móvel contraria a Lei Maior e desvirtua institutos de Direito Civil.

8. Os contratos de afretamento por tempo ou por viagem são complexos, não podem ser desmembrados para efeitos fiscais (Precedentes desta Corte) e não são passíveis de tributação pelo ISS porquanto a específica atividade de afretamento não consta da lista anexa ao DL 406/68. Portanto, igualmente não tributável o agenciamento, a corretagem ou a intermediação no afretamento de navios.

9. Recurso especial conhecido em parte e, nessa parte, provido para conceder a segurança¹⁴⁴.

No mesmo sentido, apresenta-se ementa de julgado proferido pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) acerca da inexigibilidade do ISSQN sobre o serviço de agenciamento marítimo, de Estado com grande movimentação portuária, especialmente de contêineres, enquanto pender de previsão clara e objetiva da atividade na lista anexa à LC nº 116/2003:

APELAÇÃO CÍVEL - MANDADO DE SEGURANÇA - TRIBUTÁRIO - IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE QUALQUER NATUREZA (ISS) -

¹⁴⁴ BRASIL. **Superior Tribunal de Justiça**. Recurso Especial 792.444/RJ, Rel. Ministra Eliana Calmon, Segunda Turma, julgado em 06/09/2007, DJ 26/09/2007, p. 207.

AGENCIAMENTO MARÍTIMO E INTERMEDIÇÃO DE CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO - INEXIGIBILIDADE ATÉ A EDIÇÃO DA LEI COMPLEMENTAR N. 116/2003 - PRECEDENTES - RECURSO E REMESSA DESPROVIDOS. "As atividades exercidas pelas empresas que desempenham as funções de agenciamento marítimo não estavam incluídas no item 50 da Lista de Serviços a que se referem o Decreto-lei n. 406/68 e a Lei Complementar n. 56/87, e, portanto, sobre elas não incidia o Imposto Sobre Serviços (REsp n. 271.676/RS, Min. Francisco Peçanha Martins)". "A tributação em questão passou a ser possível somente após a entrada em vigor da Lei Complementar n. 166/2003 - Item 10.06 -, respeitado, porém, o princípio da anterioridade, pois é vedado à União, Estados ou Municípios exigir a cobrança de tributo no mesmo exercício em que foi publicada a lei que o instituiu ou aumentou (CF, art. 150, inc. III, alínea 'b') (ACMS n. 2004.004374-0, de Itajaí)"¹⁴⁵.

Não discrepa de tal entendimento, o Tribunal de Justiça do Espírito Santo (TJES), igualmente atuante da resolução de demandas de tributação municipal incidente sobre atividades desempenhadas no âmbito marítimo e portuário:

EMENTA. PROCESSO CIVIL E TRIBUTÁRIO. ISSQN. AGENCIAMENTO MARÍTIMO OU DE NAVIOS E ATIVIDADE OPERADOR PORTUÁRIO/ENTIDADE ESTIVADORA ILEGALIDADE DAS EXIGÊNCIAS. **IMPOSSIBILIDADE DE INTERPRETAÇÃO EXTENSIVA. LISTA TAXATIVA. INDEVIDA A COBRANÇA POR FALTA DE PREVISÃO LEGAL ATÉ O ADVENTO DA LC 116/03.** RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. SENTENÇA CONFIRMADA. 1. No agenciamento marítimo ou de navios, a empresa de agenciamento atua em nome do armador (responsável pelo navio) e contrata os serviços portuários de que necessitam esses navios em águas brasileiras, provendo-lhes todas as necessidades. Essas funções não estão abrangidas pelos serviços especificados no item 50 da Lista de Serviços anexa ao Decreto-lei 406/68. Precedentes desta Corte (REsp 271.676/RS e REsp 246.082/RJ). 2. Impossibilidade de enquadrar o agenciamento marítimo e serviços de portuária de estiva e desestiva à luz do item 50 da lista anexa ao Decreto-Lei 406/68, haja vista que tais atividades não se enquadram em tal documento normativo, não cabendo interpretação extensiva pois tais serviços não possuem natureza análoga aos serviços questionados. 3. **Indevida a cobrança do ISS sobre agenciamento marítimo até o advento da LC 116/2003, quando foi expressamente incluído o serviço no item 10.06.** 4. Conhecer do recurso de apelação cível para desprovê-lo e quanto à remessa necessária, nada se tem a acrescentar ao julgamento já levado a efeito em razão do recurso voluntário, razão pela qual se confirma a sentença. VISTOS, relatados e discutidos estes autos em

¹⁴⁵ BRASIL. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. **Apelação Cível em Mandado de Segurança nº 2004.016382-7**, de São Francisco do Sul, Rel. Des. Rui Fortes, j. 30/06/2006.

que são partes as acima indicadas. ACORDA a egrégia Segunda Câmara Cível, na conformidade da ata e notas taquigráficas que integram este julgado, à unanimidade, conhecer do recurso de apelação cível para desprovê-lo e quanto à Remessa Necessária, nada se tem a acrescentar ao julgamento já levado a efeito em razão do recurso voluntário, razão pela qual se confirma a sentença. Vitória, 14 de fevereiro de 2012. Des. Presidente. Des. Relator Procurador de justiça¹⁴⁶.

Denota-se que, com a declaração da inexigibilidade do ISSQN ao agenciamento marítimo¹⁴⁷ - até a sua inclusão na lista anexa da LC nº 116/2003 - a mesma lógica jurídica seria imposta ao serviço *sui generis* do NVOCC que, igualmente carece de previsão clara e objetiva na lista anexa à lei complementar federal que dispõe sobre o ISSQN.

Doutra ótica, ainda que se utilizasse a interpretação extensiva para classificar o NVOCC como um simples transportador, ainda assim o referido serviço não seria alcançado pela hipótese de incidência do ISSQN, vez que o serviço de “transporte internacional” estaria fora do campo de incidência do imposto.

No ponto, convém destacar que embora não perfaça o objeto desta dissertação, o transporte internacional de cargas igualmente não perfaz a hipótese de incidência do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), vez que referido imposto estadual somente incide sobre serviços de transporte interestadual e intermunicipal, não abrangendo aqueles de cunho internacional.

Convém destacar que ao assumir tal função, o agente de carga responde como se transportador efetivo o fosse, sobretudo nos casos de inadimplemento do contrato de transporte, em que se verifica, por exemplo, danos à carga¹⁴⁸, o que

¹⁴⁶ BRASIL. Tribunal de Justiça do Espírito Santo. Classe: **Remessa Ex-officio nº 24119010999**, Relator: Álvaro Manoel Rosindo Bourguignon. Relator Substituto: Victor Queiroz Schneider, Órgão julgador: Segunda Câmara Cível, Data de Julgamento: 14/02/2012.

¹⁴⁷ Assim compreendidas pelo CONCLA: *as atividades de atendimento às empresas de navegação tais como o suporte e assessoria aos armadores e afretadores, a liberação da documentação de carga e o atendimento às tripulações e abastecimento de navios.*

Comissão Nacional de Classificação. **Classificação nacional das atividades econômicas.** Disponível em: <http://www.cnae.ibge.gov.br/subclasse.asp?TabelaBusca=CNAE_200@CNAE 2.0 Subclasses@0@cnaefiscal@0&codsubclasse=5232-0/00&codclasse=52320&codgrupo=523&CodDivisao=52&CodSecao=H>. Acesso em: 01 jun. 2017.

¹⁴⁸ PROCESSUAL CIVIL - Indeferimento da denúncia da lide - Impossibilidade de introdução de

corroborar a tese de enquadramento na função de transportador internacional e no afastamento da incidência do ISSQN.

Há que se pontuar, ainda, que ao assumir a função de transportador contratual, cujo objetivo é transportar a carga que lhe fora entregue pelo embarcador no Brasil para o exterior, o *NVOCC* acaba por realizar uma verdadeira operação de exportação de serviços.

Tal conclusão decorre da premissa de que o (i) local de desenvolvimento e o (ii) local de resultado (efeito) do serviço prestado se dá no exterior, uma vez que o transporte somente será concretizado/finalizado quando da chegada da mercadoria no porto de destino, momento em que será atingida a sua utilidade.

Assim, tratando-se de transporte internacional de cargas, cujo porto de destino está alocado no exterior, estaremos diante de uma exportação de serviços, cuja incidência do ISSQN, estará igualmente afastada por força do artigo 2º, inciso I, da LC nº 116/2003, replicado pelas leis complementares municipais.

Tem-se, portanto, que, ao atuar como transportador contratual, referido interveniente do comércio internacional de cargas não se submeterá ao recolhimento do imposto municipal – ISSQN, seja porque (i) o serviço de *NVOCC* não está previsto nas mais diversas categorias dispostas da LC nº 116/2003; seja porque (ii) o transporte internacional de cargas não se submete à incidência do referido imposto municipal; ou ainda porque (iii) nas operações em que uma empresa brasileira figurar como tal, transportando mercadoria do Brasil para o exterior, estar-se-ia tratando de exportação de serviço, cuja lei complementar fez questão de afastar da incidência do imposto municipal.

fundamento novo (eventual dolo ou culpa de terceiro) estranho à causa petendi originária - Agravo retido improvido. INDENIZAÇÃO REGRESSIVA - Transporte naval internacional de mercadorias importadas - Furto ou extravio de parte da carga - Contratação da cláusula "porto a porto" - Responsabilidade da empresa transportadora da carga sem navio (*NVOCC*) que perdura até a finalização da desconsolidação dos bens - Ilegalidade da cláusula limitativa de responsabilidade - Incidência do princípio informador do artigo 51 do CDC - Ressarcimento devido pelo valor das mercadorias desaparecidas - Ação julgada procedente - Recurso improvido. BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação com Revisão n.º 1051174500**. Relator(a): Correia Lima. Órgão julgador: 20ª Câmara de Direito Privado. Data do julgamento: 13/03/2007. Data de registro: 27/03/2007.

2.3.2 Do ISSQN incidente sobre os serviços prestados pelo agente de carga como desconsolidador e/ou agenciador do transportador contratual marítimo

Para que o transportador contratual estrangeiro (*NVOCC*) possa operar no Brasil, na importação, é necessário que ele nomeie um agente de carga como seu mandatário no país.

Isso porque, a RFB exige que todo o consolidador de cargas estrangeiro, comumente denominado de *NVOCC*, seja representado por uma empresa nacional, a qual se outorga a nomenclatura de agente de carga.

Veja-se que ao agente de carga, sob a ótica da IN/RFB nº 800/2007, compete a representação do transportador contratual, ficando também encarregado de prestar o serviço de desconsolidação documental das mercadorias. Este, apesar de elementar à conclusão do transporte e à entrega da carga ao efetivo importador, figura como ato realizado em nome e cadastro próprio do agente.

Diante do exposto, constata-se que, embora a Instrução Normativa acima, nomeie tal sujeito como agente de carga, este nada mais é do que um mandatário do transportador contratual, que também desempenha o serviço de desconsolidação documental de cargas (atividade atípica e afeta ao comércio internacional, prevista na legislação).

Levando-se em consideração a natureza do serviço, passa-se a discorrer sobre a incidência do ISSQN quando o agente de carga meramente representar o transportador contratual e desconsolidar os documentos da consolidação realizada por aquele.

Na sequência, será tratado no item 2.3.2.2, da incidência do ISSQN sobre o serviço prestado pelo agente de cargas, quando este também assumir o agenciamento do transporte, além de desconsolidar os documentos e representar o *NVOCC*.

2.3.2.1 Serviço de mandatário e desconsolidação

Da dicção da IN/RFB nº 800/2007, observa-se que para a conclusão do

serviço de transporte internacional de cargas, operacionalizado por um consolidador estrangeiro – cujo início se deu no exterior, mas que se visa concluir no Brasil – há a necessidade de se contratar um representante nacional, caso a empresa estrangeira não detenha uma filial no país. Acerca do ISSQN incidente sobre o serviço prestado por este representante nacional, inúmeros são os entendimentos exarados, conforme será demonstrado a seguir.

(a) Premissa 1 – Atividade-meio

O primeiro entendimento, parte do pressuposto de que todos os atos conexos ao transporte internacional de cargas, que se fazem elementares à conclusão do frete internacional, seriam considerados *atividade-meio* para o alcance do *serviço/atividade-fim* (transporte internacional), logo, não passível de tributação.

Este fora o entendimento adotado pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, adiante transcrito, ao afirmar que não incide ISSQN sobre o serviço de desconsolidação documental, por se tratar de *atividade-meio* para a *atividade-fim* (frete internacional).

Isso porque, a desconsolidação é uma atividade indispensável e intermediária, que torna viável a realização do frete internacional, quando se tratar de carga consolidada.

Vejamos o julgado:

APELAÇÃO – Mandado de Segurança – Preliminares de carência de ação e ausência de direito líquido e certo e inadequação da via processual eleita rejeitadas – Empresa impetrante que explora o mercado de agenciamento internacional de cargas, incluindo a desconsolidação documental – atividades de meio e que não podem ser enquadradas no item 33.01 da Lista Anexa à LC nº 116/03 – Não incidência do ISS – Recurso improvido¹⁴⁹.

¹⁴⁹ BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação Cível nº 990.10.188996-0**. Comarca: São Paulo. Órgão julgador: 18ª Câmara de Direito Público. Rel. Des. Osvaldo Capraro. Data do julgamento: 19/08/2010.

A esse propósito, o STJ, em 2008, igualmente consolidou o entendimento que os serviços tidos como *atividade-meio*, indispensáveis ao alcance da *atividade-fim*, não são passíveis da incidência do ISSQN:

TRIBUTÁRIO. ISS. SERVIÇOS. ATIVIDADE-MEIO. NÃO-INCIDÊNCIA. 1. Não incide o ISS sobre serviços prestados que caracterizam atividades-meio para atingir atividades-fim, no caso a exploração de telecomunicações. 2. Marcelo Caron Baptista, em "ISS - Do Texto à Norma", editada pela Quartier Latin, p. 692, doutrina: "A prestação de serviço tributável pelo ISS é, pois, entre outras coisas, aquela em que o esforço do prestador realiza a prestação-fim, que está no centro da relação contratual, e desde que não sirva apenas para dar nascimento a uma relação jurídica diversa entre as partes, bem como não caracteriza prestação do serviço de transporte interestadual, intermunicipal ou de comunicação, cuja tributação se dará pela via do ICMS". 3. São serviços-meio para o alcance dos serviços-fim de telecomunicações os de secretaria, datilografia, habilitação, mudança e religação de aparelhos, despertador, processamento de dados, entre outros. Não-incidência de ISS. 4. O STF tem jurisprudência consolidada no sentido de não incidir ISS sobre locação de bens móveis. Reconhece, também, proteção de imunidade tributária para a edição e publicidade das listas telefônicas. 5. Seguimento da orientação do Supremo Tribunal Federal. Reconhecimento de ser inaplicável legislação infraconstitucional interpretada em desacordo com a jurisprudência da Corte Maior. 6. Recurso especial provido¹⁵⁰.

Ainda neste sentido, segue ementa mais recente (2014) daquela Corte Superior:

TRIBUTÁRIO. ISS. SERVIÇO DE TELECOMUNICAÇÃO. ATIVIDADE-MEIO. NÃO INCIDÊNCIA. PRECEDENTES. SÚMULA 83/STJ.
1. O Superior Tribunal de Justiça firmou entendimento no sentido de que, independente da cobrança pela prestação de serviço, "não incide ISS sobre serviços prestados que caracterizam atividade-meio para atingir atividades-fim, no caso a exploração de telecomunicações" (REsp 883254/MG, Rel. Min. José Delgado, Primeira Turma, julgado em 18.12.2007, DJ 28.2.2008 p. 74). Precedentes. Incidência da Súmula 83/STJ.
2. É pacífica a jurisprudência desta Corte no sentido de que o teor da Súmula 83/STJ aplica-se, também, aos recursos especiais interpostos com fundamento na alínea "a" do permissivo

¹⁵⁰ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 883.254/MG**, Rel. Ministro José Delgado, Primeira Turma. Data do julgamento: 18/12/2007. p. 74.

constitucional. Agravo regimental improvido¹⁵¹.

Com base na premissa adotada, que considera o serviço de desconsolidação documental (atividade atípica e própria do comércio exterior, realizada pelo consignatário do conhecimento de embarque genérico, denominado pela IN RFB nº 800/2007 como agente) uma *atividade-meio* do serviço de transporte internacional de cargas (atividade-fim), todos os demais serviços realizados pelo agente de carga, na condição de mandatário do consolidador estrangeiro, também seriam considerados como *atividade-meio*, desde que essenciais à conclusão do transporte e, portanto, não passíveis de tributação pelo ISSQN.

(b) Premissa 2 – Interpretação extensiva do serviço de desconsolidação

De modo diverso, compreendeu a Prefeitura do Município de São Paulo (SP) ao editar a Solução de Consulta nº 79, de 04 de setembro de 2007, por meio da qual consignou que o serviço de desconsolidação documental deverá ser enquadrado no item 33.01 da lista anexa da lei complementar que dispõe sobre o ISSQN, cujo objeto seria “serviços de desembaraço aduaneiro, comissários, despachantes e congêneres”.

No mesmo ato administrativo, afirmou não incidir ISSQN sobre os serviços de frete internacional, tal qual suscitado no tópico 2.3.1 desta dissertação, pois estaria fora do campo de incidência do ISSQN, eis que não constam na lista de serviços anexos à LC nº 116/2003.

Neste sentido, vejamos trecho da Solução de Consulta em destaque:

[...] Os serviços de frete internacional estão fora do campo de incidência do ISS, uma vez que não constam da lista de serviços anexa à Lei Complementar nº 116/2003.

6.1. Assim sendo, não é permitida a emissão de qualquer tipo de Nota Fiscal de Serviços para a atividade em apreço, porque não se pode falar em cumprimento de obrigação acessória para documentar atividade que não é serviço.

¹⁵¹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Regimental no Recurso Especial nº 445.726/RS**, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma. Data do julgamento: 18/02/2014.

7. Quanto aos serviços acessórios / complementares ao frete internacional, se os mesmos se enquadrarem em algum dos itens da lista de serviços constante do art. 1º da Lei nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, o ISS incidente sobre eles deve ser recolhido no município de São Paulo, aplicando-se a regra geral contida no art. 3º, caput, da mesma lei, sendo obrigatória a emissão de Nota Fiscal Eletrônica.

[...] 7.3. Se os serviços acessórios / complementares ao frete internacional estiverem fora do campo de incidência do ISS, não será permitida a emissão de qualquer tipo de Nota Fiscal de Serviços para as referidas atividades, pelos motivos expostos no item 6.1 da consulta.

8. Quanto ao serviço de desconsolidação documental, descrito pela consulente como o desembaraço prévio de todos os documentos de embarque, o mesmo enquadra-se no item 33.01 da lista de serviços constante do art. 1º da Lei nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, código de serviço 06637 - Serviços de desembaraço aduaneiro, comissários, despachantes e congêneres. [...] ¹⁵²

Veja-se que na Solução de Consulta acima citada, a municipalidade de São Paulo equiparou o serviço de desconsolidação (serviço essencial à conclusão do transporte de carga consolidada, condizente à relação contratual existente entre o prestador do serviço de transporte e o desconsolidador) à atividade de despacho aduaneiro.

Esta é uma atividade relacionada aos trâmites burocráticos de nacionalização da carga, cujo vínculo representacional seria condizente ao mandatário (despachante) e ao mandante (via de regra, o destinatário da carga/importador).

Importante consignar que a simples divergência da natureza jurídica dos serviços de desconsolidação (relacionado à finalização do transporte) e despacho aduaneiro (relacionado ao processo de nacionalização da carga), *per se*, impediria uma análise/interpretação extensiva do item 33.01, nos termos da legislação e da jurisprudência exarada pela Corte Suprema do país:

CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. ISS. LEI COMPLEMENTAR: LISTA DE SERVIÇOS: CARÁTER TAXATIVO. LEI COMPLEMENTAR 56, DE 1987: SERVIÇOS EXECUTADOS POR

¹⁵² PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Solução de Consulta nº 79/2007**. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/arquivos/secretarias/financas/consultas/SC079-2007.pdf>>. Acesso em: 02 jul. 2017.

INSTITUIÇÕES AUTORIZADAS A FUNCIONAR PELO BANCO CENTRAL: EXCLUSÃO. I. - É taxativa, ou limitativa, e não simplesmente exemplificativa, a lista de serviços anexa à lei complementar, embora comportem interpretação ampla os seus tópicos. Cuida-se, no caso, da lista anexa à Lei Complementar 56/87. II. - Precedentes do Supremo Tribunal Federal. III. - Ilegitimidade da exigência do ISS sobre serviços expressamente excluídos da lista anexa à Lei Complementar 56/87. IV. - RE conhecido e provido¹⁵³.

Reforçando-se o entendimento de que a lista de serviços, anexa à LC nº 1116/2003 é taxativa, não se admitindo em relação a ela o recurso da analogia, apresenta-se o entendimento exarado pelo STJ:

PROCESSUAL CIVIL E TRIBUTÁRIO. AGRAVO REGIMENTAL. ISS. AGENCIAMENTO MARÍTIMO. NÃO-INCIDÊNCIA. LISTA DE SERVIÇOS DO DL Nº 406/68, ALTERADO PELA LC Nº 116/2003. TAXATIVIDADE. NÃO-CABIMENTO DE APLICAÇÃO ANALÓGICA. TRIBUTAÇÃO DEVIDA A PARTIR DA EDIÇÃO DA LC Nº 116, DE 31/07/2003. PRECEDENTES DESTA CORTE SUPERIOR E DO COLENDO STF.

1. Agravo regimental contra decisão que deu parcial provimento a recurso especial.
2. O acórdão a quo entendeu pela incidência do ISS nos serviços de agenciamento marítimo da parte recorrente.
3. Pacífico o entendimento nesta Corte Superior e no colendo STF no sentido de que a “lista de serviços” prevista no DL nº 406/68, alterada pelo DL nº 834/69 e pela LC nº 56/87, é taxativa e exaustiva e não exemplificativa, não se admitindo, em relação a ela, o recurso da analogia, visando a alcançar hipóteses de incidência distantes das ali elencadas, devendo a lista subordinar-se à lei municipal. Vastidão de precedentes.
4. Com a edição da LC nº 116, de 31/07/2003, o agenciamento marítimo foi expressamente incluído o serviço no item 10.06, sendo, a partir de tal data, devido o ISS.
5. Agravo regimental não-provido¹⁵⁴.

Além do mais, é fácil a compreensão de que o serviço de desconsolidação documental é essencial para a concretização do transporte de carga consolidada, por uma exigência do próprio Poder Executivo (RFB), enquanto que o serviço de despacho aduaneiro e congêneres, previstos no item 33.01 da lista

¹⁵³ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 361.829**, 2ª Turma, de 13.12.2005.

¹⁵⁴ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Regimental no Recurso Especial nº 1021960/RJ**. Rel. Ministro José Delgado, Primeira Turma, Data do julgamento: 20/05/2008.

anexa à LC nº 116/2003 são optativos, dispensáveis e de livre escolha do contratante¹⁵⁵.

Logo, vê-se que o entendimento do Poder Executivo do município de São Paulo (SP) seria no sentido de segregar o serviço de desconsolidação dos demais serviços conexos ao transporte realizados pelo *agente de carga*, quando atuar como representante do transportador contratual.

Equiparando, assim, o serviço de desconsolidação ao de despacho aduaneiro, posição da qual se diverge, face a clara distinção da natureza jurídica dos serviços, situação que não permitiria a acepção de atividades congêneres.

(c) Premissa 3: Apego à nomenclatura de agente de carga conferida ao intermediário - ausência de análise da natureza jurídica do serviço.

A jurisprudência do Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina (TJSC), por sua vez, ao se deparar com tal insegurança jurídica, entendeu que os serviços de desconsolidação, liberação de BL, capatazia, desova etc., são acessórios da atividade de agenciamento de carga, portanto, devem integrar este serviço.

Desse modo, estariam enquadrados no item 10.02 (agenciamento, corretagem ou intermediação de títulos em geral, valores mobiliários e contratos quaisquer) da lista anexa à LC nº 116/2003.

Nesse sentido, apresenta-se a ementa do julgado:

TRIBUTÁRIO - AÇÃO ANULATÓRIA FISCAL - ISS - LISTA DE SERVIÇOS - AGENCIAMENTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS - ITEM 10.02 DA LISTA DE SERVIÇOS DA LEI COMPLEMENTAR N. 116/03 - SUBSUNÇÃO O serviço de agenciamento de transporte marítimo de carga não deve ser enquadrado no item 10.06 da lista de serviços da Lei Complementar n. 116/2003, porquanto não tem a mesma essência do agenciamento marítimo. Enquanto neste a agente "atua em nome do armador e contrata os serviços portuários de que necessitam esses navios em

¹⁵⁵ Importante destacar que a importadora poderá realizar todos os trâmites de nacionalização da carga por meio de um departamento e/ou funcionários próprios.

águas brasileiras, provendo-lhes todas as necessidades" (REsp n. 792444/RJ, Mina. Eliana Calmon), naquele o prestador do serviço agencia o próprio transporte de cargas em nome de seu cliente (o exportador/importador), intermediando a relação entre embarcador e o responsável pelo navio. Esses serviços, portanto, são abrangidos pelo agenciamento *latu sensu* previsto no item 10.02 da mencionada lista de serviços¹⁵⁶.

Do inteiro teor, exsurge o seguinte questionamento: o apontamento do item de serviço 10.02, como adequado à atividade desempenhada pela autora da ação (agente de carga), deu-se meramente pelo fato de ser o único item de serviço apresentado pela municipalidade em contraponto ao item 10.06 (agenciamento marítimo), defendido pela prestadora do serviço, ou seria, de fato, o entendimento daquele tribunal acerca do enquadramento do imposto municipal à referida atividade?

Questiona-se tal paradigma, pois, caso condicionado aos dois únicos itens de serviço (10.02 e 10.06) e havendo a necessidade de apontar – necessariamente - uma opção como a mais plausível no bojo dos autos, certamente se afastaria o serviço de agenciamento marítimo (10.06), porque conforme sustentado no Capítulo 1, tal atividade está relacionada à representação do próprio armador do navio, função totalmente diversa à seara de atuação do agente de carga.

Daí a indagação: caso a fundamentação fosse outra, utilizando-se das premissas anteriormente apresentadas nesta dissertação, o TJSC ainda assim entenderia ser aplicável ao serviço narrado o item 10.02, ou somente decidiu desta forma no intuito de elidir o julgamento *extra petita*?

Com relação ao item 10.02, faz-se necessário observar a natureza jurídica do serviço prestado pela autora daquela demanda, para que se possa atestar se o serviço prestado efetivamente se amoldava ao conceito de agenciamento. Isto é, a empresa prospectou o negócio (transporte de cargas) a favor do transportador contratual, atuando como verdadeiro agente, ou simplesmente prestou a função de mandatário/representante daquele?!

¹⁵⁶ BRASIL. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. **Apelação Cível n. 2011.004689-7**. Comarca de Itajaí. Rel. Des. Luiz César Medeiros., j. 13/12/2011.

Caso a resposta fosse no sentido de que tal intermediário somente representou o NVOCC estrangeiro, realizando atos conexos ao serviço de transporte, sem prospectar o cliente e/ou a carga, não parece adequado – com o devido consentimento - nomear o serviço como agenciamento, tão pouco enquadrá-lo no item 10.02 da lista anexa à lei complementar do ISSQN.

Contudo, caso as operações realizadas pela empresa (autora da ação anulatória – objeto do julgado), de fato, refletissem uma relação contratual complexa de agenciamento com cláusulas de mandato, o entendimento jurisprudencial certamente estaria dotado de certa razoabilidade.

O julgado seria, contudo, passível de questionamento de parte da doutrina que considera o agenciamento de transporte/carga um serviço *sui generis*, próprio do comércio exterior, tal qual o agenciamento marítimo, dependendo, portanto, de previsão expressa em lei complementar para ser exigível.

2.3.2.2 Serviço de agenciador do transportador contratual marítimo e desconsolidação

Vale lembrar que, além da mera representação (imposta pela aduana brasileira) e desconsolidação documental, o sujeito denominado agente de carga também poderá prospectar/localizar a carga e o cliente a favor do proponente estrangeiro (transportador contratual - NVOCC), situação em que a nomenclatura de agenciamento estaria de acordo com a exegese do Código Civil.

Ao se manifestar a respeito, assim concluiu a RFB:

Nada impede que a empresa que exerce o papel ou função de representante também preste, a seus representados ou não, serviços auxiliares administrativos e operacionais anteriores ou posteriores à operação de transporte, incluindo os atos materiais necessários para consolidação e desconsolidação, como, p. ex., a inserção de dados nos sistemas de controle informatizado da RFB (Siscomex-Carga ou Mantra). Pode até mesmo prestar ao consolidador o serviço de agenciamento, no sentido do art. 710 do Código Civil, promovendo

os negócios dele em zona determinada, e fechando contratos em nome do consolidador (caso tenha recebido poderes para tanto)¹⁵⁷.

Nesta situação, em que o agente de cargas (prospectador do negócio) atuar em nome do transportador contratual (NVOCC), estar-se-ia diante de uma relação contratual complexa: contrato de agenciamento de carga com cláusulas de mandato.

Nestes moldes, o emissor do conhecimento de embarque filhote, também denominado NVOCC, figura como prestador do serviço de transporte e a empresa brasileira figura como agente, propriamente dito, eis que angariou a carga a favor do proponente. E ainda, como desconsolidador e representante do NVOCC, porquanto auxiliará na finalização do serviço de transporte, com a entrega da mercadoria ao destinatário final¹⁵⁸.

Sendo assim, quando o potencial cliente for angariado pelo agente de cargas nacional ao proponente do serviço de transporte (consolidador estrangeiro), estar-se-á diante de uma relação contratual de agenciamento de carga complexa (com cláusulas de mandato), eis que o agente nacional assumiria a dupla função de agenciador e mandatário do proponente.

Diante de tal atividade, inúmeros seriam os entendimentos aplicáveis, dependendo, cada um deles, da premissa adotada. Caso se entenda que a desconsolidação e os serviços conexos ao transporte marítimo são considerados *atividades-meio* para a *atividade-fim*: o frete internacional, o agenciamento seria tributado de forma isolada.

Porém, qual item de serviço aplicável ao serviço de agenciamento de carga? Veja-se que a categoria 10 da lista anexa à LC nº 116/2003 trata dos serviços de intermediação e congêneres e não apresenta, em seus itens, o serviço nomeado “agenciamento de carga e/ou transporte”.

¹⁵⁷ BRASIL. Receita Federal do Brasil. Coordenação-Geral de Tributação. **Solução de Consulta nº 257 – COSIT**. Data 26 de setembro de 2014. p. 06/07

¹⁵⁸ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte: atuação do agente de carga**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014. p. 75-110.

De tal modo, conforme já relatado, o TJSC passou a adotar – no único julgado enfrentando esta temática naquele Tribunal, o item 10.02 que trata do agenciamento, corretagem ou intermediação de títulos em geral, valores mobiliários e contratos quaisquer.

Isto é, ampliou a interpretação do item de serviço, considerando que o agenciamento de carga poderia estar enquadrado como agenciamento ou intermediação de contratos quaisquer, de modo genérico.

No ponto, surge um notável conflito de entendimentos, pois o mesmo tribunal que compreendeu ser aplicável o item genérico da lista anexa “10.02” ao serviço de agenciamento de carga (atividade de intermediação específica – correlata ao comércio exterior), mencionou não ser possível a extensão de quaisquer itens de serviço da categoria de intermediação à atividade do agenciamento marítimo.

Isso porque, para o Tribunal, fazia-se necessário a criação de um item de serviço próprio à especificidade da atividade (agenciamento marítimo), para que se tornasse exigível o ISSQN.

Diante de tal situação, retoma-se ao questionamento apostado no item anterior: a decisão decorre de uma limitação processual – vez que as partes litigantes apresentaram um conflito sobre itens específicos¹⁵⁹, ou se de fato o entendimento daquele tribunal seria exclusivamente pela adoção do item 10.02, caso fosse lhe possibilitado a não incidência ou aplicação do amplo rol de categorias e itens dispostos na LC nº116/2003 ?!

Em linhas gerais, pode-se mencionar que, quando há, de fato, a prospecção do negócio por empresa nacional ao NVOCC, uma linha de raciocínio seria compreender que o item “10.02” seria aplicável à comissão auferida pelo agente de cargas, sendo esta, a base de cálculo para fins de incidência do ISSQN.

¹⁵⁹ Conforme já relatado, de um lado, a municipalidade apresentou o item 10.02 e de outro, o contribuinte sustentou tão somente o item 10.06, notadamente inaplicável.

Outro sentido semântico que poderia ser atribuído ao interprete da norma seria aquele em que o serviço de agenciamento de transporte (de carga) – tal qual o agenciamento marítimo – figura-se como atividade específica, atípica, própria do comércio exterior, não podendo ser classificada como um serviço genérico de intermediação. Nesse sentido, não seria passível de incidência do ISSQN até que haja previsão expressa da referida atividade na lista anexa da lei complementar.

Vale ainda citar que – para aqueles que não consideram os atos de representação, realizados pela empresa nacional são atividades-meio, não passível de tributação – poder-se-ia classificar o serviço de mandatário no item 10.09, o qual trata de representação de qualquer natureza.

Nessa linha de raciocínio, quando há representação e agenciamento de carga, numa mesma operação, tem-se que: o sujeito ativo que entender pela incidência do ISSQN sobre o serviço de representação, qualificando o serviço no item 10.09, poderá ainda – quanto ao agenciamento – concluir (1) ser inexigível o imposto, por ausência de previsão legal específica, ou ainda, compreender (2) pela incidência do ISSQN sob o item 10.02 – nos termos apostos acima. Tal situação dependerá da premissa adotada.

Quanto à desconsolidação, em não a considerando atividade-meio, tornar-se-ia inexigível, igualmente, pelo ISSQN, vez que carente de previsão expressa na lista anexa à LC nº 116/2003 e ausente um item de serviço que lhe permitisse uma interpretação ampliada, dada a sua notória especificidade.

2.3.3 Do ISSQN incidente sobre os serviços prestados pelo agente de carga como transitário de carga

Destaca-se, por fim, que o serviço de agenciamento de carga tipificado no Decreto-lei nº 37/66 é, na verdade, uma atividade de representação, por meio da qual o intermediário figura como mandatário do embarcador da carga, sendo contratado para praticar atos ou administrar interesses em seu nome, a exemplo da contratação do transporte marítimo, em nome daquele (exportador ou importador).

Trata-se, pois, de relação contratual de mandato, onde o transitário de carga (*freight forwarder*), não presta o serviço de transporte ao embarcador ou destinatário da mercadoria, mas o representa praticando atos em seu nome.

Portanto, quando tal figura representar o importador ou exportador será uma relação contratual de mandato, a qual estaria tipificada no item 10.09 da lista anexa à LC nº 116/2003 – que versa sobre a representação de qualquer natureza:

10.09 – Representação de qualquer natureza, inclusive comercial.

Diante do exposto, verifica-se que, apesar de nomeado como agente de carga, o que poderia levar à equivocada conclusão – de parte da doutrina e/ou jurisprudência – à sua adequação ao serviço genérico descrito no item 10.02, a atividade desempenhada por tal intermediário é aquela descrita no item 10.09, por se tratar de atividade de representação¹⁶⁰ (diversa da representação comercial) realizada a favor do importador ou exportador.

Em conclusão, com base na fundamentação aposta neste Capítulo 2, pôde-se demonstrar a dificuldade de adequação à tributação municipal experimentada pelos agentes de carga, demonstrando-se extremamente relevante a fragmentação dos serviços prestados por tais intervenientes para que se pudesse alcançar uma posição mais sólida a respeito da incidência (ou) não do ISSQN.

Por meio da metodologia acima adotada, espera-se ter sido possível identificar a natureza jurídica da figura denominada de agente de carga, face às mais diversas funções exercidas por este relevante agente econômico da cadeia logística.

¹⁶⁰ No ponto, convém destacar que embora a lei complementar, que dispõe sobre o ISSQN, seja didática quanto à possibilidade de se adequar o serviço de representação de qualquer natureza a um item de serviço específico (10.09), a classificação do CNAE não dispõe do mesmo regramento, inexistindo qualquer possibilidade de se concatenar as atividades na esfera federal e municipal, vez que o CNAE apenas apresenta – em sua listagem nacional - o serviço de representação comercial, que conforme mencionado no primeiro capítulo não seria adequada à situação, por ser aplicável apenas à intermediação mercantil. No sentido de garantir a vinculação jurídico tributária das esferas federal e municipal, seria interessante que se criasse uma classificação nacional para a atividade econômica desenvolvida pelos representantes, de qualquer natureza.

Para tanto, foi necessário apresentar os diversos entendimentos exarados pelo Poder Executivo e pelo Poder Judiciário no tocante à incidência do imposto municipal (ISSQN) à atividade em voga, que não refletem, de modo algum, um consenso hermenêutico.

Tal cenário causa insegurança jurídica e aumento da carga tributária na logística brasileira, aumentando ainda os custos de transação dos usuários dos serviços e reduzindo a competitividade dos produtos no comércio exterior e no transporte aquaviário doméstico (navegação interior e cabotagem), bem como a sustentabilidade da matriz de transporte brasileira.

Tal situação, como visto, decorre da diversidade de premissas adotadas e pela dificuldade de se apontar o serviço prestado pelo agente de carga, de modo simplista e com método adequado.

Poder-se-ia dizer, que a análise posta nesta dissertação objetiva contribuir para esclarecer à comunidade científica as dificuldades experimentadas por tais personagens do Direito Marítimo e, de alguma forma, possibilitar um entendimento mais próximo daquilo que os legisladores buscaram exprimir no momento da edição da legislação tributária.

Procurou-se demonstrar quais itens de serviços poderão ou não ser aplicados a tais atividades e a motivação adotada para tal, buscando-se – ainda que de forma romantizada e não exaustiva – garantir uma segurança jurídica à tais sociedades empresariais, com a exibição das alternativas e entendimentos tributários (no âmbito municipal) sob as quais estariam sujeitas.

De forma sintetizada, apresenta-se abaixo um quadro sinótico das simulações ilustradas acima e das consequências jurídico-tributária, no âmbito municipal.

Quadro V – Incidência do ISSQN sobre o serviço prestado pelo agente de cargas

ATIVIDADE	INCIDÊNCIA DO ISSQN	ITEM DE SERVIÇO P.1	ITEM DE SERVIÇO P.2
Transportador contratual	(1) Não (2) Sim	Nenhum	10.02 ou 10.06
Mandatário do transportador contratual	(1) Não (2) Sim	Nenhum ¹⁶¹ e 10.09 ¹⁶²	10.02
Desconsolidação	(1) Não (2) Sim	Nenhum	10.02 ou 33.01
Agente do transportador contratual	(1) Não (2) Sim	Nenhum	10.02 ou 10.06
Transitário de carga	Sim	10.09	10.02 ou 10.06

Fonte: pesquisa da autora.

Com relação às colunas acima, destaca-se que o número (1) apostado na tabela demonstra o entendimento da autora, face aos argumentos construídos neste ensaio científico, enquanto que número (2) demonstra os demais entendimentos que vem sendo adotados.

Não bastasse isso, pretende-se ainda demonstrar a relevância do agente de carga para a sustentabilidade logística do transporte marítimo, ao passo que tal figura detêm a prerrogativa de definir combinações otimizadas de conexões de transporte, especialmente no modal marítimo, de modo a movimentar carga de forma mais sustentável entre origem e destino final, dado a sua função de intermediário.

¹⁶¹ Em relação ao embarcador.

¹⁶² Em relação ao transportador.

Assim sendo, conforme se verá no Capítulo 3 adiante, poderá o agente de carga viabilizar a efetivação do princípio da sustentabilidade sob a ótica da logística de transportes e concretizar os preceitos ambientais positivados na legislação brasileira.

CAPÍTULO 3

A RELAÇÃO DO AGENTE DE CARGA COM A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NA LOGÍSTICA MARÍTIMA

3.1. O Direito Ambiental

O Direito Ambiental é um ramo do direito sistematizado, revestido por um conjunto de regras jurídicas que visam amparar/proteger o meio ambiente e combater a poluição, na sua mais ampla acepção, articulando a legislação, doutrina e jurisprudência concernentes aos elementos que integram o ambiente”¹⁶³.

Tendo como premissa a busca pela sustentabilidade, o Direito Ambiental apresenta novos contornos na consecução do desenvolvimento sustentável, de modo a buscar um meio ambiente sadio e equilibrado, que garanta a qualidade de vida das presentes e futuras gerações¹⁶⁴.

Importante consignar que tal ramo do direito, sob a ótica de Machado, busca compactar os temas ambientais, por não mais tratar de construir um Direito das águas, um Direito da atmosfera, um Direito do solo, um Direito florestal, um Direito da fauna ou um Direito da biodiversidade, mas de buscar a interseção de temas com a combinação da identidade dos instrumentos jurídicos de prevenção, reparação, informação, monitoramento e de participação¹⁶⁵.

O doutrinador espanhol Mateo¹⁶⁶, por sua vez, assim leciona sobre o Direito Ambiental:

¹⁶³ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Malheiros Editores Ltda. 2003. p. 139-140.

¹⁶⁴ VIEIRA, Ricardo Stanzola; KOCH, Rafaela Borgo. **Avaliação ambiental estratégica no Brasil: planejamento, avaliação de impacto ambiental e licenciamento envolvendo ações estratégicas**. In: SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; (Coord.) **Avaliação ambiental estratégica: possibilidades e limites como instrumento de planejamento e de apoio à sustentabilidade**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015. p. 28.

¹⁶⁵ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Malheiros Editores Ltda. 2003. p. 139-140.

¹⁶⁶ MARTÍN MATEO, Ramón. **Manual de Derecho Ambiental**. Navarra: Editorial Aranzadi, SA, 2003. p. 53.

[...] un Derecho de perfiles revolucionarios, lo que se deriva de sus intrínsecos cometidos, totalmente alejados de los que son propios de otros ordenamientos animados por la realización de dictados filosóficos e ideológicos, como la libertad, la igualdad, la propiedad privada, etc.... El Derecho Ambiental es crudamente materialista, si bien necesita de apoyos éticos para muchas de sus realizaciones, entre ellas destacadamente de la solidaridad. No busca ventajas, más que colateralmente, para los individuos o grupos aislados, sus objetivos afectan al conjunto de la especie. Este Derecho, en este sentido estricto, es el que: Tutela los sistemas naturales que hacen posible la vida: agua, aire y suelo¹⁶⁷.

Há também quem afirme que o Direito Ambiental não está sedimentado como ramo autônomo do Direito, sendo apenas “um conjunto de normas e institutos jurídicos pertencentes a vários ramos do Direito, reunidos por sua função instrumental para a disciplina do comportamento humano em relação ao seu meio ambiente”¹⁶⁸.

Ao enfrentar o assunto, Portanova compreende que o Direito Ambiental não estaria adstrito a apenas uma disciplina no sentido dogmático e doutrinário do termo, não podendo ser esgotado em um campo específico/determinado do Direito. Isso porque, sob a ótica do autor, o Direito Ambiental “perpassa transversalmente as demais disciplinas dos campos tradicionais do direito e inclusive ultrapassa-o”¹⁶⁹.

Depreende-se, pois, que a conceituação do Direito Ambiental é algo que, por si só, comporta posicionamentos antagônicos, sendo necessário enfatizar que o denominador comum a todas as correntes doutrinárias é a assertiva de que tal conjunto de normas visa tutelar a proteção do meio ambiente.

A proteção ao meio ambiente, por sua vez, está devidamente abalizada

¹⁶⁷ Tradução livre: [...] um direito de perfis revolucionários, que deriva de sua intrínseca natureza de comprometimento, totalmente longe daqueles que são de outros sistemas encorajados pela realização de ditames filosóficos e ideológicos, como a liberdade, a igualdade, a propriedade privada, etc...O direito ambiental é grosseiramente materialista, embora ético apoio necessidade de muitas de suas obras, incluindo proeminente solidariedade. Não busca vantagens, mas colateralmente, para indivíduos ou grupos isolados, seus objetivos afetam todas as espécies. Esta lei, neste sentido estrito é o que tutela os sistemas naturais que tornam a vida possível: água, ar.

¹⁶⁸ MUKAI, Toshio. **Direito Ambiental Sistematizado**. Rio de Janeiro, Editora: Forense Universitária, 2005. p. 11.

¹⁶⁹ PORTANOVA, Rogério Silva. **Direitos humanos e meio ambiente: uma revolução de paradigma para o século XXI**. In: LEITE, José Rubens Morato; BELLO FILHO, Ney de Barros. (Org.). *Direito ambiental contemporâneo*. Barueri, SP: Manole, 2004. p. 622.

na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, por meio do artigo 225, que assim dispõe:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

§ 2º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser

instaladas.

Ao avaliar a proteção constitucional ao meio ambiente, Da Silva entende que “as normas constitucionais assumiram a consciência de que o direito à vida, como matriz de todos os demais direitos fundamentais do homem, é que há de orientar todas as formas de atuação no campo da tutela do meio ambiente”¹⁷⁰.

Denota-se, também, que a Constituição Federal apresenta as diretrizes que deverão nortear a atividade do legislador ordinário, quando da elaboração e edição de normas ambientais.

Além do mais, referido texto constitucional, preocupou-se em abarcar no Capítulo do Meio Ambiente os mais diversos princípios atrelados ao Direito Ambiental, fazendo com que estes se amoldem à classificação de regra constitucional e não apenas de valor axiológico.

Antunes traduz a finalidade básica atribuída aos princípios ambientais insculpidos na CRFB/88:

Os princípios ambientais insculpidos na Lei Maior estão voltados para a finalidade básica de proteger a vida, em qualquer forma que esta se apresente, e garantir um padrão de existência digno para os seres humanos desta e das futuras gerações, bem como de conciliar os dois elementos anteriores com o desenvolvimento econômico ambientalmente sustentável¹⁷¹.

Dentre os mais diversos princípios ambientais, tutelados expressamente na legislação brasileira e consagrados pela doutrina internacional ambiental, destacam-se os princípios da sustentabilidade e do desenvolvimento sustentável, que conforme será demonstrado a seguir, são elementares ao desenvolvimento logístico e ambiental do transporte marítimo de cargas.

3.2. Princípios da sustentabilidade e do desenvolvimento sustentável

Face às muitas ameaças de cunho ambiental, o princípio da

¹⁷⁰ DA SILVA, José Afonso, **Curso de Direito Constitucional Positivo**. São Paulo, RT, 1989, p. 708.

¹⁷¹ ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1996. p. 22.

sustentabilidade, tal qual o princípio do desenvolvimento sustentável, surgem como uma necessidade de elaborar novas políticas que promovam o desenvolvimento econômico sem derrocar a natureza. Nasce, portanto, a necessidade de um novo modelo de desenvolvimento sustentável¹⁷².

Acerca do desenvolvimento sustentável, a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a política nacional do meio ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências, apresenta a seguinte determinação:

Art. 2º. A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana.

[...]

Art. 4º. A Política Nacional do Meio Ambiente visará:

I - à compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico”;

No relatório de Brundtland - documento também conhecido como “Nosso Futuro Comum”, publicado em 1987 pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) – define-se em âmbito global o conceito de desenvolvimento sustentável como “a capacidade de prover o crescimento e suprir as necessidades da geração presente sem afetar a habilidade das gerações futuras”¹⁷³.

Tem-se, portanto, que o desenvolvimento sustentável se caracteriza como “um processo de mudanças, no qual se compatibiliza a exploração de recursos, o

¹⁷² NASCIMENTO, Meirilane Santana. **Direito ambiental e o princípio do desenvolvimento sustentável.** Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6973>. Acesso em: 02 jul. 2016.

¹⁷³ CMMAD - Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. **Nosso Futuro Comum.** 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991.

gerenciamento de investimento tecnológico e as mudanças institucionais com o presente e o futuro”¹⁷⁴.

Para Derani, o desenvolvimento sustentável se sustenta em dois pilares fundamentais: sendo um deles relativo à composição de valores materiais e outro voltado à coordenação de valores de ordem moral e ética. Logo, segundo a ótica da jurista, para se alcançar o modelo de desenvolvimento sustentável, deverá haver uma interação os interesses particulares de lucro e os interesses de bem-estar coletivo¹⁷⁵.

No mesmo sentido, Souza e Mafra, afirmam que o desenvolvimento sustentável possui como objetivo a definição de um “modelo econômico capaz de gerar riquezas e bem-estar, concomitantemente, que fomente a coesão social e impeça a degradação do ambiente”¹⁷⁶.

Depreende-se, pois, que o desenvolvimento sustentável visa melhorar as condições da vida humana através de um processo qualificativo de produção dentro de critérios de respeito aos limites ambientais e naturais, preocupando-se com as gerações futuras.

Doutro norte, o princípio da sustentabilidade, a ser analisado adiante, consiste em “equilibrar a oferta de bens e serviços, entre os quais estão os serviços ambientais, medidos essencialmente pela capacidade do planeta de manter o equilíbrio entre seu uso e disponibilidade”¹⁷⁷.

Sobre o princípio da sustentabilidade, Mateo dispõe o seguinte:

¹⁷⁴ CANEPA, Carla. **Cidades Sustentáveis: o município como lócus da sustentabilidade**. São Paulo: Editora RCS, 2007.

¹⁷⁵ DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 103.

¹⁷⁶ SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; MAFRA, Juliete Ruana. **Abordagem pela compreensão do ordenamento jurídico brasileiro a respeito do inovador mecanismo ambiental preventivo: avaliação ambiental estratégica (AAE)**. In: SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; (Coord.) Avaliação ambiental estratégica: possibilidades e limites como instrumento de planejamento e de apoio à sustentabilidade. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015. p. 71.

¹⁷⁷ ZYLBERSZTAJN, David; LINS, Clarissa. **Sustentabilidade e geração de valor: a transição para o século XXI**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010, p. 12.

Não se trata de instaurar uma espécie de utopia se não, sobre bases, sobre bases pragmáticas, de tornar compatível o desenvolvimento econômico necessário para que nossos semelhantes e seus descendentes possam viver dignamente com o respeito de um entorno biofísico adequado¹⁷⁸.

Para Garcia, sustentabilidade é “o princípio que trata de conciliar o respeito ao ambiente e o desenvolvimento econômico que vinham sendo considerados contraditórios”¹⁷⁹.

Também merece destaque o conceito de sustentabilidade apostado por Van Bellen, o qual o relaciona com o emprego de tecnologia e organização social, atendendo a necessidade das gerações presentes sem comprometer a possibilidade das gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades¹⁸⁰.

Nos ensinamentos de Freitas, a “sustentabilidade ambiental sozinha não faz sentido, assim como não se considera sustentável a abordagem focada apenas no pilar econômico ou no pilar social. O que faz sentido é produzir o desenvolvimento realmente integrado, isto é, social, econômico, ambiental, ético e jurídico-político”¹⁸¹.

Diante da tamanha importância atribuída ao princípio da sustentabilidade, autores como Gabriel Real Ferrer, Maikon Cristiano Glasenapp e Paulo Márcio Cruz o defendem como novo paradigma civilizacional, inclusive transnacional, a fim de organizar democraticamente a vida em sociedade sob as suas diversas dimensões.

Vejamos:

A sustentabilidade como novo paradigma aparece como critério normativo para a reconstrução da ordem econômica (um novo sistema econômico mais justo, equilibrado e sustentável) da organização social (modificando a estrutura social e a organização da sociedade – equidade e justiça social) do meio ambiente (possibilitando a sobrevivência do homem em condições sustentáveis

¹⁷⁸ MARTÍN MATEO, Ramón. **Manual de Derecho Ambiental**. Navarra: Editorial Aranzadi, SA, 2003. p. 36-44.

¹⁷⁹ GARCIA, José Francisco Alenza. **Manual de Derecho Ambiental**. Navarra, Editora Universidad Pública de Navarra, 2001. p. 45-47.

¹⁸⁰ BELLEN, Hans Michael Van. **Indicadores de Sustentabilidade: uma análise comparativa**. Rio de Janeiro: FGV, 2006, Ed. 2. p. 23.

¹⁸¹ FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade: direito ao futuro**. 2. Ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 304.

e digna – respeito ao meio ambiente)¹⁸².

Em arremate, Vieira e Koch destacam que “a sustentabilidade e os princípios a ela inerentes, tais como o da solidariedade, o da educação e o da informação, buscam concretizar o desenvolvimento sustentável”¹⁸³.

Dito isso, face à proteção constitucional ao Direito Ambiental atrelado aos princípios da sustentabilidade e do desenvolvimento econômico sustentável, vislumbrou-se na função assumida pelo agente de carga – figura identificada no Capítulo 1 – a possibilidade de alcançar um modelo de transporte de cargas mais sustentável, não apenas no cenário nacional, mas também global, conforme será explanado no item subsequente.

3.3. A relevância do serviço de agenciamento de carga para a sustentabilidade ambiental na logística marítima

Ao cotejar a atividade econômica desempenhada pelo agente de cargas com a sustentabilidade ambiental na logística marítima, é elementar a conclusão de que tal intermediário da cadeia logística possui a prerrogativa de melhor atender às necessidades das partes contratantes (embarcador, destinatário e/ou transportador), otimizar os custos e ainda optar pela rota de transporte que menos prejudique o meio ambiente.

Tal prerrogativa está diretamente relacionada à possibilidade de o agente de carga eleger, para cada trecho do percurso, o modal de transporte menos poluente, seja pela espécie/modal do transporte contratado, pelo encurtamento do trajeto, ou, ainda, pela escolha da transportadora e dos portos que mais se identifiquem com políticas ambientalmente sustentáveis, o que seria muito mais

¹⁸² FERRER, Gabriel Real; GLASENAPP, Maikon Cristiano; CRUZ, Paulo Márcio. **Sustentabilidade: um novo paradigma para o direito**. Novos Estudos Jurídicos, [S.1.], v.19, n. 4, 2014, ISSN 2175-0491. Disponível em: <<https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/nej/article/view/6712>>. Acesso em: 02 jun. 2017. p. 1459.

¹⁸³ VIEIRA, Ricardo Stanziola; KOCH, Rafaela Borgo. **Avaliação ambiental estratégica no Brasil: planejamento, avaliação de impacto ambiental e licenciamento envolvendo ações estratégicas**. In: SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; (Coord.) Avaliação ambiental estratégica: possibilidades e limites como instrumento de planejamento e de apoio à sustentabilidade. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015. p. 30.

complexo e dificultoso se concretizado pelo embarcador ou destinatário.

Até mesmo porque, a *expertise* logística perfaz o campo de atuação do agente de carga e uma vez sinalizado pelas empresas contratantes (importadoras e exportadoras) o interesse na defesa dos direitos ambientais, consoante preconiza a Constituição Federal e a legislação ordinária, a redução de gases poluentes seria bastante significativa.

Com a transformação gradativa do ecossistema global, denota-se uma crescente mudança na mentalidade dos indivíduos e nas ideologias empresariais ao longo dos anos, as quais passaram a compreender que além de um diferencial competitivo, a neutralização de dióxido de carbono (CO₂) é uma ação positiva para o planeta.

Dessa forma, torna-se cada vez mais recorrente, a contratação de empresas que possam contribuir com o desenvolvimento de projetos socioambientais e redução do impacto ambiental.

Para lutar contra a emissão de dióxido de carbono, por exemplo, grandes empresas multinacionais, das quais fazem parte uma série de transportadoras marítimas (de grande representatividade internacional) passaram a integrar grupos de reflexão ambiental, com objetivo de reduzir o impacto ambiental do transporte de bens internacionais e promover um transporte responsável¹⁸⁴.

Dentre eles, relacionado ao segmento de transporte internacional, exalta-se o grupo '*Clean Cargo Working Group*' que, traduzido para o vernáculo, significa "grupo de trabalho de carga limpa", o qual estabelece métodos para medir o impacto ambiental das transportadoras, no tocante à emissão de dióxido de carbono.

Para tanto, o grupo promove a coleta de dados e informações que possam ajudar as indústrias, através de um inventário de dióxido de carbono (documento este, que aponta a quantidade de gases do efeito estufa emitidos pela

¹⁸⁴ BSR. **Sustainability services**. Disponível em: <<https://www.bsr.org/collaboration/groups/clean-cargo-working-group>>. Acesso em: 05 fev. 2017.

empresa, assim como suas fontes).

Segundo consta na página eletrônica da *Clean Cargo Working Group*, 23 (vinte e três) das maiores transportadoras marítimas mundiais, representando 85% (oitenta e cinco por cento) do mercado aderiram ao grupo, o que facilita a análise de poluentes emitidos por cada uma delas¹⁸⁵.

Outro grupo de grande expressividade no seguimento é a entidade “*World Shipping Council*”, que, traduzido para o vernáculo, significa “Conselho Mundial de Transporte Marítimo”. O seu objetivo é fornecer uma direção coordenada para o setor de transporte marítimo, também atuando na promoção de uma boa administração ambiental, por meio de novos padrões internacionais para os navios e a realização de emissões reduzidas de ar, incluindo o dióxido de carbono¹⁸⁶.

Dentre os estudos apresentados pelo conselho, pode-se constatar que o transporte marítimo é considerado o mais eficiente em termos de emissão de gases poluentes na atmosfera. Tal conclusão advém do relatório emitido por especialistas da Organização Marítima Internacional (*IMO - International Maritime Organization*), responsável pela constatação dos seguintes dados:

De acordo com um relatório recente de um grupo de trabalho de especialistas da IMO, o transporte marítimo internacional representa 2,7% das emissões globais anuais de gases de efeito estufa. E, de acordo com a análise da rede sueca para transportes e meio ambiente, o transporte também produz menos emissões de gases de escape - incluindo óxidos de nitrogênio, hidrocarbonetos, partículas, monóxido de carbono e dióxido de enxofre - para cada tonelada transportada a um quilômetro do transporte aéreo ou rodoviário.

Notas de interesse:

[...] uma tonelada de mercadorias pode ser movida do porto de Ho Chi Minh City, Vietnã para Tianjin, na China, uma distância de 3.327 quilômetros (2.067 milhas) gerando menos emissões de CO₂ do que

¹⁸⁵ KN Portal. **KN Seafreight Sustainability**. Disponível em: <https://www.kn-portal.com/fileadmin/user_upload/documents/seafreight/documents/KN_Seafreight_Sustainability_Presentation_2015.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2017.

¹⁸⁶ World Shipping Council. **About the World Shipping Council**. Disponível em: <<http://www.worldshipping.org/benefits-of-liner-shipping/low-environmental-impact>>. Acesso em: 25 jun. 2017.

seria gerado se os mesmos produtos fossem transportados por caminhão de Wuhan em China central para Tianjin, uma distância de apenas 988 quilômetros (614 milhas).

[...] pesquisadores que realizam uma avaliação para o Fórum Econômico Mundial descobriram que toda a viagem de contêineres da China para a Europa é igualada em emissões de CO₂ em cerca de 200 quilômetros de caminhões de longa distância na Europa. Para a maior parte do frete, que é lento, não há realmente um benefício verde para mover a produção para a Europa¹⁸⁷.

Por meio do estudo apresentado pelo Conselho Mundial de Transporte Marítimo, é notória a importância da indústria de navegação para redução do impacto ambiental, porquanto o índice de emissão de gases poluentes é por deveras inferior àquele apresentado por empresas de transporte aéreo e terrestre.

No mesmo sentido, Souza afirma que o desenvolvimento da atividade marítima importa não apenas na redução de emissão de gases poluentes, mas também no fomento do desenvolvimento da indústria naval. Destaca que, além de ser um dos meios de transportes mais confiáveis, com menos risco de acidentes, o modal marítimo se apresenta de forma menos poluente que os demais transportes.

Vejamos:

O transporte marítimo e o transporte aquaviário, em um sentido mais amplo, são eficazes alternativas frente aos transportes terrestres. Cientistas avaliam que o transporte marítimo, por excelência o vetor operacional do comércio mundial, responde por 3% a 5 % de todas as emissões de carbono no mundo. Acrescente-se a isso o fato de ser um dos meios de transportes mais confiáveis, com menos risco de acidentes, e absolutamente menos poluente e ruidoso meio de transportes.

[...] A principal matriz sustentável e de maior eficiência energética é, por excelência, o transporte aquaviário, que se divide em navegação de longo curso (*international shipping*), hidrovias interiores (*inland navigation*) e a navegação de cabotagem (*short sea shipping*)¹⁸⁸.

Tendo ciência dos detalhes que envolvem a cadeia logística do transporte

¹⁸⁷ World Shipping Council. **Low environmental impact**. Disponível em: <<http://www.worldshipping.org/benefits-of-liner-shipping/low-environmental-impact>>. Acesso em: 25 jun. 2017.

¹⁸⁸ SOUZA, Silvano Denega. **Direito ambiental marítimo e desenvolvimento da sustentabilidade nos transportes**: aspectos comparativos destacados. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). **Direito marítimo, regulação e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011. p. 254/255.

internacional de mercadorias, poderá o agente de cargas, na condição de intermediário, selecionar um transportador marítimo – ao invés de aéreo ou terrestre, quando viável – vez que o impacto ambiental daquele é por deverás inferior a este.

Além do mais, poderá optar por um armador que integre algum grupo de reflexão ambiental do transporte ou atue diretamente para a redução do impacto ambiental.

Desta forma, apresentará um melhor desempenho, no que diz respeito ao custo, trajeto e menor emissão de gases poluentes.

Nesse sentido, acerca das políticas sustentáveis apresentadas pelos transportadores marítimos, as quais poderão ser analisadas quando da contratação do transporte pelo agente de carga, passa-se à exposição abaixo.

3.3.1. Políticas sustentáveis desenvolvidas por um seletor grupo de transportadores marítimos

Para garantir um serviço de qualidade e, ao mesmo tempo, sustentável, armadores de grande porte mundial vêm introduzindo, paulatinamente, no comércio internacional de cargas, uma gama de eco soluções eficientes ao transporte marítimo.

Dentre elas, destaca-se a transparência e informação sobre a emissão de dióxido de carbono, disponibilizada por um seletor grupo de armadores em suas páginas eletrônicas, por meio de um dispositivo *on-line* que permite o cálculo de pegadas de gás carbônico, além do acesso a relatórios detalhados para uma melhor conscientização.

A título exemplificativo, relata-se que, desde 2011 fora instituído pela empresa de transporte marítimo, CMA CGM, uma eco calculadora que permite a contagem precisa da pegada de dióxido de carbono de determinada viagem para os seus clientes¹⁸⁹.

¹⁸⁹ CMA-CGM. **Innovation eco-solutions**. Disponível em: <<https://www.cma-cgm.com/the->

O resultado da calculadora com viés sustentável é baseado em dados reais, como local de carregamento, local de descarga, volume de mercadoria, velocidade do navio e consumo de combustível, sendo que a sua verificação é realizada por um terceiro independente, no caso, a empresa multinacional KPMG.

Além do controle de emissão do CO₂ por trecho percorrido, também poderá ser analisado o centro de navegação e suporte das embarcações, o qual recolhe e administra informações necessárias para a monitorização operacional de todos os navios operados pela empresa de transporte marítimo, de modo a otimizar as linhas de navegação, a velocidade do navio e o consumo de energia, visando a segurança da tripulação e da mercadoria¹⁹⁰.

O sistema de monitoramento também se presta ao acompanhamento das áreas em risco (pirataria, tsunami, ciclone, etc.) para sugerir soluções alternativas às tripulações dos navios, evitando a ocorrência de acidentes marítimos que, não raras vezes, carregam consigo grandes derramamentos de óleo, de forte impacto ambiental.

Há também que se destacar o implemento dos mais novos contêineres ecológicos, lançados no mercado nos últimos anos.

Construídos com o pavimento de bambu, os ecos contêineres atendem a todos os requisitos relativos à capacidade de carga, nível de umidade e resistência à infestação de insetos, gozando de uma vida operacional planejada de cerca de 10 (dez) a 12 (doze) anos, ou seja, o mesmo que um equipamento convencional¹⁹¹.

O eco contêiner se diferencia do convencional, sobretudo, em razão da matéria prima utilizada no seu pavimento - o bambu – o qual se estabeleceu no mercado como um substituto sustentável à madeira compensada (frequentemente

group/corporate-social-responsibility/environment/innovation-eco-solutions>. Acesso em: 12 jun. 2017.

¹⁹⁰ CMA-CGM. **Innovation eco-solutions**. Disponível em: <<https://www.cma-cgm.com/the-group/corporate-social-responsibility/environment/innovation-eco-solutions>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

¹⁹¹ CMA-CGM. **Environment**. Disponível em: <<http://www1.cma-cgm.com/environment/pdf/flooringuk.pdf>>. Acesso em: 19 jun. 2017.

utilizada), vez que leva apenas 4 (quatro) a 5 (cinco) anos para amadurecer, em comparação aos 60 (sessenta) anos do amadurecimento de uma árvore, que muitas vezes advém do desmatamento ilegal¹⁹².

A empresa americana *Ecoplanet Bamboo* - uma das produtoras do equipamento - pontua que além de ser muito mais produtivo em termos de rendimentos por hectare, o uso de bambu como fibra substitutiva pode reduzir a pressão sobre as florestas naturais, incluindo mudanças climáticas globais¹⁹³.

Nesse propósito, constatou-se no último relatório emitido pela associação de proprietários de contêineres¹⁹⁴, um aumento significativo no uso de bambu como material para o revestimento de tal equipamento. Este disparou à frente de outros sistemas de pavimentos alternativos, como o híbrido de plástico, sendo o bambu o mais popular, em termos de disponibilidade e preço, tornando-se a única, senão a mais viável, alternativa à madeira oriunda de árvores tropicais¹⁹⁵.

Com relação à escolha do navio, sabe-se que, muitas vezes, a embarcação mais sustentável não terá disponibilidade para a rota pretendida pelo importador e/ou exportador, contudo, quando disponível deverá o intermediário eleger o navio mais eficiente e sustentável possível à trajetória das mercadorias.

Voltados à proteção do meio ambiente e redução dos impactos ambientais, determinados transportadores marítimos vêm buscando, cada vez mais, implementar inovações tecnológicas e medidas sustentáveis na construção dos próprios navios.

Dentre os elementos inovadores e sustentáveis que poderão ser constatados, quando do afretamento ou alocação de espaço na embarcação,

¹⁹² CMA-CGM. **Environment**. Disponível em: <<http://www1.cma-cgm.com/environment/pdf/flooringuk.pdf>>. Acesso em: 19 jun. 2017.

¹⁹³ Ecoplanet bamboo. **Bamboo Flooring for Shipping Containers**. Disponível em: <<http://www.ecoplanetbamboo.com/news/bamboo-flooring-for-shipping-containers>>. Acesso em: 19 jun. 2017.

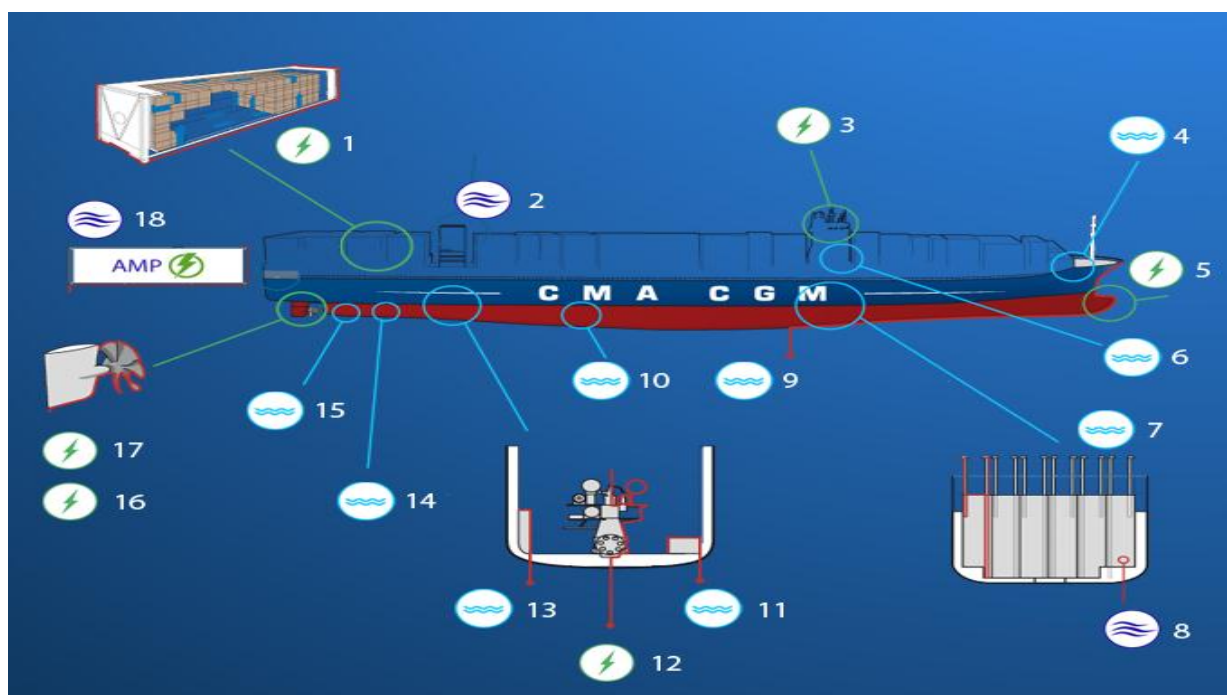
¹⁹⁴ Em inglês: Container Owner's Association – COA.

¹⁹⁵ Ecoplanet bamboo. **Bamboo Flooring for Shipping Containers**. Disponível em: <<http://www.ecoplanetbamboo.com/news/bamboo-flooring-for-shipping-containers>>. Acesso em: 19 jun. 2017.

apresenta-se de modo exemplificativo os métodos alternativos empregados na construção do navio *CMA-CGM Bougainville*, os quais vem demonstrando resultados bastantes eficientes, no tocante à redução do impacto ambiental:

Figura II – Soluções sustentáveis na construção do navio

CMA-CGM Bougainville



Fonte: website da CMA-CGM¹⁹⁶.

Apresenta-se, adiante, a legenda de cada indicativo inovador constante na embarcação supracitada, construída de modo a valorizar a sustentabilidade ambiental:

1. Eco-container; 2. Poluentes atmosféricos limitados (NOX; SOX); 3. Centro de Navegação de Frota 24/7 (roteamento e otimização do tempo; vapor lento); 4. Tanque de retenção da água do esgoto do depósito de carga; 5. Arco bulboso otimizado; 6. Compactadores de lixo *multichamber*, sem incineradores, sem resíduos

¹⁹⁶ CMA-CGM. **CO2 energy efficiency**. Disponível em: <<https://www.cma-cgm.com/the-group/corporate-social-responsibility/environment/CO2-energy-efficiency>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

no mar; 7. Sistema de recuperação de óleo rápido; 8. Conformidade com baixo teor de enxofre; 9. Cobertura otimizada do casco proteção do casco duplo; 10. Revestimento anti-incrustante sem estanho; 11. Tanque de águas cinzentas; 12. Motor controlado eletronicamente, motor *autotuning*, motor auto ajustado; 13. Tanque de água de esgoto adicional; 14. Sistema de tratamento de lastro de água livre de produtos químicos; 15. Tubo de popa selado a ar; 16. Hélices otimizadas; 17. Alavanca de viragem torcida com lâmpada; 18. Conexão de energia alternativa de energia marítima/*shore*¹⁹⁷.

Importante destacar que outros armadores também dispõem de um sistema de inovações similar àquele demonstrado pela empresa *CMA-CGM*.

A título exemplificativo, cita-se que a empresa de transporte *Evergreen Marine*, igualmente possui o objetivo de reduzir a emissão de gases poluentes e diminuir o impacto ambiental no transporte marítimo de cargas, por meio de inovações tecnológicas.

A respeito da construção de embarcações sustentáveis, Asmus e Kitzmann salientam que a empresa *Evergreen Marine*, desenvolveu os chamados navios verdes (*green ships*) – que dispõem de casco duplo e tanques colocados em áreas mais protegidas, com o objetivo de minimizar o risco de derramamento de óleo ou incêndio após um encalhe ou colisão¹⁹⁸.

Quanto às emissões aéreas de tais embarcações, Asmus e Kitzmann destacam duas adaptações eficientes implementadas pela *Evergreen Marine*, consubstanciadas em (i) tanques segregados para combustível e (ii) tecnologia “*cold ironing*”, cujo resultado é a diminuição de gases poluentes:

[...] tanques segregados (de até 8,3 mil toneladas) para combustível com baixos teores de enxofre, atendendo ao Anexo VI da Marpol, que obriga os navios a operarem com tais combustíveis nas áreas

¹⁹⁷ CMA-CGM. **CO2 energy efficiency**. Disponível em: <<https://www.cma-cgm.com/the-group/corporate-social-responsibility/environment/CO2-energy-efficiency>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

¹⁹⁸ ASMUS, Milton; KITZMANN, Dione. **Gestão ambiental portuária**: desafios e possibilidades. Rio de Janeiro: RAP, 2006.

sensíveis definidas por essa norma, como é o caso do mar Báltico. Seria a versão marítima do conceito de motores “flex” ou bicomcombustíveis fabricados no Brasil. Aqui, por razões de ordem econômica e estratégica (o álcool é mais barato e energia de fonte renovável). Lá, porque são áreas sensíveis, que sofrem com o intenso tráfego de embarcações que queimam óleo com altos teores de poluentes (bunker). [...] Outra ecoinovação para diminuir as emissões aéreas é a *cold ironing*, que permite ao navio desligar os seus geradores a diesel quando atracado (usados para refrigeração, luzes, bombas e outras funções) e receber energia elétrica das estruturas portuárias¹⁹⁹.

Referido transportador, com viés sustentável, também está trabalhando com outros novos conceitos na construção naval, com a finalidade de alcançar o lastro mínimo, o vapor lento, a estação de tratamento de água de lastro, a bomba de água do mar com controle de frequência, o aço de tração superior HT47 e o passaporte verde, contudo, todas estas inovações serão incorporadas aos navios da próxima geração da empresa.

Veja-se a Figura III abaixo, cujos objetivos de cunho ambiental se pretendem alcançar, por meio da construção do navio verde (*green ship*) “L”:

Figura III – Métodos sustentáveis utilizados na construção do navio verde “L” da Evergreen Line



¹⁹⁹ ASMUS, Milton; KITZMANN, Dione. **Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades**. RAP: Rio de Janeiro, 2006.

Fonte: website da Evergreen Line²⁰⁰.

Da mesma forma, apresenta-se, a legenda²⁰¹ de cada indicativo constante na embarcação supracitada, em construção de modo a valorizar a sustentabilidade ambiental:

1. Design de Redução de Emissões de CO₂; 2. Forma de casco otimizada com sistema de propulsão de alta eficiência²⁰²; 3. Projeto para transportar o mínimo de água de lastro²⁰³; 4. Motor eletrônico de injeção de combustível controlado com função sob condição de baixa carga²⁰⁴; 5. MARPOL NO_x Emission Tier III Upgradable²⁰⁵; 6. Energia Marítima Alternativa (Sistema AMP)²⁰⁶; 7. Estação de Tratamento de Água de Lastro²⁰⁷ 8. Controle de frequência variável Bomba de água

²⁰⁰ EVERGREEN LINE. **Green L-Type Ships**. Disponível em: <http://www.evergreen-line.com/tbi1/jsp/TBI1_Index.jsp#>. Acesso em: 25 jun. 2017.

²⁰¹ EVERGREEN LINE. **Green L-Type Ships**. Disponível em: <http://www.evergreen-line.com/tbi1/jsp/TBI1_Index.jsp#>. Acesso em: 25 jun. 2017.

²⁰² Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O navio terá forma de casco otimizada com sistema de propulsão de alta eficiência para aumentar a utilização de energia e reduzir o consumo de combustível e poluição de emissão.

²⁰³ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O navio está usando o conceito de "wide-beam" para melhorar a estabilidade do navio. Através do conceito de feixe largo, o navio pode transportar a quantidade mínima de água de lastro durante a operação. Por um lado, pode reduzir o impacto ambiental causado pela troca de água de lastro e, por outro lado, pode aumentar o carregamento de carga por unidade de energia e aumentar a utilização de energia.

²⁰⁴ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O navio aplicará o nível de emissão de emissão MARPOL - Oxigênio de nitrogênio (NO_x) e usará a injeção de combustível eletrônico e controle de válvulas nos motores principais. Estes motores tipo têm maior eficiência para reduzir o consumo de combustível e a emissão total também. Além disso, alguns instrumentos serão instalados no motor principal para que o motor principal possa ser executado sob a condição "Low Load", diminuindo a velocidade do navio e reduzindo a emissão total.

²⁰⁵ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O navio Evergreen L-Type foi considerado como aplicando o nível de nível de emissão MARPOL - Oxigênio de nitrogênio (NO_x). Até agora, alguns equipamentos que são utilizados para auxiliar a redução da emissão de NO_x, como SCR, EGR, ainda estão em desenvolvimento pelo fabricante. O navio Evergreen L-Type manterá espaços adequados para instalar este equipamento no futuro.

²⁰⁶ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O navio Evergreen L-Type instalará o sistema AMP (Alternative Maritime Power) mesmo que os navios Evergreen S-Class. Com a fonte de alimentação da ligação, os motores do gerador de vasos poderiam ser desligados durante a embarcação na porta, o que evitaria o esvaziamento dos gases perigosos dos motores diesel para poluir o ar.

²⁰⁷ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): A água de lastro transportada no navio para ajustar a estabilidade do navio e a aparência geralmente afeta os ecossistemas marinhos e é muito prejudicial ao equilíbrio ecológico devido a organismos marinhos serão transferidos de portos para os outros portos através da troca de água de lastro. O navio Evergreen L-Type instalará a estação de tratamento de água de lastro que aplica completamente a orientação IMO para garantir que a troca de água do lastro durante a operação do navio não cause esse problema e diminua o impacto ambiental.

do mar²⁰⁸; 9. Sistema de combustível de baixo teor de enxofre²⁰⁹; 10. Design do tanque de óleo de combustível Cumprir o Regulamento da Regra Marítima²¹⁰; 11. Tanque de retenção de água cinzenta²¹¹; 12. Tanque de retenção de depósito de carga²¹²; 13. Máquinas de plataforma elétrica²¹³; 14. Revestimento anti-incrustante isento de lata²¹⁴; 15. Refrigerador mais recente com menor potencial de aquecimento global²¹⁵; 16. Notação de Proteção Ambiental com Sociedade de Classificação; 17. Sistema de vedação do tubo de popa do espaço aéreo²¹⁶; 18. Último Aço de Tração Superior (HT47)²¹⁷; 19. Passaporte verde para cumprir a Convenção de Reciclagem

²⁰⁸ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O navio adotará o motor do tipo de controle de frequência variável na bomba de água do mar de resfriamento principal, de modo que a velocidade do motor seja automaticamente controlada pela temperatura refrigerante da água do mar e pela temperatura central de refrigeração da água fresca e melhora a utilização da energia elétrica.

²⁰⁹ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): Para reduzir o teor de SOx nos gases de escape do motor principal, um sistema completo de abastecimento com óleo de baixo teor de enxofre seria aplicado no navio. Poderia ser facilmente alterado para o sistema de tubulação de combustível de baixo teor de enxofre durante a viagem que se fecharia para a área restrita, como o Mar Báltico.

²¹⁰ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O arranjo do tanque de óleo de gasolina evolutivo poderia evitar grandes vazamentos de óleo combustível no mar durante o acidente de impacto do navio. A poluição do óleo causada pelo vazamento do tanque de óleo combustível quebrado seria a maioria das situações no acidente marítimo, que em algum momento também causa o incêndio.

²¹¹ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O tanque de retenção de água cinzenta impede a descarga desnecessária da água cinzenta enquanto o navio está na porta.

²¹² Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O tanque de retenção do depósito de carga evita a descarga desnecessária enquanto o navio estiver na entrada ou o vazamento de mercadorias perigosas.

²¹³ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): A maquinaria de plataforma elétrica tradicional seria exposta ao risco de vazamento de óleo e poluição. A adoção de máquinas de convés elétrico pode evitar esse problema e reduzir a poluição sonora também.

²¹⁴ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): Para proteger e sustentar os oceanos, a Evergreen se comprometeu a adotar um novo revestimento sem lata [...]. A pesquisa mostra que este revestimento possui altas propriedades anti-incrustantes e não é tóxico para o meio ambiente. A lata excessiva em um ambiente oceânico pode causar sérios danos à vida marinha.

²¹⁵ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): O navio adotará o refrigerador mais recente que está livre de esgotamento de ozônio e tem baixo potencial de aquecimento global para garantir o cumprimento das exigências da MARPOL e ajudar a conter o problema do aquecimento global.

²¹⁶ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): As vedações tradicionais do tubo de popa são lubrificadas pelo óleo tem algum risco de vazamento de óleo e poluição; O navio instalará o sistema de vedação do tubo de popa do espaço aéreo que pode evitar que esse risco ocorra.

²¹⁷ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): Com o objetivo de reduzir o peso da estrutura do casco, o navio adotará aço de maior resistência (HT47) na estrutura principal do casco. O peso do navio mais leve significa menos necessidade de propulsão, menor emissão e poupança de energia.

de Navios²¹⁸.

Com base no estudo apresentado neste item, pode-se afirmar que ao contratar o transportador efetivo das mercadorias, poderá o intermediário da operação (agente de cargas) auxiliar no combate ao aquecimento global ao eleger uma empresa que transporte a mercadoria de modo menos agressivo ao meio ambiente, cotejando o princípio do desenvolvimento sustentável à atividade por si desempenhada.

Salta-se aos olhos o fato de que além do preço e qualidade do serviço, deverá ser constatada a sustentabilidade implementada no transporte realizando, visando a garantia das gerações futuras.

3.3.2. Dos métodos sustentáveis aplicáveis aos portos

Não obstante a contratação do transportador mais desenvolvido tecnológico ambientalmente, poderão os agentes de carga, dentro de seu campo de atuação, combinar o transporte marítimo com os portos que, tanto na origem quanto no destino, sejam dotados de políticas verdes.

Isto é, portos cuja atividade econômica vise o mínimo de impacto possível ao meio ambiente, proporcionando medidas sustentáveis para melhorar e controlar a qualidade do ar, água, ruído e resíduos.

Sabe-se que os portos denominados 'verdes' possuem, ou ao menos deveriam possuir, consoante a conferência de energia verde realizada em Vigo, Espanha, no ano de 2013, a prerrogativa de fornecer energia da terra para as embarcações (*On-Shore Power Supply*, pelo nome em inglês), incluindo instalações de energia renovável, alternativa e medidas de eficiência energética²¹⁹.

Além do mais, espera-se que tais instalações portuárias, ditas verdes,

²¹⁸ Segundo consta no website da empresa (com a tradução direta e livre): A Evergreen considerará adotar o "Passaporte Verde" para cumprir com a OMI - Convenção de Reciclagem de Navios e assumir a responsabilidade pela proteção ambiental.

²¹⁹ PROSERTÉK. **Puertos Verdes, sostenibles y respetuosos con el medio ambiente**. Disponível em: <<http://prosertek.com/es/blog/puertos-verdes/>>. Acesso em: 05 fev. 2017.

utilizem luz de LED em operações portuárias e visem integrar o ambiente portuário com a cidade de modo harmonioso.

Atualmente, políticas ambientais inovadoras são identificadas e tomadas como exemplo por inúmeros países, justamente por buscarem a melhoria da qualidade de vida. Dentre as instalações portuárias, cujas políticas ambientais se encontram em evidência, dois grandes nomes surgem como destaque, sendo eles: o Porto de Roterdã, situado nos Países Baixos e o Porto de Long Beach, situado nos Estados Unidos da América.

O porto de Roterdã, conforme amplamente publicado, possui a pretensão de se tornar o porto mais sustentável do mundo, destacando em seu *website*, que “ao abrir novos caminhos na forma como opera, que inclui o desenvolvimento do Maasvlakte 2, o porto de Roterdã objetiva a vanguarda da sustentabilidade e da acessibilidade”²²⁰.

Para atingir seu objetivo, a autoridade portuária abordou – ao longo dos anos - três metas de desenvolvimento interno para que a área portuária crescesse de forma coordenada e equilibrada, sendo elas: (i) a melhora do desempenho da autoridade do porto de Roterdã; (ii) o fomento de empreendimentos sustentáveis na área portuária e (iii) a requisição de inovação sustentável em toda a cadeia de suprimentos.

Em busca do reconhecimento internacional a respeito da bandeira ambiental, o porto de Roterdã continua na elaboração e desenvolvimento de vários projetos ambientais para que se possa alcançar o fim pretendido.

Dentre as medidas em desenvolvimento, cita-se o desenvolvimento da Maasvlakte 2, cujas tecnologias inovadoras levarão ao desenvolvimento sustentável e bem-sucedido do novo porto e da área industrial; o uso do GNL²²¹ como

²²⁰ PORT OF ROTTERDAM. **Sustainability**. Disponível em: <<https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/sustainability>>. Acesso em: 21 jun. 2017.

²²¹ Segundo consta no website do Porto de Roterdã, referido combustível possui as seguintes vantagens: 1. Menor emissão de partículas, óxidos de enxofre e nitrogênio e CO₂; 2. Atende aos padrões de emissão mais rigorosos; 3. Os motores com GNL requerem menos manutenção; 4. Os

combustível para navios e caminhões, sendo que atualmente o porto de Roterdã desempenha um papel pioneiro na sua introdução como combustível para navios de mar, embarcações e caminhões do interior e o fornecimento, produção e distribuição de energia eólica na área portuária. Quanto ao último item, vale acrescentar que atualmente a capacidade total de turbinas eólicas instaladas na área portuária de Roterdã é de 200 megawatts (MW), sendo que tamanha potência representa cerca de 10% (dez por cento) da capacidade total de energia eólica na Holanda²²².

Tais medidas, conforme se verifica, são grandes exemplos a serem seguidos pelos demais portos mundiais, embora ainda não aplicadas em razão do alto custo e possível falta de interesse dos embarcadores, armadores (cuja força política poderia ser decisiva) e dos Estados, os quais não criaram regras impositivas mais incisivas.

No tocante ao Porto de Long Beach, extraem-se algumas políticas sustentáveis, cuja extensão, igualmente, merece uma análise pontual, sendo elas: (i) plano de ação para o ar limpo (*clean air action plan*); (ii) programa de incentivo da bandeira verde (*green flag incentive program*); e (iii) política do porto verde, propriamente dita (*green port policy*).

No ano de 2007 foi implementado pelo Porto de Long Beach o plano de ação “ar limpo” com o intuito de melhorar a qualidade atmosférica daquela determinada região.

Para tanto, adotou-se como medida, a proibição de ingresso no porto de caminhões antigos, a diesel, que não estavam de acordo com as normas dos Estados Unidos da América, no tocante à diminuição de gases poluentes. O plano de ação entrou em vigor em outubro de 2008 e como consequência de sua implementação, trouxe a renovação da frota de caminhões por veículos, cuja

motores com GNL são muito mais silenciosos; 5. Mais barato do que os combustíveis a base de petróleo; 6. Maior valor energético do que outros combustíveis fósseis; e 7. Incentivos da Autoridade do Porto de Roterdã. Disponível em: <<https://www.portofrotterdam.com/en/cargo-industry/lng-liquefied-natural-gas/lng-as-a-fuel-for-vessels-and-trucks>>. Acesso em: 25 jun. 2017.

²²² PORT OF ROTTERDAM. **Sustainability**: Wind energy. <<https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/sustainability/wind-energy>>. Acesso em: 21 jun. 2017.

emissão de gases poluentes é aproximadamente 80% (oitenta por cento) inferior do que a emissão dos veículos convencionais (cujo ingresso no terminal fora proibido), sendo os únicos veículos aptos a operarem/circulararem no aludido porto²²³.

Para que o plano fosse sustentável economicamente, a aquisição dos novos caminhões fora subsidiada, por meio de empréstimos conferidos pelo próprio porto e fundos especiais, garantindo a melhora significativa da qualidade do ar e das condições de segurança operacional²²⁴.

Conforme relatado, o mesmo porto implementou o programa de incentivo bandeira verde (*green flag incentive program*), o qual incentiva os navios a desacelerarem sua velocidade, mediante uma remuneração financeira, a fim de contribuir com a melhora da qualidade do ar. Referido programa confere àqueles transportadores que colaboram com a medida de redução da velocidade, uma quantia aproximada de USD 2.000.000,00 (dois milhões de dólares norte-americanos) por ano em descontos, sendo que, para gozar de tal benefício (desconto portuário) os operadores de navios precisam apenas diminuir a velocidade de suas embarcações para 12 (doze) nós ou menos, dentro de um raio de 30 (trinta) quilômetros do porto²²⁵.

Quanto à política do porto verde, esta fora adotada pelo porto de Long Beach em 2005, visando a redução da poluição na região, para melhorar o habitat dos animais selvagens, a qualidade do ar e da água, a limpeza do solo e de sedimentos submarinos, criando uma cultura portuária sustentável.

Para tanto, foram empreendidos esforços – de parte do porto - para empregar a melhor tecnologia disponível para evitar e reduzir os impactos ambientais, e envolver e educar a comunidade.

²²³ PORTOGENTE. **Porto de Long Beach.** Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/82905-porto-de-long-beach>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

²²⁴ PORTOGENTE. **Porto de Long Beach.** Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/82905-porto-de-long-beach>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

²²⁵ PORTOGENTE. **Porto de Long Beach.** Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/82905-porto-de-long-beach>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

Partindo da realidade internacional, é fácil a percepção de que no Brasil os esforços sustentáveis nas instalações portuárias estão demasiadamente distantes dos modelos estrangeiros, tomados como modelo de desenvolvimento sustentável. Contudo, certas medidas vêm sendo gradativamente adotadas, com a finalidade de melhorar a qualidade do serviço prestado nos terminais nacionais, integrando o conceito de desenvolvimento sustentável às instalações portuárias.

Políticas de gestão e controle de resíduos, avaliações de impacto ambiental, controle de emissão de poluentes e ruídos vem sendo gradativamente regulamentadas e fiscalizadas, contudo, nada suficientemente inovador.

Como exceção à regra, salta aos olhos a política implementada pelo Terminal Portuário da Portonave S/A, localizado no município de Navegantes (SC) que, por meio de uma série de investimentos (financeiros), obteve a redução drástica no consumo de combustíveis fósseis, principalmente diesel, naquela área.

Para alcançar tal finalidade, introduziu um projeto de eletrificação dos transtêineres - guindastes que fazem o movimento do contêiner do caminhão para o pátio de armazenagem e vice-versa – os quais passaram a ser alimentados com energia elétrica e não mais por geradores a diesel²²⁶.

Vejamos, por oportuno os destaques apostos no relatório de sustentabilidade da Portonave S.A:

O Terminal alcançou um índice de intensidade energética de 0,21 GJ/TEU, frente a 0,36 GJ/TEU em 2015 – uma redução de 41%, ocasionada pela mudança da fonte de abastecimento dos transtêineres.

Esse índice considera o consumo total de energia e o volume de TEUs movimentados no ano. Em abril de 2016, a Portonave concluiu o projeto de eletrificação dos RTGs, guindastes que realizam o movimento do contêiner do caminhão para o pátio de armazenagem e vice-versa.

Com a implantação do sistema Busbar System [barramento de transporte de energia], os 18 equipamentos do Terminal passaram a ser alimentados com energia elétrica e não mais por geradores a

226

PORTONAVE.

Energia.

Disponível

em:

<<http://sustentabilidade2016.portonave.com.br/paginas/Energia>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

diesel. Entre os fatores que motivaram a mudança da matriz energética estão a redução do consumo de diesel, o aumento de produtividade nos RTGs, a melhoria na confiabilidade dos equipamentos e a significativa redução de emissões de gases poluentes.

Constata-se que com a finalização do projeto, o consumo de diesel do Terminal foi reduzido em cerca de 60% (sessenta por cento), as emissões de gás carbônico pelos transtêineres foram reduzidas em 98% (noventa e oito por cento) e as emissões totais do Terminal em 56% (cinquenta e seis por cento)²²⁷.

Políticas como esta devem se perpetuar e seguir de exemplo aos demais complexos portuários brasileiros, visando cada vez mais a expansão de medidas ambientais.

Todavia, para que haja uma movimentação sustentável nos demais terminais brasileiros é importante que os usuários das instalações portuárias se atentem à tais recursos e iniciativas, dando preferência àqueles portos que efetivamente venham a investir no desenvolvimento sustentável.

Caso contrário, sem o estímulo dos tomadores de serviço, dificilmente haverá a mudança de políticas internas e consecutivamente, dos investimentos em tecnologias capazes de garantir a sustentabilidade portuária, de modo espontâneo, até mesmo pelo altíssimo custo envolvido.

Com base no exposto, pôde-se apurar que o agente de cargas, enquanto intermediário na cadeia logística de transportes, possui a prerrogativa de analisar todas as políticas ambientais desenvolvidas pelos transportadores marítimos e instalações portuárias, podendo interferir diretamente na escolha de armadores e portos dotados de políticas verdes, de modo a auxiliar de forma bastante inteligente, na promoção da sustentabilidade ambiental do transporte marítimo, reduzindo as emissões de poluentes ligados ao transporte e ao próprio consumo de energia portuária.

Tal figura, portanto, demonstra que além de ser mais produtiva ao intercâmbio de mercancias, também é capaz de responder às necessidades atuais sem comprometer a satisfação das necessidades de futuras gerações, tendo grande relevância à cadeia logística sustentável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a expansão dos navios porta-contêineres, os quais inviabilizaram, de certo modo, o transporte de carga solta, dado a ausência de conveniência logístico-econômica aos armadores, surge no âmbito internacional a figura do agente de carga.

Este foi capaz de atender com eficiência e zelo os embarcadores de pequenos lotes, que não mais encontravam facilidades para o transporte de suas mercadorias junto aos armadores, assumindo um nicho de mercado, até então, vago.

Inserido no contexto do comércio interacional, o agente de carga passou a assumir inúmeras responsabilidades e funções na cadeia logística do transporte marítimo, antes mesmo que a legislação nacional pudesse acompanhar a velocidade com que se desenvolveu e propagou tal interveniente no cenário global, inexistindo, a tempo e a modo, qualquer regulação e/ou previsão legal a respeito de sua função.

Foi a partir do ano de 2003, por meio da inclusão do artigo 37 no Decreto-lei nº 37/66 e, sequencialmente, no ano de 2007, com a edição da IN RFB nº 800/2007, que fora apresentado em ato normativo brasileiro, de modo expresso, um “conceito” sobre a atividade desempenhada pela figura do agente de carga.

Ocorre que, além de divergirem entre si, referidas normativas também não conseguiram expressar a complexidade das atividades desempenhadas por este intermediário logístico que, conforme demonstrado no Capítulo 1, assume inúmeras funções no comércio internacional de cargas.

E pior, denominaram agente de carga uma figura que, na maioria das vezes, não atua como tal, podendo vir a assumir todas as seguintes funções: (i) transportador contratual; (ii) (ii.i) agenciador e/ou (ii.ii) representante do transportador contratual estrangeiro; (iii) desconsolidador; e (iv) transitário de carga (representante do importador ou exportador).

Isso porque, tais empresas, denominadas pelo mercado como agentes de carga atuam de forma diversa em diferentes situações jurídicas, caracterizando-se, na verdade, como uma *empresa de setores separados para cada negócio jurídico* firmado.

Concluiu-se, portanto, que a natureza jurídica do agente de carga, comercialmente adotada no mercado, nem sempre terá o mesmo valor axiológico, devendo ser analisada a função exercida por tais empresas em cada operação.

Tendo em vista a dificuldade de se apontar de modo claro e objetivo a natureza jurídica que abrange as diversas funções prestadas por este intermediário logístico, surgiu concomitantemente a insegurança jurídica tributária.

Atualmente, pessoas jurídicas do ramo ficam receosas sobre o enquadramento tributário de seus serviços e a depender do entendimento administrativo-judicial regional aplicado, a carga tributária será bastante diversificada, o que inviabiliza um desenvolvimento equitativo desta atividade econômica no Brasil.

Diversos são os questionamentos que poderão ser realizados pela autoridade autuante e a depender das premissas utilizadas, o item de serviço adotado será distinto e a alíquota, por conseguinte, também o será.

Por inexistir uma legislação específica, para sanar as dúvidas a respeito do enquadramento jurídico do agente de carga, tampouco ensaios científicos concisos a respeito, tais sociedades empresariais atualmente ficam à mercê daqueles que fixarão e/ou analisarão a tributação e daqueles julgadores que aplicarão seu livre convencimento aos argumentos suscitados pelas partes em eventual lide judicial, cuja oscilação de entendimento nos tribunais de justiça, não raras vezes, é por deveras frequente.

Frente a tal fenômeno, pretendeu-se esclarecer no Capítulo 2 a incidência (ou não) do ISSQN, imposto de competência municipal e distrital, sobre cada uma das atividades e funções desempenhadas pelo intermediário logístico denominado

de “agente de carga”, objetivando-se reduzir a insegurança jurídica tributária em que estão imersos.

Por meio de uma análise detalhada, foi possível constatar, inclusive, que em inúmeras situações o imposto sequer deverá incidir sobre o serviço prestado, face à ausência de previsão legal a respeito.

Tal situação, apesar de não pacificada na doutrina e jurisprudência, pode ser verificada nas operações em que o agente de carga brasileiro atuar como: (i) transportador contratual, frequentemente nas operações de exportação de mercadorias; (ii.i) agenciador do transportador contratual, por ausência de previsão legal, e como (iii) desconsolidador, quando acaba por realizar atividade-meio à atividade-fim (transporte internacional), não prevista na lista anexa à LC nº 116/2003.

Noutra senda, constatou-se que, quando o referido intermediário assumir a função transitário de carga (representante do importador ou exportador), a incidência do ISSQN poderá ocorrer com fundamento no item de serviço “10.09” - representação de qualquer natureza.

O mesmo item de serviço poderia ser igualmente aplicado ao agente de cargas enquanto atuar como (ii.ii) mero representante do transportador contratual, não se prestando à prospecção do serviço a favor de terceiro, isto é, quando não ficar encarregado de agenciar o transporte a favor do transportador contratual.

Destacou-se que o item de serviço 10.09 apresenta maior coesão à atividade desempenhada pelo sujeito denominado agente de carga, enquanto este assumir meramente a função de mandatário (representante).

Tal entendimento, contudo, é claramente contrário à jurisprudência que vem sendo timidamente exarada pelos Tribunais de Justiça Estaduais.

Convém esclarecer que sob a ótica deste ensaio científico, não pareceu lógico enquadrar uma relação contratual de representação de serviços a um item de serviço correlato ao contrato de agenciamento, tão somente porque a IN/RFB nº

800/2007 e o Decreto-lei nº 37/66 nomearam equivocadamente a atividade de desempenhada.

Para melhor esclarecimento, cita-se que um serviço de pesca, por exemplo, não poderá ser compreendido como um serviço de jardinagem e tributado como tal, apenas pelo fato de determinada legislação tributária assim nomear a referida atividade (reconhecida como pesca).

A mesma lógica se aplica aos casos em que o “agente de carga” apenas se prestar à função de representante. Ora, não faz sentido tributar um representante de serviços de transporte como “agente”, natureza contratual notadamente distinta, assim como não faria sentido enquadrar o serviço de pesca como jardinagem, conforme o exemplo supracitado.

No ponto, convêm destacar que embora a LC nº 116/2003, seja didática e clara quanto à possibilidade de se adequar o serviço de representação de qualquer natureza a um item de serviço específico, ou seja, ao item 10.09, a classificação nacional de atividades econômicas não dispõe do mesmo regramento.

Inexiste, portanto, qualquer possibilidade de se concatenar as atividades na esfera federal e municipal, vez que o CNAE apenas apresenta o serviço de representação comercial em âmbito nacional que, conforme mencionado no Capítulo 1, não seria adequada à situação por não se estender à intermediação de serviços.

No sentido de se garantir a vinculação jurídico tributária das esferas federal e municipal, sugere-se a criação de uma classificação nacional para a atividade econômica desenvolvida pelos “representantes de qualquer natureza”, cujo campo de atuação poderá abranger a representação não mercantil.

Depreende-se, pois, que a análise crítica das particularidades envolvendo as diversas atividades do “agente de carga”, assim como a incidência (ou não) do respectivo imposto municipal a cada uma destas atividades, contribui para reduzir a insegurança jurídica desse importante operador logístico e para incentivar a sustentabilidade no transporte marítimo, confirmando-se a hipótese levantada nesta dissertação.

Isso porque, a conhecimento dos encargos tributários a que estarão ou não sujeitas, possibilita uma melhor organização financeira a essas empresas, servindo como incentivo para a ampliação do percentual de carga na matriz aquaviária, aumentando a competitividade da economia brasileira.

Nesse enfoque, pretendeu-se demonstrar no capítulo 3 a relevância do agente de carga para a sustentabilidade logística do transporte marítimo, ao passo que tal figura detêm a prerrogativa de definir combinações otimizadas de conexões de transporte, especialmente no modal marítimo, de modo a movimentar carga de forma mais sustentável entre origem e destino final, dado a sua função de intermediário, que certamente deverá ser estimulada pelos Estados-Nação, sobretudo pelo Brasil, face a sua vasta costa marítima.

Tal premissa se justifica ao passo que o transporte marítimo é responsável por cerca de 90% (noventa por cento) do comércio internacional de mercadorias, sendo considerado um dos meios de locomoção mais sustentáveis do globo terrestre, quando comparado com os demais modais de locomoção de pessoas e cargas.

Não bastasse isso, verificou-se uma crescente preocupação, de parte dos transportadores marítimos e de determinados portos internacionais, no tocante ao desenvolvimento de políticas sustentáveis, aliadas a alta tecnologia, capazes de reduzir significativamente o impacto ambiental no transporte internacional de cargas.

Eis o motivo pelo qual se pretendeu analisar a viabilidade de propulsão da sustentabilidade marítima por meio do “agente de carga” que além da expertise logística e vasta popularidade comercial para fechamento de fretes, também poderá incentivar a preservação ambiental, garantindo um maior enfoque e predileção na sua atuação às alternativas de transportes mais sustentáveis.

Conforme restou demonstrado no Capítulo 3, inúmeros são os recursos e políticas de desenvolvimento sustentáveis que vêm sendo implementados pelo mundo, sobretudo nas construções navais e respectivos equipamentos, bem como dentro das instalações portuárias, a fim de estimular, cada vez mais o fomento do

modal de transporte marítimo de cargas.

Para tanto, necessário se faz agregar à eficiência logística, soluções viáveis do ponto de vista econômico, donde se exaltam as questões de segurança jurídica tributária e menor custo no traslado da carga, tanto quanto soluções de cunho sustentável, garantindo o desenvolvimento dos Estados sem comprometer as gerações futuras.

REFERÊNCIA DAS FONTES CITADAS

ALEXANDRE, Ricardo. **Direito tributário esquematizado**. 7. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

AMARO, Luciano. **Direito tributário brasileiro**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

ANJOS, José Haroldo dos. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1996.

ASMUS, Milton; KITZMANN, Dione. **Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades**. RAP: Rio de Janeiro, 2006.

ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de incidência tributária**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1973.

BANCO DO BRASIL. **Termos Internacionais de Comércio (INCOTERMS)**. Disponível em: <<http://www.bb.com.br/docs/pub/dicex/dwn/IncotermsRevised.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

BARRETO, Aires Fernandino. **ISS na Constituição e na Lei**. São Paulo: Dialética, 2003.

BECKER, Alfredo Augusto. **Teoria geral do direito tributário**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1972.

BELLEN, Hans Michael Van. **Indicadores de Sustentabilidade: uma análise comparativa**. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 02 abr. 2017.

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Institui o Regulamento Aduaneiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em: 02 jul. 2017.

BRASIL. **Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007**. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=compilado&idAto=15753>>. Acesso em: 10 maio 2017.

BRASIL. **Lei nº 556, de 25 de junho de 1850**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm. Acesso em: 10 de julho de 2017.

BRASIL. **Lei nº 4.886, de 9 de dezembro de 1965**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L4886.htm>. Acesso em: 04 jan. 2017.

BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172.htm>. Acesso em: 02 jul. 2017.

BRASIL. **Lei nº 8.420, de 08 de maio de 1992**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8420.htm>. Acesso em: 04 jan. 2017.

BRASIL. **Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm>. Acesso em: 04 jan. 2017.

BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm> Acesso em: 04 jan. 2017.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 1.572, de 2011**. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=7CD3838A2E4B10515F27C6A7E37A580D.proposicoesWebExterno1?codteor=888462&filename=PL+1572/2011>. Acesso em: 10 jul. 2017.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Coordenação-Geral de Tributação. **Solução de Consulta nº 257 – COSIT**. Data 26 de setembro de 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Regimental no Recurso Especial nº 1021960/RJ**. Relator: Ministro José Delgado, Primeira Turma, Data do julgamento: 20/05/2008.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Regimental no Recurso Especial nº 445.726/RS**, Relator: Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, julgado em 18/02/2014, DJ 24/02/2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 792.444/RJ**, Relator(a): Ministra Eliana Calmon, Segunda Turma, julgado em 06/09/2007, DJ 26/09/2007.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 883.254/MG**, Relator: Ministro José Delgado, Primeira Turma, julgado em 18/12/2007, DJ 28/2/2008, p. 74.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 361.829**, 2ª Turma, de 13.12.2005.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 116121**. Relator: para o acórdão Ministro Marco Aurélio, Tribunal Pleno, julgamento em 11.10.2000, DJ de 25.5.2001.

BRASIL. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. **Apelação Cível nº 2004.016382-7**. Comarca de São Francisco do Sul, Relator: Des. Rui Fortes, Data do julgamento: 30/06/2006.

BRASIL. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. **Apelação Cível n. 2011.004689-7**. Comarca de Itajaí. Relator: Des. Luiz César Medeiros. Data do julgamento:

13/12/2011.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Espírito Santo. **Remessa Ex-officio nº 24119010999**. Relator: Álvaro Manoel Rosindo Bourguignon. Relator Substituto: Victor Queiroz Schneider, Órgão julgador: Segunda Câmara Cível, Data do Julgamento: 14/02/2012.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação com Revisão nº 1051174500**. Relator (a): Correia Lima. Órgão julgador: 20ª Câmara de Direito Privado. Data do julgamento: 13/03/2007. Data de registro: 27/03/2007.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação Cível nº 990.10.188996-0**. Comarca de São Paulo. Órgão julgador: 18ª Câmara de Direito Público. Relator: Des. Osvaldo Capraro. Data do julgamento: 19 de agosto de 2010.

BRIGAGÃO, Gustavo. **Lista de serviços não pode extrapolar seus limites**. In: Consultor Tributário – CONJUR. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2013-set-25/consultor-tributario-lista-servicos-nao-extrapolar-limites>>. Acesso em: 02 jul. 2017.

BSR. **Sustainability Services**. Disponível em: <<https://www.bsr.org/collaboration/groups/clean-cargo-working-group>>. Acesso em: 05 fev. 2017.

CANEPA, Carla. **Cidades Sustentáveis: o município como lócus da sustentabilidade**. São Paulo: Editora RCS, 2007.

CARRAZZA, Roque Antônio. **Curso de direito constitucional tributário**. 30ª ed. rev. ampl. e atual.. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2015.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de direito tributário**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1993.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Direito Tributário: Linguagem e Método**. 4. ed. São Paulo: Noeses, 2011.

CARVALHO, Paulo de Barros. **O conceito de “exportação de serviços” para fins de não incidência do ISSQN**. In: BRITO, Demes de. Temas atuais do direito aduaneiro brasileiro e notas sobre o direito internacional: teoria e prática. 1. ed. São Paulo: IOB, 2012.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito marítimo: made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Regulatório e Inovação na Regulação de Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; BANDEIRA, Helges Samuel. **A relevância da regulação do NVOCC para o Poder Marítimo Brasileiro**, In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). Direito marítimo, regulação e desenvolvimento. Belo

Horizonte: Fórum, 2011.

CHAMELTA, Blanca Torrubia. **La responsabilidad del transitario frente al porteador cuando el destinatario no retira las mercancías**. Cuadernos de Derecho Transnacional, vol. 7, nº 2, 2015.

CMA-CGM. **CO2 energy efficiency**. Disponível em: <<https://www.cma-cgm.com/the-group/corporate-social-responsibility/environment/CO2-energy-efficiency>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

CMA-CGM. **Environment**. Disponível em: <<http://www1.cma-cgm.com/environment/pdf/flooringuk.pdf>>. Acesso em: 19 jun. 2017.

CMA-CGM. **Innovation eco-solutions**. Disponível em: <<https://www.cma-cgm.com/the-group/corporate-social-responsibility/environment/innovation-eco-solutions>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD). **Nosso Futuro Comum**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991.

Comissão Nacional de Classificação. **Classificação nacional das atividades econômicas**. Disponível em: <http://www.cnae.ibge.gov.br/subclasse.asp?TabelaBusca=CNAE_200@CNAE 2.0 - Subclasses@0@cnaefiscal@0&codsubclasse=5232-0/00&codclasse=52320&codgrupo=523&CodDivisao=52&CodSecao=H>. Acesso em: 01 jun. 2017.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

CRUZ, Paulo Márcio; REAL FERRER, Gabriel. **Direito, Sustentabilidade e a premissa tecnológica como ampliação de seus fundamentos**. In: SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; REZANDE, Elcio Nacur; (Orgs.) Sustentabilidade e meio ambiente: efetividades e desafios. Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2017.

DA SILVA NETO, Orlando; ROSA, Danielle. **O Endosso do conhecimento de embarque no transporte marítimo internacional: limites e implicações**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. vol. 6. nº 36. São Paulo: IOB, 2017.

DA SILVA, José Afonso. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. São Paulo: RT, 1989.

DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro**. 3º volume: teoria das obrigações contratuais e extracontratuais. 23ª ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

ECOPLANET BAMBOO. **Bamboo Flooring for Shipping Containers**. Disponível em: <<http://www.ecoplanetbamboo.com/news/bamboo-flooring-for-shipping>>.

containers>. Acesso em: 19 jun. 2017.

ESCOBAR, José Vicente Guzmán. **El Agente de Carga**. Revista e–Mercatoria. v. 4. Número 1, 2005.

EVERGREEN LINE. **Green L-Type Ships**. Disponível em: <http://www.evergreen-line.com/tbi1/jsp/TBI1_Index.jsp#>. Acesso em: 25 jun. 2017.

FERRER, Gabriel Real; GLASENAPP, Maikon Cristiano; CRUZ, Paulo Márcio. **Sustentabilidade**: um novo paradigma para o direito. Novos Estudos Jurídicos, [S.1.], v.19, n. 4, 2014, ISSN 2175-0491. Disponível em: <<https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/nej/article/view/6712>>. Acesso em: 02 jun. 2017.

FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. vol. IV: tomo 2. São Paulo: Saraiva, 2008.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Novo curso de direito civil. v. IV: tomo 2: contratos em espécie / Pablo Stolze Gagliano, Rodolfo Pamplona Filho. – 7. ed. rev. e atual. – São Paulo: Saraiva, 2014.

GARCIA, José Francisco Alenza. **Manual de Derecho Ambiental**. Navarra: Editora Universidad Pública de Navarra, 2001.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

HOFSTRAND, Don. **Transportation Terms**, 2010. Disponível em: <<https://www.extension.iastate.edu/agdm/wholefarm/html/c3-06.html>>. Acesso em: 04 fev. 2017.

JUSTEN FILHO, Marçal. **O ISS e a Constituição de 1988 e o Decreto-lei n. 406**, In: Revista Dialética de Direito Tributário. São Paulo: Oliveira Rocha, 1995.

KEEDI, Samir. **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga**: prática e exercícios. 3. ed. São Paulo: Lex, 2005.

KN Portal. **KN Seafreight Sustainability**. <https://www.kn-portal.com/fileadmin/user_upload/documents/seafreight/documents/KN_Seafreight_Sustainability_Presentation_2015.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2017.

LACERDA, Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação**: direito marítimo. v. 1. 3.ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984, p. 178.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2003.

MANAADIAR, Hariesh. **Who is a freight forwarder**. Disponível em: <<https://shippingandfreightresource.com/who-is-a-freight-forwarder/>>. Acesso em: 28 maio 2017.

MARTÍN MATEO, Ramón. **Manual de Derecho Ambiental**. Navarra: Editorial Aranzadi SA, 2003.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. v. I. 3. ed. ver., ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. V. II. 3. ed. ver., ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008.

MIRANDA, Pontes de, *apud*, VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito civil**: contratos em espécie. 12. ed. 3. v. São Paulo: Atlas, 2012.

MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de direito civil**: direito das obrigações, volume 5: 2ª parte. 34. ed. rev. e atual. por Carlos Alberto Dabus Maluf e Regina Beatriz Tavares da Silva. São Paulo: Saraiva, 2003.

MOROMIZATO Junior, Fernando. [et al.] **Agente de Cargas**. São Paulo: All Print Editora, 2016.

MUKAI, Toshio. **Direito Ambiental Sistematizado**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil**. v.3: Contratos. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

NASCIMENTO, Meirilane Santana. **Direito ambiental e o princípio do desenvolvimento sustentável**. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6973>. Acesso em: 02 jul. 2016.

PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica**: teoria e prática. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011.

PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida; TUSSI, Bruno. **Siscoserv no serviço de transporte**: atuação do agente de carga. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, v. 4, 2014.

PORT OF ROTTERDAM. **Sustainability**. Disponível em: <<https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/sustainability>>. Acesso em: 21 jun. 2017.

PORTANOVA, Rogério Silva. **Direitos humanos e meio ambiente**: uma revolução de paradigma para o século XXI. In: LEITE, José Rubens Morato; BELLO FILHO,

Ney de Barros. (Org.). *Direito ambiental contemporâneo*. Barueri: Manole, 2004.

PORTOGENTE. **Porto de Long Beach**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/82905-porto-de-long-beach>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

PORTONAVE. **Energia**. Disponível em: <<http://sustentabilidade2016.portonave.com.br/paginas/Energia>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Solução de Consulta nº 79/2007**. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/arquivos/secretarias/financas/consultas/SC079-2007.pdf>>. Acesso em: 2 jul. 2017.

PROSERTEK. **Puertos Verdes, sostenibles y respetuosos con el medio ambiente**. Disponível em: <<http://prosertek.com/es/blog/puertos-verdes/>>. Acesso em: 05 fev. 2017.

ROCHA, Paulo César Alves. **Logística e aduana**. 4. ed. São Paulo: Aduaneira, 2013.

SCHOUERI, Luís Eduardo. **ISS sobre a importação de serviços do exterior**. Revista Dialética de Direito Tributário. São Paulo: Dialética, n. 100, jan. 2004.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS. **Como montar um serviço de representação comercial**. Disponível em: <<https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/como-montar-um-servico-de-representacao-comercial,3e787a51b9105410VgnVCM1000003b74010aRCRD>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

SOARES, Danielle Machado. **O agente marítimo e sua responsabilidade jurídica**. In: Revista de Direito do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. vol. 63. abr./jun., 2005.

SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; MAFRA, Juliete Ruana. **Abordagem pela compreensão do ordenamento jurídico brasileiro a respeito do inovador mecanismo ambiental preventivo: avaliação ambiental estratégia (AAE)**. In: SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; (Coord.) Avaliação ambiental estratégica: possibilidades e limites como instrumento de planejamento e de apoio à ssustentabilidade. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015.

SOUZA, Silvano Denega. **Direito ambiental marítimo e desenvolvimento da sustentabilidade nos transportes: aspectos comparativos destacados**. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). Direito marítimo, regulação e desenvolvimento. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 251/296.

THEODORO JÚNIOR, Humberto. **Do contrato de agência e distribuição no novo Código Civil**. Disponível em: <<https://www.direito.ufmg.br/revista/index.php/revista/article/viewFile/1252/1185>>. Acesso em: 18 mar. 2017.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil**: contratos em espécies. 7. ed. v. 3. São Paulo: Atlas, 2007.

VIEIRA, Ricardo Stanziola; KOCH, Rafaela Borgo. **Avaliação ambiental estratégica no Brasil**: planejamento, avaliação de impacto ambiental e licenciamento envolvendo ações estratégicas. In: SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes de; (Coord.) Avaliação ambiental estratégica: possibilidades e limites como instrumento de planejamento e de apoio à sustentabilidade. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil**: contratos em espécies. 12. ed. 3. v. São Paulo: Atlas, 2012.

VICENTE, Rodrigo Monteiro. **Estudo de aplicações do SISCOSERV nos serviços para logística de comércio exterior**. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/wp-content/uploads/2013/01/analise-siscoserv-logistica-de-comex.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

WORLD SHIPPING COUNCIL. **Low environmental impact**. Disponível em: <<http://www.worldshipping.org/benefits-of-liner-shipping/low-environmental-impact>>. Acesso em: 25 jun. 2017.

WORLD SHIPPING COUNCIL. **About the World Shipping Council**. Disponível em: <<http://www.worldshipping.org/benefits-of-liner-shipping/low-environmental-impact>>. Acesso em: 25 jun. 2017.

ZYLBERSZTAJN, David; LINS, Clarissa. **Sustentabilidade e geração de valor**: a transição para o século XXI. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.