

A IMPOSSIBILIDADE DE RETENÇÃO DE CARGA POR PARTE DO ARMADOR, EM RAZÃO DA NÃO APRESENTAÇÃO DA VIA DO ORIGINAL MASTER BILL OF LADING (OMBL)

THE IMPOSSIBILITY OF CARGO RETENTION BY THE CARRIER, DUE TO THE NON-PRESENTATION OF THE ORIGINAL MASTER BILL OF LADING (OMBL)

Cristian João Celestino¹
Keite Weira²

RESUMO: O objetivo geral deste estudo é demonstrar a impossibilidade de retenção de carga por parte do armador devido à não apresentação da via original do *Master Bill of Lading* (OMBL), uma vez que tal prática não é prevista no artigo 7º do Decreto-Lei n.º 116/67, que regula as operações de transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros. O problema central investigado é a inviabilidade de retenção de carga na ausência do MBL original. A hipótese considera que, embora o detentor do BL seja o proprietário da mercadoria e haja possibilidade de endosso e legitimidade de terceiros, a retenção de carga pelo armador é abusiva, pois não se enquadra nas hipóteses permitidas pelo Decreto-Lei n.º 116/67. Os objetivos específicos incluem: (1) apresentar as figuras envolvidas em operações de importação e exportação; (2) apresentar os documentos necessários para instruir a operação de comércio exterior; e (3) demonstrar a impossibilidade de retenção de carga pelo armador sem a via original do MBL, considerando as disposições do artigo 7º do Decreto-Lei n.º 116/67 e a dispensa da alínea c) do § 2º do artigo 18 da IN/RFB 680/2006 para casos de Conhecimento Eletrônico (CE). As principais conclusões indicam que a retenção de carga sem a via original do MBL não é permitida pela legislação brasileira, reforçando a necessidade de interpretação conforme os dispositivos legais mencionados. A metodologia utilizada é de natureza básica, com abordagem qualitativa, caracterizando-se como uma pesquisa descritiva e um método dedutivo. A pesquisa é fundamentada em revisão bibliográfica e análise documental, utilizando livros e legislações para apoiar a hipótese.

Palavras-chave: Decreto-Lei n.º 116/67; retenção de cargas; *Bill of Lading*; documentação de comércio exterior.

¹ Bacharel em Logística pela Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. MBA em Gestão de Negócios e Negociação pela Faculdade Descomplica. Pós-graduando Lato Sensu em Direito da Aduana e do Comércio Exterior Brasileiro pela Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI.

² Advogada inscrita na OAB/SC sob o nº 39.077. Doutora em Direito Internacional, Econômico e Comércio Sustentável pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Mestre em Direito e Relações Internacionais pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Pós-graduada em Direito da Aduana e do Comércio Exterior Brasileiro pela Universidade do Vale do Itajaí - Univali. Possui graduação em Direito pela Universidade do Extremo Sul Catarinense - Unesc. Advogada e professora na Escola Superior de Criciúma - ESUCRI, no curso de graduação em Direito.



ABSTRACT: The general objective of this study is to demonstrate the impossibility of cargo retention by the carrier due to the failure to present the original Master Bill of Lading (OMBL), as such a practice is not provided for in Article 7 of Decree-Law No. 116/67, which regulates the operations of cargo transportation by waterway in Brazilian ports. The central issue investigated is the impracticability of retaining cargo in the absence of the original MBL. The hypothesis posits that, although the holder of the BL is the owner of the goods and there may be endorsement and legitimacy of third parties, cargo retention by the carrier is abusive as it does not fall within the scenarios allowed by Decree-Law No. 116/67. The specific objectives are: (1) to present the parties involved in import and export operations; (2) to outline the documents required to instruct international trade operations; and (3) to demonstrate the impossibility of cargo retention by the carrier without the original MBL, considering the provisions of Article 7 of Decree-Law No. 116/67 and the exemption from item c) of § 2 of Article 18 of IN/RFB 680/2006 for cases of Electronic Bill of Lading (CE). The main conclusions indicate that cargo retention without the original MBL is not allowed under Brazilian legislation, reinforcing the need for interpretation in accordance with the mentioned legal provisions. The methodology employed is of a basic nature, with a qualitative approach, characterized as descriptive research with a deductive method. The research is based on bibliographic review and documentary analysis, utilizing books and legislation to support the hypothesis.

Keywords: Decree-Law nº. 116/67; cargo retention; Bill of Lading; foreign trade documentation.

1 INTRODUÇÃO

Sabe-se que o detentor do *Bill of Lading* (BL) é o proprietário da mercadoria e, em caso de endosso e legitimidade de terceiros, estaria cabalmente demonstrada a espécie. No entanto, ainda assim, considera-se abusiva a retenção de carga pelo armador em razão da não apresentação da via original.

Sendo assim, o objetivo geral deste estudo é demonstrar a impossibilidade de retenção de carga por parte do transportador devido à não apresentação da via original do Conhecimento de Embarque (OMBL). Essa prática não está estipulada no Artigo 7º do Decreto-Lei nº 116/67, que regula o transporte de mercadorias por vias navegáveis nos portos brasileiros. O problema central investigado é a inviabilidade de retenção de carga na ausência do OMBL.

A hipótese considera que, embora o detentor do BL seja o proprietário da mercadoria e haja possibilidade de endosso e legitimidade de terceiros, a retenção de carga pelo transportador é abusiva, pois não se enquadra nos cenários permitidos pelo Decreto-Lei nº



116/67. Os objetivos específicos incluem: (1) apresentar as figuras envolvidas em operações de importação e exportação; (2) listar os documentos necessários para instruir as operações de comércio exterior; e (3) demonstrar a impossibilidade de retenção de carga pelo transportador sem a via original do MBL, considerando as disposições do Artigo 7º do Decreto-Lei nº 116/67 e a dispensa da alínea c) do parágrafo 2º do Artigo 18 da IN/RFB 680/2006 em casos de Conhecimento Eletrônico (CE).

Os capítulos deste estudo estão estruturados da seguinte forma: o primeiro capítulo apresenta as entidades envolvidas em uma operação de importação e exportação, explicando os papéis do importador, exportador e figuras do transporte marítimo como o agente de frete, armador e órgãos anuentes. O segundo capítulo lista e explica os documentos necessários para conduzir operações de comércio exterior, desde documentos do exportador até documentos de transporte marítimo como o BL. O terceiro e último capítulo deste estudo demonstra a impossibilidade de retenção de carga pelo transportador devido à não apresentação do OMBL, apoiado pela interpretação das disposições legais relevantes.

A justificativa para este estudo reside na necessidade de esclarecer as limitações legais sobre as práticas de retenção de carga pelos transportadores, visando prevenir abusos e garantir a conformidade com as regulamentações estabelecidas.

A metodologia empregada é de natureza básica, com uma abordagem qualitativa do problema. Caracteriza-se como uma pesquisa descritiva e um método dedutivo. As técnicas de pesquisa incluem análise documental e bibliográfica, baseando-se em livros e legislações para apoiar a hipótese.

2 FIGURAS DA OPERAÇÃO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

O comércio internacional é de fundamental importância para o desenvolvimento de uma nação. Para Ribeiro e Castelano (2004), o comércio internacional pode ser caracterizado por bens materiais (como a exportação ou importação de produtos industrializados, agrícolas ou minerais) ou por bens imateriais (como a prestação de serviços).

Segundo Maia (2001), o comércio internacional é uma via de mão dupla. As vendas correspondem às exportações, enquanto as compras correspondem às importações. O comércio internacional é necessário devido à divisão internacional do trabalho, à distribuição



desigual das jazidas minerais no planeta, às diferenças de solos e climas que diversificam a produção agrícola dos países e às variações nos estágios de desenvolvimento dos países.

Enquanto o comércio internacional tem um enfoque global, o comércio exterior tem um enfoque nacional. Ou seja, o comércio exterior é a forma como um país se organiza em termos de políticas, leis, normas e regulamentos que disciplinam as operações de exportação e importação de mercadorias e serviços com outros países (SOUZA, 2010).

Considerando que cada região do mundo tem suas particularidades de produção, seria praticamente impossível encontrar todas essas particularidades e capacidades produtivas em um só país. Assim, a troca de insumos e produtos entre os países é indispensável, havendo uma necessidade real de buscar recursos em outros países, conforme Fernandes, Assis e Bragrichevsky (2016).

No Brasil, o primeiro produto exportado foi o pau-brasil, que teve destaque durante o período colonial (1500 a 1822). No período imperial (1822 a 1889), o café tornou-se o principal item de exportação, mantendo sua posição de destaque na Primeira República (1889 a 1930), caracterizada pela economia agrícola voltada para exportação (BIBLIOTECA VIRTUAL, 2008).

Ao longo dos anos, de acordo com a Biblioteca Virtual (2008), o Brasil passou por várias transformações econômicas e sociais, como o golpe militar, a redemocratização e a abertura comercial, cada uma impactando de maneira distinta o comércio exterior do país. Já para o Ministério das Relações Exteriores Brasil (2008), o evento mais significativo na história do comércio exterior brasileiro foi a abertura comercial na década de 1990, durante o governo do Presidente Fernando Collor de Mello, que implementou um programa de liberação financeira externa e eliminou barreiras protecionistas contra a importação.

Segundo Frieden (2016), a possibilidade de adquirir matéria-prima, mão de obra e realizar transações financeiras em escala global fez com que as operações comerciais crescessem significativamente, elevando a qualidade de vida e promovendo o desenvolvimento do país. Isso foi facilitado por meios de transporte mais rápidos, sistemas de comunicação melhorados e ágeis, moedas mais estáveis, políticas comerciais mais liberais e uma maior estabilidade política.



Com o passar do tempo, as movimentações do comércio exterior foram ampliadas; porém, essas operações tinham altos custos, tarifas e taxas cobradas para exportar e importar bens e serviços (DIAS; RODRIGUES, 2012). Segundo Viera (2015), com o intuito de amenizar esses custos, os países foram realizando acordos comerciais e formando blocos econômicos para reduzir ou até mesmo isentar as taxas e tarifas. Além disso, com a evolução comercial, o mercado internacional passou por algumas modificações, incluindo o surgimento e a implantação de novas teorias.

O benefício de comercializar no mercado interno pode ser ampliado quando a empresa se internacionaliza; sendo assim, de acordo com Segalis (2012), considera-se exportadora qualquer pessoa, física ou jurídica, fabricante ou não, que deseje promover a saída de bens nacionais ou nacionalizados do território brasileiro. No caso do importador, é o contrário: qualquer pessoa, física ou jurídica, que promova a entrada de bens estrangeiros no território brasileiro.

2.1 Importação

As atividades importadoras começaram no Brasil em 1808, através da Carta Régia. A Grã-Bretanha foi o primeiro país a estabelecer relações de importação com o Brasil. “Foi em 1991 que se celebrou o Tratado de Assunção entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, para a constituição de um Mercado Comum do Sul, o Mercosul” (FERNANDES, ASSIS e BRAGRICHEVSKY, 2016, p. 119).

A importação é uma transação comercial pela qual se adquire um bem ou serviço fora do nosso país e se traz para dentro dele, ou, nas palavras de Keedi (2012, p. 17): “[...] importar é o ato de adquirir em outro país, ou trocar com este [...]”. Existem dois tipos de importação: direta e indireta, sendo que esta última se divide em importação por encomenda ou importação por conta e ordem de terceiros.

A importação direta, segundo Keedi (2012), é quando o importador compra diretamente os produtos do fornecedor estrangeiro e é responsável por todo o processo de importação, desde a negociação com o fornecedor até a entrega dos produtos no destino. Isso envolve lidar com procedimentos alfandegários, documentação de importação, pagamento de impostos e taxas de importação, transporte internacional e nacional, entre outros. A



importação direta oferece maior controle sobre o processo, mas também requer mais conhecimento e recursos financeiros para lidar com todas as etapas.

Pode-se dizer que, quando o importador traz mercadorias do exterior para uso próprio ou para revenda a terceiros, sem que estes tenham participado na decisão do importador, trata-se de importação direta (SILBER, 2006).

A importação indireta, também conhecida como importação por conta e ordem de terceiros ou importação por encomenda, atua como intermediária entre o comprador nacional e o fornecedor estrangeiro. De acordo com a Secretaria da Receita Federal (2007), a importação por encomenda envolve uma empresa que adquire mercadorias no exterior com seus próprios recursos, realiza o despacho aduaneiro e, em seguida, revende essas mercadorias a uma empresa encomendante, conforme um contrato pré-estabelecido. O importador é responsável por comprar a mercadoria do exportador, nacionalizá-la e revendê-la. Para o importador, esta operação tem os mesmos efeitos fiscais de uma importação própria.

Já a importação por conta e ordem, de acordo com a Secretaria da Receita Federal (2007), é um serviço onde uma empresa importadora realiza o despacho aduaneiro de mercadorias adquiridas por outra empresa, a adquirente, de acordo com um contrato prévio. Este contrato pode incluir outros serviços, como cotação de preços e intermediação comercial. A adquirente é a responsável pela compra internacional e pelo pagamento da importação. A operação cambial para pagamento pode ser feita em nome da importadora ou da adquirente. Apesar dos pagamentos ao fornecedor estrangeiro serem feitos pela importadora, a transação é considerada como sendo entre o exportador e a empresa adquirente, que fornece os recursos financeiros.

2.2 Exportação

As atividades exportadoras trazem inúmeros benefícios à economia do país. De acordo com Maluf (2003), além de garantir a diversificação de mercados e o aprimoramento da qualidade, as exportações funcionam como facilitadoras e promotoras do desenvolvimento econômico. A autora também aponta outras vantagens das exportações, como a redução dos custos de produção e a oportunidade de implantar uma marca internacional, o que pode resultar em ganhos de competitividade e lucratividade.



Assim como na importação, a exportação também pode ser classificada em direta e indireta. De acordo com Keedi (2012), a exportação direta ocorre quando o próprio fabricante do produto é responsável por toda a operação e documentação, sem a necessidade de intermediários. Já na exportação indireta, o exportador utiliza intermediários, como agentes de exportação ou empresas de comércio exterior, para vender seus produtos no exterior, operacionalizar e cuidar de toda a documentação. Nesse caso, o exportador/fabricante fica oculto, e o intermediário assume a posição de vendedor, aparecendo apenas o produtor nas embalagens ou eventualmente em alguma documentação, se for solicitado.

2.3 Órgãos governamentais do comércio exterior brasileiro

Atualmente o sistema de comércio exterior brasileiro é regulado pelos órgãos governamentais, que são conhecidos como órgãos gestores, pois definem, coordenam e implementam a política externa comercial do país, sendo eles:

2.3.1 Secretaria de Comércio Exterior (SECEX)

Vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), é o órgão responsável pelo comércio exterior brasileiro, incumbido, portanto, do tratamento administrativo no contexto comercial. (LOPEZ e GAMA, 2007).

A SECEX visa incrementar a participação do Brasil no comércio mundial por meio de ações e ferramentas que disseminem a cultura exportadora, aperfeiçoem os mecanismos operacionais e promovam a adequação do setor produtivo a um ambiente global cada vez mais competitivo. (LOPEZ e GAMA, 2007, p. 199).

Assim, a SECEX articula a participação brasileira no sentido de reunir informações sobre acordos internacionais e legislação interna, adaptando e divulgando essas informações para os exportadores.

2.3.2 Receita Federal do Brasil (RFB)

Subordinada ao Ministério da Fazenda (MF), de acordo com Vazquez (2003), a Receita Federal do Brasil fiscaliza as importações e exportações de mercadorias, a correta



utilização dos incentivos fiscais previstos pela legislação em vigor e arrecada os direitos aduaneiros incidentes sobre a entrada e saída de mercadorias no país.

A Receita Federal do Brasil atua nas operações de comércio exterior em sua fase aduaneira, recebendo e coordenando todas as operações por meio do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX).

2.3.3 Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX)

Para abastecer os órgãos gestores e anuentes com informações de comércio exterior, diante do incremento do volume das operações a partir da abertura comercial, foi necessário adaptar-se às novas tecnologias. Surge, então, o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), com vistas a agilizar (sem perder o controle) as operações de comércio exterior, transferindo para a esfera virtual muito do que exportadores realizavam de fato por meio da entrega paralela de documentos, o que gerava atrasos desnecessários. O Siscomex é um instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior por meio de um fluxo único, computadorizado, de informações. (LOPEZ e GAMA, 2007).

O Siscomex é administrado pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO), que é responsável pelo seu perfeito funcionamento no aspecto técnico.

2.3.4 Banco Central do Brasil (BACEN)

O BACEN é o órgão executivo central do sistema financeiro nacional e tem a responsabilidade de cumprir e fazer cumprir as disposições que regulam o funcionamento do sistema e as normas ditadas pelo Conselho Monetário Nacional (VAZQUEZ, 2003). Nesse sentido, o BACEN centraliza as operações financeiras internacionais, fazendo com que exportadores prestem informações sobre sua atuação nessa esfera.

2.3.5 Órgãos anuentes

Os órgãos anuentes são todos aqueles que necessitam efetuar uma análise complementar, dentro de sua área de competência, de determinadas operações de exportação e importação. Estão interligados ao Siscomex, de modo a tornar mais ágil essa análise. Desse



modo, para que a operação se torne efetiva, é necessário, em alguns casos, o estabelecimento de normas específicas por parte dos órgãos anuentes. (APRENDENDO A EXPORTAR, 2008).

O Brasil é composto por 18 órgãos anuentes: Agência Nacional do Cinema (ANCINE); Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL); Agência Nacional do Petróleo (ANP); Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA); Banco do Brasil (BB); Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI); Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN); Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq); Secretaria de Comércio Exterior do MDIC (SECEX); Ministério do Exército; Ministério de Minas e Energia (MME); Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM); Departamento de Polícia Federal (DPF); Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT); Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA); Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO); Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA); Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA). (CONCEITO BRASIL, 2008).

2.4 Empresas que intervêm no transporte internacional marítimo regular

Para suprir e dar suporte à necessidade do comércio internacional, é necessário o envolvimento de grandes redes de agentes, como, por exemplo: operador da linha ou companhia de navegação (armador); agente marítimo; *non vessel common carrier* (NVOCC); embarcador; destinatário ou consignatário da carga; agente de transportes internacionais; desconsolidador ou transitário; entre outros. (RODRIGUES, 2009).

2.4.1 Companhia de navegação e agente marítimo

A companhia de navegação e o agente marítimo são grandes protagonistas no transporte internacional. De acordo com Keedi (2012), o armador responde pela carga desde o momento em que esta é recebida do embarcador até a sua entrega ao destinatário e possui a obrigação de fornecer ao embarcador um documento referente à entrega da carga a ele, ou seja, o conhecimento de embarque.



De acordo com Vieira (2004), as companhias de navegação são representadas por agentes marítimos que prestam assistência diretamente ao capitão do navio em seus respectivos portos, sendo estes responsáveis pelo anúncio da chegada da embarcação, emissão do conhecimento de embarque, realização de diversos trâmites para a entrada, permanência e saída da embarcação de determinado porto, serviços relacionados às estivas e desestivas, carga e descarga, armazenamento das mercadorias e até mesmo pela cobrança de fretes e demais despesas.

Dessa maneira, a Lei n.º 9.537, artigo 2º, III, define a companhia de navegação como 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.

Sendo assim, a companhia de navegação é responsável por transportar com segurança a mercadoria entre os pontos determinados pelo embarcador e pelo destinatário, e é representada por seus agentes marítimos em locais de escala para alcançar seus objetivos.

2.4.2 Comissária de despacho aduaneiro

A comissária de despacho é uma empresa prestadora de serviços que atua nos portos, auxiliando para que as mercadorias sejam liberadas para despacho ou coleta.

O despachante aduaneiro é uma figura de grande importância para importadores e exportadores, pois é o representante perante os órgãos governamentais e as autoridades alfandegárias. Para exercer sua função, deve ser credenciado pela Receita Federal e desenvolver atividades como: análise de documentos; preenchimento de formulários; acompanhamento do processo até sua finalização; verificação das cargas nos recintos alfandegários; vistorias junto aos fiscais; e verificação das cargas quando nacionalizadas. (LUDOVICO, 2007).

2.4.3 Agentes de transportes internacionais

O agente de cargas, também conhecido como agente de frete ou agente de transporte de carga, é, de acordo com Gagliano e Pamplona Filho, uma pessoa física ou jurídica que assume, em caráter não eventual e sem vínculos de subordinação, a obrigação de realizar



negócios em nome de outro, em uma área determinada, mediante uma retribuição fixa ou percentual.

No âmbito do transporte marítimo, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) define 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.”

Em linhas gerais, o agenciamento é, por vezes, qualificado como uma modalidade de representação, sendo tão conexo ao mandato que o próprio Código Civil o remete a tais regras. Senão vejamos como o Art. 721, na qual 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

Os agentes de cargas desempenham um papel fundamental na organização e facilitação do transporte de carga internacional, desde a apresentação de serviços logísticos até a negociação de fretes com armadores e fornecedores da cadeia logística. 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.

Segundo os ensinamentos de Martins (2008):

“[...] 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 navios.”

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.

2.4.4 Aduana

A aduana brasileira refere-se ao órgão responsável pelo controle e fiscalização das atividades relacionadas ao comércio internacional que ocorrem nas fronteiras do Brasil.



Especificamente, a Receita Federal do Brasil é a instituição responsável pela administração da aduana no país.

De acordo com Morini e Leoce (2011), as aduanas são órgãos estatais especializados e responsáveis pelo controle e fiscalização do fluxo internacional de bens, mercadorias e veículos. Originalmente focadas na arrecadação tributária, elas desempenham funções econômicas e não econômicas, refletindo uma agenda crescente de interesses dos estados modernos.

A Receita Federal do Brasil é responsável por controlar a entrada e a saída de mercadorias, pessoas e veículos nas fronteiras do país, garantindo o cumprimento das leis e regulamentos aduaneiros. Ela também realiza inspeções e verificações para combater o contrabando, o descaminho e outras atividades ilegais relacionadas ao comércio. Dentro dos interesses que são defendidos pelas aduanas, destacam-se: regulação econômica, segurança pública e do estado, e proteção à sociedade (APPELS; STRUYE DE SWIELANDE, 1998; BASALDUA, 2007).

Cabe à Receita Federal calcular, cobrar e arrecadar os impostos e taxas de importação e exportação de mercadorias, garantindo a conformidade com as leis tributárias do país. Ela é responsável pela emissão de documentos oficiais, como Declaração de Importação (DI), Declaração de Exportação (DE), entre outros, que são necessários para o registro e a legalização das operações de comércio exterior. Além disso, ela processa e libera as mercadorias importadas após a verificação e o pagamento dos impostos e taxas devidos, permitindo que as mercadorias entrem no mercado brasileiro. Caracteriza-se por uma administração aduaneira que deve ser seletiva, transparente e ágil, a fim de reduzir custos operacionais e aumentar a competitividade da economia do país (BRASIL, 2012).

Além disso, a Receita Federal do Brasil trabalha em estreita colaboração com outros órgãos governamentais, como o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), para garantir o controle e a segurança



das mercadorias importadas e exportadas, especialmente aquelas que estão sujeitas a regulamentações específicas, como alimentos, medicamentos e produtos agrícolas.

3 DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA INSTRUIR A OPERAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR

Para instruir uma operação de comércio exterior, que envolve a realização de transações comerciais entre países, diversos documentos são necessários, dependendo do tipo de operação, das mercadorias envolvidas, dos países de origem e destino, entre outros fatores.

É importante ressaltar que os documentos necessários podem variar de acordo com as regulamentações específicas de cada país e com o tipo de mercadorias envolvidas na operação de comércio exterior. Entre os documentos comuns necessários, encontram-se a fatura comercial, o conhecimento de embarque, o certificado de origem e a Declaração de Importação (DI) ou Declaração de Exportação (DUE), cada um com uma função específica na documentação e legalização da transação. Portanto, é recomendável consultar um despachante aduaneiro ou especialista em comércio exterior para garantir que todos os documentos necessários sejam providenciados corretamente.

3.1 Proforma Invoice e Commercial Invoice

A *Proforma Invoice* é um documento preliminar essencial para iniciar uma operação de comércio exterior. Usado para fins de orçamento, planejamento financeiro e negociação entre o exportador e o importador, a *Proforma Invoice* facilita a comunicação inicial e o acordo sobre os termos da transação.

Segundo Keedi (2012), a *Proforma Invoice* serve como um esboço da futura fatura comercial e estabelece as bases para a compra ou venda de mercadorias. Conforme descrito no Manual de Importação da UNESP (2003), este documento deve ser emitido pelo exportador ou pelo seu representante e inclui uma descrição detalhada das mercadorias e os termos de venda. A *Proforma Invoice* é crucial para que o importador possa verificar a



classificação tarifária, o que ajudará na definição dos procedimentos cambiais, administrativos e tributários necessários para a importação (BANRISUL, 2008).

Por outro lado, a *Commercial Invoice* ou fatura comercial é o documento oficial emitido após o envio das mercadorias. De acordo com o Manual de Importação da UNESP (2003), a *Commercial Invoice* inclui todos os detalhes da transação, como a descrição das mercadorias, quantidades, preços unitários e totais e condições de pagamento. Não existe um modelo único para esse documento; no entanto, ele deve conter os dados exigidos pelo Artigo 557º do Regulamento Aduaneiro.

Este documento formaliza a transferência de propriedade da mercadoria e atesta os produtos que estão sendo embarcados aos termos negociados, bem como as características do produto vendido. Deve ser assinada pelo exportador e emitida em duas vias. A primeira via é a “original” e acompanha os documentos de negociação, enquanto uma cópia pode ser utilizada se o original não puder ser apresentado inicialmente (BIZELLI, 2001).

3.2 Conhecimento de Embarque

Segundo o Manual de Importação da UNESP (2003), o conhecimento é um documento emitido pela transportadora que atesta o recebimento das mercadorias e formaliza o contrato de transporte, seja marítimo, aéreo ou terrestre. Em regra, são emitidas três vias “originais” negociáveis, além do número de cópias exigido pela legislação do país importador. Existem diferentes tipos de conhecimento, como BL (*Bill of Lading* - Conhecimento de Transporte marítimo), AWB (*Airway Bill* - Conhecimento de Transporte Aéreo) e CRT (Conhecimento de Transporte Rodoviário).

De acordo com Anjos (1992), o conhecimento se presta a três funções principais: (1) recibo da mercadoria, na qual confirma que o transportador recebeu a mercadoria em boas condições e está pronta para o transporte; (2) prova da propriedade da mercadoria - que serve como um título de crédito que pode ser transferido a terceiros e, portanto, é uma prova de propriedade da mercadoria durante o transporte; e (3) evidência escrita dos termos e condições do transporte, esse documento formaliza os acordos entre o embarcador e o



transportador, incluindo detalhes como a rota de transporte, o custo do frete e os termos de entrega. Por exemplo, o conhecimento pode especificar se o frete é pago pelo embarcador ou pelo destinatário e os termos de entrega (FOB, CIF etc.).

3.3 Certificado de Origem

Os certificados de origem são, de acordo com Keedi (2012), documentos que comprovam o país de origem das mercadorias e podem ser utilizados para se beneficiar de tarifas preferenciais em acordos comerciais.

Em continuidade ao pensamento do autor, o certificado de origem atesta que a mercadoria foi fabricada ou processada no país emissor do certificado. Esse documento é crucial para garantir a conformidade com os regulamentos de importação, que podem exigir prova da origem das mercadorias. O certificado também pode ser utilizado para solicitar tarifas alfandegárias reduzidas ou isenções, de acordo com acordos comerciais internacionais. Por exemplo, se o Brasil tem um acordo de livre comércio com o Chile, o certificado de origem pode permitir que mercadorias brasileiras entrem no mercado chileno com tarifas reduzidas ou isentas.

3.4 Lista de Embalagem (*Packing List* ou Romaneio de Cargas)

O romaneio, ou *packing list*, é um documento emitido pelo exportador e tem a função de auxiliar na instrução de embarque e desembarço da mercadoria. É um documento que detalha a embalagem das mercadorias, incluindo o conteúdo de cada embalagem, peso bruto e líquido, dimensões, entre outros aspectos (Manual de Importação da UNESP, 2003).

O *packing list* facilita a fiscalização e permite ao importador a conferência e a localização das mercadorias recebidas. A não apresentação do *packing list* no despacho aduaneiro sujeita a empresa a uma multa de quinhentos reais.

Em alguns casos, os romaneios podem ser emitidos por empresas externas ou órgãos oficiais, dependendo das exigências estabelecidas no contrato de compra e venda ou na carta de crédito, como destaca Keedi (2012).



3.5 Declaração Aduaneira de Exportação - (Declaração Única de Exportação - DUE)

A Instrução Normativa nº 1.702, de 21 de março de 2017, disciplina o despacho aduaneiro de exportação processado por meio da Declaração Única de Exportação (DU-E) e estabelece, entre outros pontos, que a DU-E é um documento eletrônico que contém informações de natureza aduaneira, administrativa, comercial, financeira, tributária, fiscal e logística, que caracterizam a operação de exportação dos bens por ela amparados e definem o enquadramento dessa operação.

3.6 Declaração de Importação – DI ³

De acordo com Bizelli e Barbosa (2001), a Declaração de Importação (DI) é a base do despacho aduaneiro. Esta deve ser formulada pelo importador ou seu representante legal no SISCOMEX (normalmente o despachante aduaneiro) e deve trazer informações gerais como dados referentes ao importador, INCOTERM, forma de pagamento, informações específicas (também chamadas de adições) e meio de transporte da mercadoria.

A DI serve como o documento central para a formalização do processo de importação, sendo um dos principais documentos eletrônicos no SISCOMEX, o sistema utilizado para o gerenciamento das operações de comércio exterior no Brasil. A Declaração de Importação

³ Anunciada como um dos projetos do Novo Processo de Importação (NPI), a Declaração Única de Importação (DUIMP) substituirá as operações de importação atualmente registradas pelo sistema Siscomex LI/DI. A transição para o uso da DUIMP ocorrerá no Portal Único de Comércio Exterior, visando a desburocratização do comércio exterior brasileiro, conforme o cronograma de desligamento anunciado ao setor privado em eventos virtuais durante o mês de junho de 2024.

Criada em 2018 pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, a DUIMP é um documento eletrônico que integra todas as informações necessárias para o controle das importações pelos órgãos competentes, incluindo aspectos aduaneiros, administrativos, comerciais, financeiros, tributários e fiscais. Sua principal função é reduzir o tempo e os custos do processo de licenciamento, permitindo a declaração de importação antes da chegada da mercadoria ao Brasil e aumentando a previsibilidade e a transparência das importações brasileiras.

O cronograma observará as operações de importação disponíveis, seguindo três eixos principais: Modal de Transporte, Anuência e Fundamento Legal. Dentro de cada período indicado no cronograma, será obrigatório o registro por meio da DUIMP para operações de importação que atendam a pelo menos um item em cada um dos eixos: Modal de Transporte, Anuentes e Fundamentos Legais. Por exemplo, no período de outubro a dezembro de 2024, será obrigatório o registro por meio da DUIMP para operações de importação realizadas por modal de transporte marítimo, que não necessitem de anuência e que usufruam do regime especial RECOF.

Para mais informações, acesse o site do governo <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/conheca-o-programa/cronograma-de-implementacao>



deve ser submetida e aprovada pela Receita Federal, que a utiliza para verificar a conformidade da operação com a legislação aduaneira e fiscal do país. Bizelli e Barbosa (2001) ressaltam que a DI é crucial para a análise e o despacho aduaneiro, servindo como base para o cálculo dos tributos de importação e para o cumprimento das exigências legais e regulatórias relacionadas à entrada da mercadoria no Brasil.

3.7 Licença de Importação - LI

A licença de importação autoriza a importação de mercadorias que precisam ser controladas por órgãos governamentais. Esse documento eletrônico é emitido no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) pelo despachante aduaneiro.

O licenciamento da importação é obrigatório. Bizelli e Barbosa (2001) esclarecem a respeito da necessidade de todas as importações serem licenciadas e que, de maneira geral, esse licenciamento ocorre automaticamente no momento do registro da Declaração de Importação no SISCOMEX. No entanto, existem casos em que o licenciamento da importação não é automático. Nesse caso, o produto estará sujeito aos controles especiais do órgão licenciador, SECEX, ou de qualquer outro órgão anuente (ICOMEX – COMÉRCIO EXTERIOR, 2008). Essa modalidade de licenciamento é necessária em vários casos, incluindo as importações de produtos potencialmente poluentes.

3.8 Comprovante de Importação – CI

O comprovante de importação é o ato que promove de forma definitiva a nacionalização da mercadoria. Uma das condições para a emissão da CI é que todos os tributos exigidos tenham sido pagos. A Instrução Normativa nº 155, da Secretaria da Receita Federal de 22 de dezembro de 1999, em seu artigo 28, dispõe: “O comprovante de importação será emitido pelo SISCOMEX após a efetivação do desembaraço da mercadoria no sistema.”



4 A IMPOSSIBILIDADE DE RETENÇÃO DA CARGA POR PARTE DO ARMADOR, EM RAZÃO DA NÃO APRESENTAÇÃO DA VIA ORIGINAL DO MASTER BILL OF LADING

De acordo com Anjos (1992), o documento que evidencia a relação de transporte marítimo internacional de cargas é o denominado “conhecimento de embarque”, também conhecido pela doutrina como conhecimento de carga, conhecimento de transporte, *bill of lading*, ou ainda, simplesmente BL. O BL é um documento fundamental no transporte marítimo, pois atua como comprovante do contrato de transporte e título de propriedade das mercadorias.

Na prática, quando se utiliza um agente de cargas, são emitidos dois Bill of Lading: o *Master* (Armador x Agente de Cargas) e o *House* (Agente de Cargas x Contratante do Frete).

Em muitos casos, a apresentação da via original do *Bill of Lading* é necessária para o desembaraço aduaneiro e a liberação da carga no porto de destino. No entanto, a retenção da carga pelo armador devido à não apresentação do original do documento pode depender das cláusulas específicas do contrato de transporte, das leis aplicáveis e das práticas comerciais.

A impossibilidade de retenção da carga por parte do armador devido à não apresentação da via original do *Master Bill of Lading* é um tema que envolve aspectos legais e contratuais do transporte marítimo de mercadorias. Em alguns casos, o armador pode reter a carga se houver cláusulas contratuais que o autorizem a fazê-lo, como cláusulas de retenção ou de entrega condicional. No entanto, é importante ressaltar que a retenção injustificada da carga pode resultar em responsabilidade legal para o armador, incluindo possíveis danos e perdas para o proprietário da carga.

Sabe-se que o detentor do *Bill of Lading* (BL) é o proprietário da mercadoria e, em caso de endosse e legitimidade de terceiros, estaria cabalmente demonstrada a legitimidade da posse, no entanto, ainda assim, tem-se por abusiva a medida de retenção de carga por parte do armador em razão da não apresentação da sua via original. Isso porque tal possibilidade não está enquadrada nas hipóteses elencadas no Decreto-Lei nº 116/67.

O Decreto-Lei nº 116/67 é a legislação brasileira que trata do regime jurídico do transporte aquaviário de mercadorias por conta de terceiros. Promulgado em 23 de janeiro de



1967, o decreto estabelece as normas aplicáveis às operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades.

Tanto o Decreto-Lei nº 116/67, em seu artigo 7º, quanto a Instrução Normativa 800/2007, em seu artigo 40º, estabelecem que é facultado ao armador determinar a retenção de mercadoria em recinto alfandegado até a liquidação do frete devido ou o pagamento da contribuição por avaria grossa declarada.

Embora o artigo 54º, inciso IV, da IN/RFB 680/2006 exija a apresentação da via original do conhecimento de carga ou de documento equivalente para a liberação da mercadoria ao importador pelo depositário, o § 2º do artigo 18º dessa mesma instrução normativa dispensa a exibição do conhecimento de embarque em certas situações. Ou seja, o § 2º prevê a possibilidade de o importador ser dispensado de apresentar o conhecimento de embarque original, desde que a conferência aduaneira seja feita com base nas informações constantes no Siscomex ou despachos de mercadoria acobertada por Conhecimento Eletrônico (CE), informado à autoridade aduaneira na forma prevista na legislação específica.

Em situações em que a retenção da carga pelo armador é contestada, é comum que as partes envolvidas busquem resolver a questão por meio de arbitragem, mediação ou litígio, conforme estabelecido no contrato de transporte ou na legislação aplicável.

A interpretação da dispensa da alínea c do § 2º do artigo 18º da Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (IN/RFB) 680/2006 em caso de conhecimento eletrônico (CE) informado à autoridade aduaneira refere-se a uma questão específica relacionada ao transporte de mercadorias e ao cumprimento das obrigações aduaneiras. De acordo com a legislação aduaneira brasileira, a IN/RFB 680/2006 estabelece os procedimentos para o despacho aduaneiro de importação e exportação, incluindo os requisitos relacionados aos documentos necessários para o processo.

O artigo 18º da IN/RFB 680/2006 trata da apresentação do conhecimento de embarque (*Bill of Lading*) no despacho aduaneiro. A alínea c do § 2º desse artigo estabelece que, nos casos em que o transporte for realizado por meio eletrônico, o CE deve ser informado à autoridade aduaneira, dispensando-se a apresentação do original do documento.



Essa disposição indica que, quando o transporte é feito utilizando um conhecimento eletrônico e este é informado à autoridade aduaneira de acordo com os procedimentos estabelecidos, não é necessário apresentar o documento físico original do conhecimento de embarque no despacho aduaneiro.

Além disso, também é indevida a retenção das mercadorias pelo armador quando existe ordem do exportador para fins de liquidação do contrato de compra e venda dos produtos importados e para exigir o pagamento de frete marítimo relativo a outras operações de importação que não aquelas objeto da retenção.

Sendo assim, viola a legislação o ato dos armadores que retêm as mercadorias, por meio de bloqueio do conhecimento eletrônico no Siscomex Carga, para exigir a apresentação de conhecimento de transporte original não negociável, para fins de pagamento do contrato de compra e venda das mercadorias, ou ainda, para exigir o adimplemento do frete referente a outras operações de importação.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente artigo o problema central foi investigar a possibilidade de retenção de carga pelo armador na ausência da apresentação da via original do *Bill of Lading* (BL). A hipótese formulada considerava que, embora o detentor do BL seja o proprietário da mercadoria e possa haver endosso e legitimidade de terceiros, a retenção de carga pelo armador é abusiva, uma vez que não se enquadra nas hipóteses permitidas pelo Decreto-Lei n. 116/67.

Apesar da exigência geral de apresentação do conhecimento de carga ou documento equivalente para a liberação de mercadorias pelo depositário, o § 2º do artigo 18º da IN/RFB 680/2006 permite a dispensa dessa apresentação, desde que a conferência aduaneira possa ser realizada com base nas informações constantes no Siscomex.

A hipótese foi corroborada. A análise detalhada dos dispositivos legais, em particular o artigo 7º do Decreto-Lei n. 116/67, mostrou que a retenção de carga não é autorizada pela legislação brasileira em casos de não apresentação do OMBL. Além disso, a dispensa da



alínea c do § 2º do artigo 18º da IN/RFB 680/2006 para conhecimentos eletrônicos (CE) reforça a interpretação de que a retenção é indevida.

Cada capítulo do estudo abordou aspectos essenciais para sustentar essa conclusão. O primeiro capítulo apresentou as figuras envolvidas em operações de importação e exportação, como importadores, exportadores e transportadores marítimos, e discutiu a importância desses agentes no comércio exterior. O segundo capítulo elencou os documentos necessários para instruir as operações de comércio exterior, detalhando documentos cruciais como o BL e o documentos do exportador. O terceiro capítulo focou na impossibilidade de retenção de carga pelo armador sem a via original do BL, analisando as disposições do artigo 7º do Decreto-Lei n. 116/67 e as interpretações legais pertinentes. A metodologia utilizada incluiu pesquisa descritiva e qualitativa, com uma abordagem dedutiva baseada em revisão bibliográfica e análise documental.

As principais conclusões indicam que a retenção de carga sem a apresentação do OMBL não é permitida pela legislação brasileira, o que confirma a necessidade de uma interpretação rigorosa dos dispositivos legais mencionados. Esta conclusão contribui para a compreensão e aplicação correta das normas de transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, evitando práticas abusivas e garantindo a segurança jurídica nas operações de comércio exterior. Portanto, a aplicação prática desses dispositivos pode ser interpretada da seguinte forma:

1. Regra Geral (art. 54º, IV): Para a liberação da mercadoria, o depositário deve exigir a via original do conhecimento de carga ou documento equivalente.
2. Exceção (art. 18º, § 2º): A dispensa da apresentação física do conhecimento de embarque é permitida quando as informações necessárias à conferência aduaneira já estiverem disponíveis no sistema Siscomex.

Outrossim, este ficará disponível para consultas na parte de conhecimentos gerais de introdução ao comércio exterior a acadêmicos e comunidade não científica, pois apresenta as figuras e documentação do dia a dia de profissionais da área do comércio exterior, quesito importação e exportação, e agente de cargas.



6 REFERÊNCIAS

APPELS, T.; STRUYE DE SWIELANDE, H. Rolling Back the Frontiers: **The Customs Clearance Revolution**. The International Journal of Logistics Management, v. 9, n.1, 1998, p.111-118.

APRENDENDO A EXPORTAR. Disponível em: http://aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_orgAnuentes.html. Acesso em: 13 de maio de 2024

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: 23 de maio de 2024

BANRISUL. **Saiba como ser um importador**. 2008. Disponível em: <http://www.banrisul.com.br/internet/bfqzbe2bt.nsf/dir/importacao+passo-apasso?opeocment>. Acesso em: 22 de maio de 2024

BASALDUA, R. X. **La Aduana: Concepto y Funciones Esenciales y Contingentes**. Revista de Estudios Aduaneros, v.18. Buenos Aires: Instituto Argentino de Estudios Aduaneros, 2007.

BIZELLI, J. dos S.; BARBOSA, R. **Noções básicas de importação**. 8ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Receita Federal. **Visão de Futuro para a Aduana Brasileira**. Brasília, 2012. 57p. Disponível em: <http://www.dsbh.org.br/docs/documentoaduana.pdf> Acesso em: 23 de maio de 2024

C.; GAMA, M. **Comércio Exterior Competitivo**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

CONCEITO BRASIL. Disponível em: http://www.conceitobrazil.com.br/sala_de_imprensa.asp?id=27. Acesso em: 13 de maio de 2024

DECRETO-LEI Nº 116, DE 25 DE JANEIRO DE 1967. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-116-25-janeiro-1967-376171-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 de maio de 2024

DIAS, Reinaldo; RODRIGUES, Waldemar. **Comércio Exterior: Teoria e Gestão**. 3 ed. São Paulo: Atlas. 2012. 353 p.



ESTRUTURA DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO. Disponível em: http://www.lunabrasil.com.br/e_dcomexbr.htm. Acesso em: 13 de maio de 2024

FERNANDES, Quecia; ASSIS, Geane de; BAGRICHEVSKY, Clarice. **Importação: aspectos administrativos e fiscais.** [s.l.] [s.n.], 2016.

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.

ICOMEX – COMÉRCIO EXTERIOR. [S.I] **Procedimentos para importação.** 2008. Disponível em: <http://www.icomex.kit.net/importacao.htm>. Acesso em: 22 de maio de 2024

INSTRUÇÃO NORMATIVA SRF Nº 680, DE 02 DE OUTUBRO DE 2006. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=14982>. Acesso em: 23 de maio de 2024

INSTRUÇÃO NORMATIVA SRF Nº 155, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1999. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15618>. Acesso em: 14 de maio de 2024

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior:** abrindo as primeiras páginas. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2012.

LOPEZ, J.M.C., **Siscomex Exportação.** São Paulo, Aduaneiras, 2001. LOPEZ, J. M.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional: Um Enfoque em Comércio Exterior.** 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2013

MALUF, S.N. **Administrando o comércio exterior do Brasil.** São Paulo: Aduaneiras, 2003.

MAIA, C. A. 2001. Disponível em: http://paginas.unisul.br/renatororattoweb/comexweb/basico/comeinter/conceito_cintl.htm. Acesso em: 03 de julho de 2024.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia Internacional e Comércio Exterior.** 16 ed. São Paulo: Atlas, 2014. 624 p.

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

MALUF, S.N. **Administrando o comércio exterior do Brasil.** São Paulo: Aduaneiras, 2003.



MORINI, C.; LEOCE, G. **Logística Internacional Segura: Operador Econômico Autorizado e a Gestão de Fronteiras no século XXI.** São Paulo: Atlas, 2011.

RIBEIRO, M. F.; CASTELANO, A. H. P. **Tendências internacionais sobre a prestação de serviços e as inovações da Lei Complementar 116/03.** Disponível em: <http://www2.uel.br/cesa/direito/doc/estado/artigos/tributario/ARTIGO_-_ISS_IMPORTA%C3%87%C3%83O__jan_2004.pdf>. Acesso em: 03 de junho de 2024.

Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRFB). **Instrução Normativa SRFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007.** Dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado de movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados. Disponível em <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15753>. Acesso em: 14 de maio de 2024

SEGALIS, Gabriel. **Fundamentos de exportação e importação no Brasil.** Gabriel Segalis, Ronaldo de França, Shirley Yurica Kanamori Atsumi. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012. 164p. 1 edição

SISCOMEX. Disponível em: http://www.fieg.org.br/dados/File/siscomex_pdf.pdf. Acesso em: 14 de maio de 2024

SISCOMEX. Portal Único SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior. Disponível em: <https://portalunico.siscomex.gov.br/classif/#/sumario>. Acesso em: 04 jun. 2024

SOUSA, José Meireles de. **Fundamentos do Comércio internacional.** São Paulo: Saraiva, 2009.

SOUSA, José. **Gestão do Comércio Exterior: 4ed.** São Paulo: Saraiva, 2010.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. **Manual de importação da UNESP.** São Paulo: UNESP, 2003

VAZQUEZ, J. L. **Comércio Exterior Brasileiro.** 6 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte Internacional de Cargas: 2 ed.** São Paulo: Aduaneiras, 2009

