

A RESPONSABILIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DO AGENTE MARÍTIMO NA AUSÊNCIA DE PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE O CONTROLE ADUANEIRO

THE ADMINISTRATIVE ACCOUNTABILITY OF THE MARITIME AGENT IN THE ABSENCE OF PROVIDING INFORMATION ON CUSTOMS CONTROL

Décio Gabriel Gimenez¹

Gabrielle da Cunha de Souza e Silva²

RESUMO: Este artigo examina a aplicação do Direito Administrativo Sancionador no âmbito aduaneiro, com foco na controvérsia sobre a responsabilização dos agentes marítimos pela omissão no fornecimento de informações exigidas pelo artigo 107, inciso IV, alínea "e", do Decreto-Lei n. 37/1966. A pesquisa tem como objetivo analisar a existência – ou ausência – de base jurídica para a equiparação dos agentes marítimos aos agentes de carga, a fim de determinar a legitimidade da imputação de responsabilidade sancionatória. A metodologia adotada é qualitativa, fundamentada no exame aprofundado da legislação aplicável, da doutrina especializada e da jurisprudência relevante. Os resultados evidenciam divergências significativas nos tribunais, refletidas em decisões que ora reconhecem a equiparação entre essas categorias, ora a afastam, sob o argumento de que os agentes marítimos exercem apenas uma função representativa do transportador marítimo. A principal conclusão do estudo é que não há fundamento normativo suficientemente sólido para justificar a atribuição, aos agentes marítimos, da responsabilidade legalmente imposta aos transportadores e agentes de carga. Diante desse cenário, a uniformização da jurisprudência revela-se essencial para garantir segurança jurídica e reduzir a litigiosidade no setor aduaneiro.

Palavras-chave: Direito Administrativo Sancionador; agentes de carga; agentes marítimos; transportadores; responsabilidade.

ABSTRACT: This article examines the application of Administrative Sanctioning Law in the customs sphere, focusing on the controversy over the liability of maritime agents for failure to provide information required by article 107, section IV, item "e", of Decree-Law n. 37/1966. The research aims to analyze the existence – or absence – of a legal basis for equating maritime agents with cargo agents, in order to determine the legitimacy of the attribution of sanctioning

¹ Possui graduação em Direito pela Universidade de São Paulo (1998) e mestrado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2010). Atualmente é professor da Universidade Santa Cecília e juiz federal em Santos - São Paulo. Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito Público.

² Bacharel em Direito pela Universidade Santa Cecília.



liability. The methodology adopted is qualitative, based on an in-depth examination of the applicable legislation, specialized doctrine and relevant case law. The results show significant divergences in the courts, reflected in decisions that sometimes recognize the equality between these categories, and sometimes reject it, on the grounds that maritime agents perform only a representative function of the maritime carrier. The main conclusion of the study is that there is no sufficiently solid normative basis to justify assigning to maritime agents the liability legally imposed on carriers and freight forwarders. In this scenario, the standardization of case law is essential to ensure legal certainty and reduce litigation in the customs sector.

Keywords: Administrative Sanctioning Law; freight forwarders; maritime agents; carriers; liability.

1 INTRODUÇÃO

A sanção administrativa é a consequência jurídica direta e imediata, de natureza restritiva de direitos e de caráter repressivo, imposta no exercício da função administrativa em razão da prática de um ilícito passível de análise e apuração dentro desse âmbito, por parte de pessoa física ou jurídica.

Com efeito, a validade da imposição de sanções administrativas está condicionada à observância de princípios fundamentais que conferem legitimidade ao exercício do poder sancionador estatal. O princípio da legalidade estabelece que nenhuma infração ou penalidade pode ser instituída sem previsão normativa expressa, assegurando que o administrado somente seja punido por condutas previamente tipificadas em lei. O princípio da tipicidade reforça essa exigência ao determinar que as infrações sejam descritas de maneira clara e objetiva no ordenamento jurídico, garantindo previsibilidade e segurança jurídica aos administrados. Já o princípio da culpabilidade veda a responsabilização objetiva, exigindo que a sanção esteja necessariamente vinculada à conduta do agente e a elementos subjetivos, como dolo ou culpa, salvo previsão legal expressa em sentido contrário.

Nesse contexto, a ausência de fornecimento de informações por determinados agentes do setor aduaneiro tem sido objeto de intensa controvérsia jurídica, especialmente no que se refere à responsabilização dos agentes marítimos pela infração prevista no artigo 107, inciso IV, alínea "e", do Decreto-Lei n. 37/1966 (BRASIL, 1966).



A norma determina que os transportadores marítimos e os agentes de carga devem registrar corretamente os dados relativos ao veículo, à carga transportada e às operações realizadas, em conformidade com as diretrizes da Receita Federal do Brasil.

Entretanto, os Tribunais Regionais Federais têm adotado entendimentos divergentes sobre a aplicabilidade dessa sanção aos agentes marítimos. Em algumas decisões, reconhece-se a equiparação do agente marítimo ao agente de carga, atribuindo-lhe a responsabilidade pela omissão no fornecimento das informações exigidas. Em outras, afasta-se essa equiparação, argumentando que não há previsão normativa que imponha tal dever ao agente marítimo, considerando sua atuação como meramente representativa do transportador marítimo, sem ingerência direta sobre a carga.

A divergência interpretativa tem gerado insegurança jurídica e aumentado o grau de litigiosidade no setor aduaneiro. Esse cenário evidencia a necessidade de uma uniformização jurisprudencial para delimitar corretamente a extensão da responsabilidade dos intervenientes na operação aduaneira e assegurar a aplicação rigorosa dos princípios do direito administrativo sancionador.

Dessa forma, a presente pesquisa tem como objetivo analisar em que medida é possível transferir a terceiros intervenientes a responsabilidade legal atribuída aos transportadores marítimos e aos agentes de carga.

2. SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

Infração e sanção administrativa são temas indissociavelmente vinculados. A infração administrativa caracteriza-se pelo inadimplemento voluntário de uma norma administrativa, para a qual se prevê uma sanção, que consiste em uma medida punitiva, sendo sua imposição da competência exclusiva da Administração Pública. Contudo, isso não implica que a execução da sanção, ou seja, sua efetivação material, deva sempre ocorrer por ato direto da própria Administração.

A natureza administrativa de uma infração é reconhecida pela própria natureza da sanção correlata, e a natureza da sanção é identificada pela autoridade competente para sua imposição.



Destarte, a correlação entre os institutos da infração e da sanção administrativa objetiva precipuamente a dissuasão de potenciais infratores, inibindo condutas vedadas pelo ordenamento jurídico e fomentando a conformidade dos administrados às normas que impõem comportamentos positivos.

No mais, há hipóteses denominadas “excludentes”, das quais se reputará inexistente a infração, ou inaplicável a sanção, consoante o caso. São elas: a) fato da natureza; b) caso fortuito; c) estado de necessidade; d) legítima defesa; e) doença mental; f) fato de terceiro; g) coação irresistível; h) erro; i) obediência hierárquica; j) estrito cumprimento do dever legal; e k) exercício regular do direito. Sendo as primeiras oito hipóteses referentes à ausência de voluntariedade, e as demais, correspondentes à exclusão da sanção.

Outrossim, impõe-se destacar a distinção entre o infrator e o responsável subsidiário. O infrator é o sujeito que, mediante a prática da infração, suportará, em regra, a sanção por ela decorrente, podendo ser pessoa física ou jurídica, seja de Direito Privado ou de Direito Público. Em contraste, o responsável subsidiário é aquele que, por força de preceito legal, responderá pela infração na hipótese de o autor do ilícito não poder ou não responder por ele, observando-se, assim, a transmissibilidade de determinadas sanções.

Dessa forma, impende ressaltar que as sanções de caráter pessoal, ou seja, aquelas que atingem diretamente a “pessoa” do sujeito passivo da sanção (seja o infrator, seja o responsável subsidiário), são, por sua natureza, intransmissíveis. Ademais, nem mesmo as sanções de cunho real, a exemplo das pecuniárias (multas), são automaticamente transmissíveis, ainda que, por incidirem sobre bens e direitos patrimoniais, admitam, excepcionalmente, essa possibilidade.

São, pois, duas as hipóteses fundamentais em que se pode admitir a transmissibilidade das multas e, por conseguinte, a responsabilidade do terceiro: a) quando o sujeito passível de ser qualificado como responsável detém controle sobre o infrator e, precisamente por não tê-lo exercido de forma satisfatória, viabilizou a prática da infração; e b) quando o sujeito passível de ser qualificado como responsável dispõe de meios para compelir o infrator ao adimplemento da multa imposta.

Assim, impõe-se o devido destaque às multas, as quais podem ser classificadas segundo sua finalidade precípua, a saber: a) aquelas que se limitam a cumprir a função intimidadora e



exemplar, com o escopo de desestimular a reincidência da conduta infracional; b) as que, além de possuírem caráter punitivo, têm por objetivo ressarcir a Administração Pública por eventuais prejuízos decorrentes da ação ou omissão do administrado – denominadas multas ressarcitórias, reparatórias ou compensatórias; e c) as multas de caráter cominatório, cuja finalidade é compelir o administrado ao cumprimento de uma obrigação, renovando-se automática e continuamente até que seja alcançada a satisfação da pretensão administrativa.

Tal como ocorre em relação às demais sanções administrativas, a imposição de multas deve observar o princípio da proporcionalidade, sob pena de nulidade, garantindo-se que a medida aplicada seja adequada, necessária e proporcional à infração cometida.

Por fim, uma vez constatada a ocorrência de infração administrativa, a autoridade competente está vinculada ao dever de aplicar a sanção correspondente, não se tratando de mera faculdade discricionária, mas de imposição decorrente do ordenamento jurídico.

Ressalvam-se, todavia, as hipóteses em que incide o princípio da insignificância, ou seja, situações em que a conduta infracional revela-se desprovida de relevância jurídico-administrativa, caracterizando-se por sua ínfima lesividade e ausência de repercussão significativa sobre o interesse público, de modo a não justificar a intervenção sancionatória do Estado.

2.1 Sanções Tributárias

Sanção é o meio de que se vale a ordem jurídica para desestimular o comportamento ilícito. Assim, Paulo de Barros Carvalho sustenta que:

As normas jurídicas que põem no ordenamento as sanções tributárias integram a subclasse das regras de conduta e ostentam a mesma estrutura lógica da regra-matriz de incidência. Têm uma hipótese descritora de um fato do mundo real e uma consequência prescritora de um vínculo jurídico que há de formar-se entre dois sujeitos. A proposição-hipótese está ligada à proposição-tese ou consequência pelo conectivo dever-ser na sua função neutra, enquanto outro conectivo deontico, modalizado nas formas permitido, obrigado ou proibido, une os sujeitos da relação – credor e devedor (CARVALHO, 2023, p. 548).

O antecedente da regra sancionadora descreve um fato ilícito decorrente do descumprimento de um dever estipulado no consequente da regra-matriz de incidência. Trata-



se da inobservância da prestação devida na relação jurídica tributária, caracterizando-se como infração tributária.

Assim, os ilícitos administrativos tributários podem ser diferenciados em duas categorias: (a) aqueles que decorrem da violação de normas fiscais, seja em relação à obrigação principal ou acessória; e (b) aqueles que resultam da prática de crimes fiscais, conforme disciplinado pela Lei n. 8.137/1990.

Para reprimir tais condutas antijurídicas, o ordenamento jurídico institui sanções que podem materializar-se na imposição do cumprimento normativo ou na aplicação de penalidades pecuniárias e restritivas de direitos.

Conclui-se que a violação de um dever jurídico pode ensejar tanto uma infração tributária quanto um crime fiscal, a depender da gravidade e da valoração normativa da conduta. Enquanto as infrações tributárias subsumem-se aos princípios do Direito Administrativo Sancionador, os crimes fiscais encontram-se sob a égide do direito penal. No tocante à diferenciação entre os ilícitos, Hugo de Brito Machado assevera que “não há distinção ontológica entre ilícitos civis, administrativos e penais, mas apenas uma diferenciação axiológica, reservando-se a sanção penal às condutas que atentam de forma mais gravosa contra os interesses sociais” (MACHADO, 2024, p. 537).

2.2 Sanções Administrativas Aduaneiras

A tipologia das sanções aduaneiras é composta por medidas ressarcitórias, que buscam recompor o dano causado pela retomada da situação anterior ou, quando isso não for possível, pela indenização correspondente (como a multa de mora), e por medidas punitivas, voltadas não à recomposição, mas à repressão e prevenção do ilícito. A sanção, genericamente denominada "aduaneira", pode ter origem em um fato tributário ou administrativo, dependendo do conteúdo material atingido.

A infração aduaneira não se limita à ausência de pagamento de tributos, caracterizando-se não apenas como um ilícito fiscal, mas também pelo descumprimento de normas formais que regulam os controles administrativos do comércio exterior. Essas regras, muitas vezes, têm como objetivo principal os efeitos extrafiscais dessas operações.



O Brasil aderiu à Convenção Internacional para a Simplificação e a Harmonização dos Regimes Aduaneiros - conhecida como Convenção de Quioto - por meio do Decreto n. 10.276, de 13 de março de 2020, que promulgou o texto revisado do Protocolo de Revisão, concluído em Bruxelas em 26 de junho de 1999. Nesse contexto, a legislação aduaneira brasileira - composta, entre outros, pelo Decreto-Lei n. 37/1966, pelo Decreto-Lei n. 1.455/1976 (alterado pela Lei n. 10.637/2002), pelas Leis n. 9.069/1995 e n. 10.833/2003, além do Regulamento Aduaneiro — estabelece que toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que contrarie as normas previstas ou disciplinadas em atos normativos configura infração.

O § 2º do artigo 94 do Decreto-Lei n. 37/1966, que trata das infrações aduaneiras, destaca que, salvo disposição em contrário, a responsabilidade pela infração independe da intenção do agente ou do responsável, bem como da efetividade, natureza e extensão dos efeitos do ato (BRASIL, 1966).

Consoante o disposto no Código Tributário Nacional, no Decreto-Lei n. 37/1966 e no Regulamento Aduaneiro, prevalece, como regra matriz, o princípio da responsabilidade objetiva. Eventuais exceções a esse postulado somente podem ser veiculadas por norma legal expressa, a qual poderá estabelecer, como elemento normativo do tipo infracional, a exigência de dolo ou culpa, em qualquer de suas modalidades.

A sanção não pode ser meramente enunciada de forma genérica no ordenamento jurídico; impõe-se que a legislação delimite, com precisão, os elementos estruturantes da relação jurídica sancionatória.

Assim, devido à dinâmica própria das infrações aduaneiras e às questões extrafiscais envolvidas, não cabe, em princípio, a denúncia espontânea em matéria aduaneira.

Por fim, a legislação prevê as seguintes espécies de sanções aduaneiras: (I) perdimento do veículo utilizado para transporte de mercadorias; (II) perdimento da mercadoria; (III) perdimento de moeda; (IV) multa; e (V) sanções administrativas em sentido estrito.

2.3 Ausência de Prestação de Informações como Sanção Administrativa Aduaneira

O poder de polícia é compreendido como o “poder-dever da autoridade pública de regular o exercício da liberdade e o uso da propriedade dos cidadãos, devendo pautar-se nas



diretrizes constitucionais” (JÚNIOR, 2019, p. 08). No âmbito do Direito Aduaneiro, esse poder se materializa por meio de normas individuais e concretas, como o auto de infração, editado por agentes do Estado com a finalidade de fiscalizar o cumprimento das chamadas obrigações acessórias, exigidas dos particulares.

O artigo 107, inciso IV, alínea “e”, do Decreto-Lei n. 37/1966 estabelece a obrigação de registrar corretamente os dados referentes ao veículo, à carga transportada e às operações executadas, de acordo com as disposições e prazos fixados pela Receita Federal. Esse dever recai sobre os transportadores e agentes de carga, cuja atuação deve estar em conformidade com as normas aduaneiras vigentes (BRASIL, 1966).

O descumprimento dessa obrigação configura infração aduaneira e sujeita o infrator à aplicação de sanção administrativa aduaneira, no caso a multa, por ter agido em desacordo com as determinações legais. A imposição dessa penalidade decorre do poder de autotutela conferido à Administração Pública, permitindo que, respeitado o devido processo legal, a sanção seja diretamente aplicada ao responsável pela infração.

Essa sistemática reflete a natureza predominantemente administrativa das sanções aduaneiras, cujo objetivo não se limita à recomposição de eventuais danos ao erário, mas também à prevenção e repressão de condutas ilícitas, assegurando o controle fiscal e extrafiscal das operações de comércio exterior.

3. PRINCÍPIOS APLICÁVEIS ÀS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

As infrações administrativas, para que sejam validamente instituídas e impostas àqueles que nelas incorreram, devem observância a determinados princípios fundamentais, alguns dos quais também se aplicam às sanções, quais sejam: a) princípio da legalidade; b) princípio da tipicidade; e c) princípio da culpabilidade.

3.1 Princípio da Legalidade

Ao se debruçar sobre os princípios jurídicos que condicionam o exercício das potestades administrativas, o primeiro e mais relevante a ser destacado é o princípio da legalidade, imprescindível ao desempenho da função administrativa, uma vez que toda atuação da



Administração Pública pressupõe a devida habilitação por norma de hierarquia legal, conforme consagrado no artigo 5º, inciso II, no artigo 37, caput, e no artigo 84, inciso IV, da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Sua relevância torna-se evidente no contexto das infrações e sanções administrativas, uma vez que, nestes casos, está em jogo uma relação de confronto direto entre a Administração e o administrado, na qual a Administração exercerá seu poder coercitivo, podendo penalizar o comportamento deste último.

Em razão disso, tanto as infrações administrativas quanto suas respectivas sanções devem ser previstas em lei, e não em regulamentos, instruções, portarias ou outros atos normativos inferiores. Contudo, devem ser ressalvadas as situações que envolvem a chamada "supremacia especial", em que a Administração obtém seus poderes não diretamente da lei, mas de uma relação específica com o particular.

Além disso, é importante frisar que não se configurará violação ao princípio da legalidade nas matérias relativas às infrações e sanções administrativas quando a norma legal pressupuser a elaboração de atos normativos dependentes de conclusões fundamentadas em verificações ou operações técnicas que só poderiam ser realizadas na esfera administrativa.

3.2 Princípio da Tipicidade

A tipificação das infrações administrativas, para que seja considerada válida, deve ser realizada de forma inequívoca, sem margem para dúvidas quanto à identificação do comportamento sancionável. Essa clareza é essencial para assegurar que o administrado tenha pleno conhecimento da conduta a ser evitada ou praticada, prevenindo a incidência de penalidades, e para que a configuração da infração seja objetivamente verificável.

Nesse sentido, Fábio Medina Osório (2000, p. 211 apud MELLO, 2024, p. 739), com precisão, afirma que “as normas sancionadoras devem ser redigidas com a suficiente clareza e precisão, dando justa notícia a respeito de seu conteúdo proibitivo”, o que decorre do princípio constitucional do devido processo legal.



3.3 Princípio da Culpabilidade

No âmbito do Direito Administrativo Sancionador brasileiro, o princípio da culpabilidade ostenta status de pilar fundamental, erigindo-se como salvaguarda da aplicação de sanções justas e proporcionais. Ao circunscrever o poder punitivo estatal, protege os direitos dos administrados e jurisdicionados, exigindo que a responsabilização se fundamente, inexoravelmente, em dolo ou culpa. Tal princípio, ao promover uma convergência com as garantias do Direito Penal, assegura a observância da dignidade e dos direitos fundamentais nas sanções aplicadas.

A exigibilidade de conduta diversa, como componente intrínseco da culpabilidade, robustece essa proteção. Este elemento impõe que o agente somente seja sancionado se, em seu contexto específico de atuação, dispunha da capacidade de agir de modo diverso para evitar o ato lesivo.

Em síntese, o princípio da culpabilidade no Direito Administrativo Sancionador brasileiro orchestra um equilíbrio crucial: previne a aplicação de sanções desproporcionais e arbitrárias, garantindo a punição justa e proporcional. Assim, a responsabilização administrativa respeita a dignidade e os direitos dos administrados e jurisdicionados.

4. INTERVENIENTES NA OPERAÇÃO ADUANEIRA

No mundo globalizado, o comércio exterior desempenha um papel fundamental na prosperidade e no desenvolvimento do Estado moderno, ao viabilizar o intercâmbio de bens e serviços. Nesse contexto, o transporte marítimo internacional ocupa posição de destaque, sendo responsável por grande parte do fluxo comercial entre os países.

A atividade comercial associada ao transporte marítimo de mercadorias abrange o traslado da carga desde o porto de origem no país exportador até sua chegada ao país importador. Para viabilizar essa operação, é indispensável a presença de um transportador que, mediante o pagamento do frete, compromete-se a conduzir a carga embarcada e entregá-la ao consignatário no porto de destino. Esse processo se concretiza por meio do contrato de transporte marítimo de mercadorias, um contrato de fim firmado entre o transportador e o embarcador (exportador).



De acordo com o entendimento majoritário da jurisprudência brasileira, esse tipo de contrato possui natureza adesiva, uma vez que o embarcador se submete às cláusulas previamente estabelecidas pelo transportador, sem margem para negociações substanciais.

No Brasil, a importação marítima segue um fluxo bem definido. Inicialmente, ao selecionar a mercadoria a ser adquirida no exterior, o importador (consignatário) deve verificar se o produto está sujeito a licenciamento obrigatório. Caso positivo, será necessário obter autorização prévia do órgão anuente por meio do SISCOMEX. No entanto, a maioria dos produtos não exige esse procedimento.

Após a concessão da licença, o exportador (embarcador) formaliza o contrato de transporte marítimo, o qual é documentado pelo conhecimento de transporte marítimo (*bill of lading* – BL). Esse documento possui natureza de título de crédito e comprova a posse ou propriedade da mercadoria. Ao chegar a um porto brasileiro, a carga, via de regra, permanecerá armazenada até a conclusão do despacho aduaneiro. Esse processo inicia-se com o registro da declaração de importação (DI) junto à Unidade Local da Secretaria da Receita Federal (SRF) responsável. A DI deve conter todas as informações sobre a mercadoria e ser acompanhada dos documentos exigidos, especialmente o BL e a fatura comercial.

Uma vez verificada a regularidade da importação e recolhidos os tributos devidos, o despacho aduaneiro será finalizado, permitindo o desembaraço da mercadoria. Somente após essa etapa o consignatário poderá retirá-la do recinto alfandegado.

Diante desse panorama, é essencial identificar os principais intervenientes na operação aduaneira e compreender suas funções, a fim de delimitar claramente suas responsabilidades e atribuições ao longo do processo.

4.1 Embarcador (Exportador)

O embarque das mercadorias objeto da relação comercial entre importador (consignatário/destinatário) e exportador é precedido pela formalização do contrato de compra e venda internacional, instrumento que regula os direitos e obrigações das partes envolvidas. No bojo desse ajuste contratual, restam estipulados os termos e condições que disciplinam a



entrega da mercadoria, momento a partir do qual opera-se a transferência dos riscos inerentes à perda e aos danos do bem, do alienante ao adquirente.

Para a concretização da operação mercantil marítima, incumbe ao embarcador a celebração do contrato de transporte com o transportador, vinculando-se às disposições pactuadas no contrato de compra e venda, de modo a viabilizar o traslado da carga do porto de origem ao porto de destino, em estrita observância às cláusulas previamente acordadas.

4.2 Transportador Marítimo

O transportador marítimo é a empresa de navegação, ou seja, a pessoa jurídica que assume, por meio de obrigação contratual, a responsabilidade pelo transporte da mercadoria adquirida pelo consignatário, promovendo seu traslado do porto de embarque ao porto de destino. Importa salientar que o transportador marítimo não se confunde, necessariamente, com o proprietário do navio ou com o armador. No âmbito prático, a identificação do transportador pode ser verificada a partir da assinatura ou emissão do conhecimento de transporte marítimo (*bill of lading* – BL), documento que atesta sua vinculação à operação de transporte e que o sujeita à responsabilidade objetiva pela integralidade da carga que lhe foi confiada. Caso se verifique a ocorrência de danos ou extravios, poderá o transportador exercer eventual direito de regresso contra o armador ou o proprietário da embarcação.

Dentre as pessoas jurídicas que desempenham papel relevante na execução do transporte marítimo de mercadorias, destaca-se o NVOCC (*Non Vessel Operating Common Carrier*), operador que, embora não disponha de frota própria, atua como armador sem navios, operando com contêineres e compartilhando espaços de carga com diversos embarcadores e, eventualmente, com outros agentes NVOCC.

Ao atingir o porto de destino, inicia-se uma nova fase da operação logística, na qual se faz necessário o desmembramento das cargas consolidadas. Esse procedimento, que antecede o controle aduaneiro, é conduzido pelo correspondente do NVOCC e, geralmente, executado por uma agência de carga ou por um desconsolidador, pessoa jurídica nacional responsável por efetuar a desconsolidação do conhecimento de transporte marítimo em um ou mais portos do país. Tal etapa é fundamental para a individualização das cargas e para garantir a regularidade



dos trâmites aduaneiros, possibilitando, assim, a liberação e o posterior encaminhamento das mercadorias aos respectivos destinatários.

Compete ainda ao transportador marítimo, por intermédio das agências de navegação ou agências marítimas, prestar à autoridade aduaneira do porto de atracação as informações necessárias ao controle aduaneiro da embarcação, da carga e das unidades de carga, bem como ao recolhimento do adicional ao frete para a renovação da marinha mercante (AFRMM). Dentre os dados que devem ser apresentados incluem-se, notadamente, a hora estimada de chegada da embarcação, sua procedência e seu destino.

4.3 Armador

O armador configura-se como a pessoa física ou jurídica que, agindo em interesse próprio, promove a realização do conjunto de atos jurídicos e materiais indispensáveis à exploração comercial do navio, garantindo sua aptidão para empreender a viagem necessária ao transporte da carga contratada.

Importa ressaltar que o armador não precisa, necessariamente, ser o proprietário da embarcação, podendo operar navios de terceiros por meio de contratos específicos, como o afretamento. Assim, não se confunde com a figura do transportador marítimo, uma vez que sua atuação está voltada à gestão e à disponibilização da embarcação, e não à efetiva assunção da obrigação de transporte. Consequentemente, o armador não responde juridicamente por eventuais danos às cargas transportadas, salvo na hipótese em que tenha emitido os conhecimentos marítimos, circunstância em que poderá ser responsabilizado nos termos da legislação aplicável.

4.4 Agente de Carga

O agente de carga desempenha um papel essencial na intermediação das operações de transporte marítimo, representando os interesses do contratante da carga, seja ele importador ou exportador. Sua principal função é coordenar o transporte, negociando e gerenciando o frete com os transportadores marítimos, garantindo que a carga seja transportada de forma eficiente, da origem ao destino.



Na prática, o agente de carga atua como um transportador sem frota própria, assumindo a responsabilidade pelo transporte perante o cliente, mesmo que a execução do serviço seja realizada por terceiros, por meio da subcontratação do frete. Dessa maneira, ele se posiciona como transportador em relação ao contratante e como representante da carga perante o transportador efetivo.

Além disso, o agente de carga é responsável por consolidar e desconsolidar mercadorias em nome dos importadores e exportadores, contratando diretamente os transportadores marítimos (transportadores oceânicos) e garantindo a adequada execução das operações logísticas e aduaneiras envolvidas.

4.5 Agente Marítimo

O agente marítimo é a pessoa jurídica responsável por representar o transportador marítimo (empresa de navegação) perante as autoridades portuárias e governamentais no porto de destino da carga. Na prática, o agente marítimo oferece suporte ao comandante do navio, assumindo a responsabilidade pelos atos jurídicos e materiais necessários à realização da operação comercial. Dentre suas diversas funções, destaca-se o controle das operações de descarga da embarcação, além de outras atividades logísticas essenciais. Em suma, o agente marítimo atua como mandatário do transportador, garantindo o cumprimento das formalidades legais e operacionais no porto.

4.6 Importador, Destinatário ou Consignatário

O importador, destinatário ou consignatário é a pessoa física ou jurídica designada no conhecimento de carga como destinatária da mercadoria. Embora o contrato de transporte marítimo seja formalmente celebrado entre o embarcador e o transportador, o consignatário é equiparado legalmente a uma parte contratual, o que lhe confere legitimidade para zelar por seus direitos e interesses no âmbito da operação.

Ainda que figure como beneficiário da obrigação de transporte, na maioria dos casos, o consignatário não recebe a carga diretamente, uma vez que a legislação aduaneira impõe o



depósito compulsório das mercadorias em zonas alfandegadas como condição para sua nacionalização.

5. LIMITES PARA RESPONSABILIZAÇÃO NA AUSÊNCIA DE PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE O CONTROLE ADUANEIRO

Nos termos do artigo 107, inciso IV, alínea “e”, do Decreto-Lei n. 37/1966, impõe-se a obrigação de correta escrituração dos dados pertinentes ao veículo, à carga transportada e às operações realizadas, observando-se os prazos e disposições estabelecidos pela Receita Federal (BRASIL, 1966). Tal dever recai sobre os transportadores marítimos e agentes de carga, os quais devem atuar em estrita conformidade com a legislação aduaneira vigente.

No que tange ao prazo, a IN-RFB n. 800/2007 estabelece que os manifestos de cargas estrangeiras destinadas ao descarregamento em porto nacional ou que permaneçam a bordo devem ser apresentados no prazo de quarenta e oito horas que antecedem a chegada da embarcação (BRASIL, 2007). No tocante à conclusão da desconsolidação, o prazo estipulado é igualmente de quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação ao porto de destino do conhecimento genérico.

O inadimplemento dessa obrigação configura infração aduaneira, ensejando a aplicação da penalidade pecuniária, em razão do descumprimento das disposições normativas. A imposição da sanção decorre do poder de autotutela da Administração Pública, que, assegurada a observância do devido processo legal, detém a prerrogativa de aplicá-la diretamente ao responsável pela infração.

Notadamente, a fiscalização aduaneira tem imputado aos agentes marítimos a responsabilidade pela referida infração administrativa aduaneira. Contudo, os Tribunais Regionais Federais têm se posicionado de forma divergente sobre o tema, adotando duas interpretações distintas: (a) a atribuição de responsabilidade aos agentes marítimos, por equiparação aos agentes de carga, com fundamento no artigo 37, § 1º, do Decreto-Lei n. 37/1966 (BRASIL, 1966), em razão da omissão na prestação das informações relativas à carga aduaneira; e (b) o afastamento da responsabilidade dos agentes marítimos, em razão da inexistência de previsão normativa que lhes imponha o dever de fornecer tais informações.



Nesse contexto, colacionam-se os seguintes precedentes do Egrégio Tribunal Regional Federal da 3ª Região:

ADUANEIRO. APELAÇÃO. AUTO DE INFRAÇÃO. APLICAÇÃO DO ARTIGO 107, IV, E, DECRETO-LEI Nº 37/66. OBRIGAÇÃO TRIBUTÁRIA ACESSÓRIA. IMPORTADOR OU EXPORTADOR. AGENTE MARÍTIMO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. DENÚNCIA ESPONTÂNEA. MULTA. APLICAÇÃO. INEXISTÊNCIA DE AFRONTA AO PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE. 1. A multa aplicada não deve sofrer qualquer alteração, eis que aplicada em consonância com os textos normativos que regem a matéria (Decreto-lei nº 37, de 18/11/1966 - art. 107, IV, e, com redação dada pelo Lei nº 10.833/2003). 2. Em relação à responsabilidade legal pela prestação das informações, o agente marítimo é responsável tributário solidário em relação às obrigações tributárias acessórias, como determina o art. 37, § 1º, do mencionado Decreto-Lei n.º 37/66. 3. A denúncia espontânea é inaplicável às obrigações tributárias acessórias. Precedentes do Superior Tribunal de Justiça. 4. Inocorrência de infração aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade. 5. Recurso provido. (TRF 3ª Região, APCIV 5017603-82.2018.403.6100, 3ª Turma, Rel. Des. Fed. ADRIANA PILEGGI DE SOVERAL, j. em 29/08/2024).

AGRAVO LEGAL. APELAÇÃO EM AÇÃO DE RITO ORDINÁRIO. DIREITO ADUANEIRO. PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES FORA DO PRAZO. IMPOSIÇÃO DE MULTA. AGENTE MARÍTIMO. ILEGITIMIDADE DE PARTE. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA EXCLUSIVA DO TRANSPORTADOR. APELAÇÃO PROVIDA. AGRAVO IMPROVIDO. 1. O agente marítimo não pode ser responsabilizado pela obrigação de registrar os dados pertinentes ao embarque da mercadoria, devido à sua condição de agente marítimo em exercício exclusivo de suas atividades próprias. 2. Na condição de mandatário do armador ou proprietário do navio, o agente marítimo não age em nome próprio, mas em nome daqueles. É um representante, razão pela qual não pode ser responsabilizado pela referida obrigação. 3. A responsabilidade, no caso, é exclusivamente do transportador, não podendo ser transferida para a apelada, mesmo que houvesse assumido obrigações e assinado termo de responsabilidade, pois não pode ser equiparada ao transportador, de acordo com a Súmula nº 192 do extinto TFR, aplicável à espécie. Precedentes. 4. Não se aplica a hipótese o entendimento esposado pelo E. STJ no julgamento do REsp n.º 1.129.430, sob a sistemática dos recursos repetitivos, publicado no DJe em 14/12/2010, uma vez que a ementa daquele julgado é expressa ao dispor que a discussão acerca do enquadramento ou não da figura do "agente marítimo" como o "representante, no país, do transportador estrangeiro" (à luz da novel dicção do artigo 32, II, "b", do Decreto-Lei 37/66) refoge da controvérsia posta nos autos, que se cinge ao período anterior à vigência do Decreto-Lei 2.472/88. 5. Não há elementos novos capazes de alterar o entendimento externado na decisão monocrática. 6. Agravo legal improvido. (TRF 3ª Região, APCIV



0013389-12.2013.403.6100, 6ª Turma, Rel. Des. Fed. CONSUELO YOSHIDA, j. em 24/09/2015).

No primeiro julgamento, observa-se a adoção de uma interpretação ampliativa da norma, na qual se considera que o agente marítimo, ainda que formalmente atue como mero mandatário, exerce papel ativo no fornecimento das informações indispensáveis ao controle aduaneiro, razão pela qual pode ser legitimamente responsabilizado. O acórdão reconhece a responsabilidade solidária com base no art. 37, §1º, do Decreto-Lei n. 37/1966 (BRASIL, 1966), ampliando o alcance subjetivo da norma infracional ao compreender que qualquer interveniente na operação de comércio exterior - e, portanto, na cadeia de informações - está sujeito à sanção pela infração administrativa aduaneira.

Além disso, o julgado adota uma postura rigorosa quanto à tipicidade da conduta, rejeitando a aplicação do benefício da denúncia espontânea às obrigações acessórias, conforme precedentes do Superior Tribunal de Justiça. O argumento da proporcionalidade também é afastado, sob a justificativa de que a penalidade decorre de comando legal claro, e que o agente marítimo, ao manusear os dados operacionais, integra a cadeia fiscalizada.

Por outro lado, no segundo julgamento, prevalece uma interpretação restritiva, típica do Direito Administrativo Sancionador. Entende-se que, diante da ausência de norma específica que atribua ao agente marítimo o dever legal de prestar informações à Receita Federal, não há fundamento jurídico para a sua responsabilização. Ressalta-se, nesse ponto, a subordinação da atuação do agente ao transportador, do qual é apenas representante, conforme preconizado pela Súmula n. 192 do extinto TFR, cuja aplicação foi expressamente reconhecida no acórdão.

A decisão ainda distingue com precisão o precedente repetitivo do STJ (REsp 1.129.430), esclarecendo que o referido julgamento não enfrentou diretamente a qualificação jurídica do agente marítimo sob a nova redação do art. 32 do Decreto-Lei n. 37/66 (BRASIL, 1966), além de ter por objeto situação fática anterior à vigência do Decreto-Lei n. 2.472/88 (BRASIL, 1988).

Dessa forma, o contraste entre os dois julgados revela um conflito hermenêutico sobre o alcance subjetivo da norma infracional aduaneira, com repercussões práticas relevantes para o setor marítimo-portuário. Enquanto uma linha jurisprudencial adota um critério de imputação



mais amplo, fundado na função material exercida pelo agente, a outra exige tipicidade estrita e previsão legal expressa para legitimar a imposição de sanções.

Tal divergência evidencia a necessidade de uniformização interpretativa por parte dos tribunais superiores, de modo a garantir segurança jurídica, previsibilidade nas relações entre o Fisco e os intervenientes do comércio exterior, e respeito aos princípios basilares do Direito Sancionador.

Diante desse cenário, conclui-se que não há respaldo jurídico para a equiparação entre agentes de carga, agentes marítimos e transportadores, tendo em vista que suas funções e atribuições são essencialmente distintas sob o ponto de vista jurídico e operacional. Os agentes de carga atuam em nome e no interesse do contratante da carga - seja este o importador ou o exportador - exercendo atividades diretamente relacionadas à gestão logística, documentação e circulação da mercadoria, o que os vincula objetivamente ao cumprimento de obrigações acessórias no âmbito aduaneiro.

Por outro lado, os agentes marítimos limitam-se a representar, por força de contrato de mandato, os interesses do transportador marítimo, sem exercer controle direto sobre a carga ou ingerência sobre os dados que compõem o ciclo declaratório da operação. Sua atuação é estritamente funcional e representativa, nos limites estabelecidos pelo mandante, não se confundindo com a figura do transportador nem com aquela do agente de carga.

Assim, a responsabilização do agente marítimo por infrações decorrentes da omissão na prestação de informações à Receita Federal viola o princípio da legalidade estrita, por carecer de previsão normativa clara e específica que o qualifique como sujeito passivo da obrigação acessória. Não se pode admitir que a interpretação extensiva de normas sancionatórias sirva de fundamento para imputação de penalidade a um sujeito que não integra, em termos formais e substanciais, o polo obrigacional da conduta prevista.

Cumprido destacar, ainda, que a atividade sancionatória da Administração Pública é vinculada, devendo a subsunção dos fatos à norma restritiva ser realizada com precisão técnica e rigor jurídico, em estrita conformidade com os princípios da legalidade, tipicidade e culpabilidade. Qualquer flexibilização interpretativa nesse contexto compromete a coerência do sistema jurídico e atenta contra os direitos fundamentais dos administrados.



Nessa linha interpretativa, destaca-se a orientação consolidada pelo Colendo Superior Tribunal de Justiça, que, ao apreciar casos análogos, tem reafirmado de forma coerente e fundamentada a impossibilidade de responsabilização do agente marítimo por infrações administrativas que não guardem correspondência com suas atribuições legais ou contratuais. Os julgados a seguir ilustram essa diretriz jurisprudencial:

PROCESSUAL CIVIL E TRIBUTÁRIO. AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. OBRIGAÇÃO TRIBUTÁRIA ACESSÓRIA DO AGENTE DE CARGA OU DO TRANSPORTADOR. AUTO DE INFRAÇÃO LAVRADO CONTRA O AGENTE MARÍTIMO. ACÓRDÃO RECORRIDO PELA POSSIBILIDADE. CONTRARIEDADE À ORIENTAÇÃO JURISPRUDENCIAL DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. DEVOLUÇÃO DOS AUTOS À ORIGEM PARA NOVO JULGAMENTO. 1. Tendo o recurso sido interposto contra decisão publicada na vigência do Código de Processo Civil de 1973, devem ser exigidos os requisitos de admissibilidade na forma nele previsto, conforme Enunciado Administrativo n. 2/2016/STJ. 2. À luz dos arts. 37 e 107, inc. IV, alínea 'e', do DL n. 37/1966, a penalidade pelo descumprimento da obrigação tributária acessória só pode ser aplicada à transportadora ou ao agente de carga, mas não ao agente marítimo. Precedentes. 3. No caso dos autos, o recurso especial do agente marítimo foi, em parte, provido porque, embora não prevista a imposição de multa contra o agente marítimo, mas só contra a empresa de transporte internacional e ao agente de carga, o fato é que a parte autora, ainda na inicial, noticia ter prestado as informações e tê-las, posteriormente, alterado, o que, em tese, pode evidenciar o exercício de atividades próprias da transportadora responsável pelo cumprimento da obrigação acessória. Essa situação revela a necessidade de devolução dos autos à origem para que o órgão julgador, mediante análise do acervo probatório, julgue novamente a controvérsia a respeito da nulidade do auto de infração lavrados contra a agência marítima, notadamente, com atenção aos limites ao desempenho das atividades realizadas em razão do contrato de mandato. 4. Agravo interno não provido. (STJ, AgInt no REsp 2.062.734/SP, 1ª Turma, Rel. Min. BENEDITO GONÇALVES, j, em 15/04/2024).

Neste julgado, o STJ afirma categoricamente que, à luz dos artigos 37 e 107, IV, "e", do Decreto-Lei n. 37/1966 (BRASIL, 1966), a responsabilização pela infração aduaneira deve recair exclusivamente sobre o transportador ou o agente de carga, afastando a possibilidade de imputação direta ao agente marítimo. Ainda que se tenha admitido a devolução dos autos à instância de origem para reexame de provas - a fim de apurar eventual extrapolação contratual -, o fundamento jurídico do acórdão é claro: a simples atuação representativa do agente marítimo não o torna sujeito passivo da obrigação acessória.



TRIBUTÁRIO. AGENTE MARÍTIMO. RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA. OBRIGAÇÃO DEVIDA PELO TRANSPORTADOR. INVIABILIDADE. 1. Esta Corte firmou o entendimento segundo o qual o agente marítimo não deve ser responsabilizado por penalidade cometida pela inobservância de dever legal imposto ao transportador. Precedentes. 2. O recurso especial, no caso, encontra óbice na Súmula 83 do STJ, porquanto o acórdão recorrido está em conformidade com a orientação jurisprudencial deste Tribunal Superior. 3. Agravo interno desprovido. (STJ, AgInt no REsp 2.103.004/ES, 1ª Turma, Rel. Min. GURGEL DE FARIA, j, em 08/04/2024).

Neste precedente, a Corte reafirma o entendimento de que não se pode transferir ao agente marítimo a responsabilidade por infrações cuja obrigação legal esteja direcionada ao transportador, ressaltando que a ausência de vínculo jurídico direto com a norma violada impede a aplicação da sanção. Trata-se de uma reafirmação da jurisprudência protetiva ao devido processo legal material e ao princípio da legalidade estrita, base do Direito Administrativo Sancionador.

PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL DE 2015. APLICABILIDADE. DIREITO AMBIENTAL. RESPONSABILIDADE DO AGENTE MARÍTIMO POR INFRAÇÃO AMBIENTAL COMETIDA PELO ARMADOR. IMPOSSIBILIDADE. ARGUMENTOS INSUFICIENTES PARA DESCONSTITUIR A DECISÃO ATACADA. HONORÁRIOS RECURSAIS. NÃO CABIMENTO. APLICAÇÃO DE MULTA. ART. 1.021, § 4º, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL DE 2015. DESCABIMENTO. I - Consoante o decidido pelo Plenário desta Corte na sessão realizada em 09.03.2016, o regime recursal será determinado pela data da publicação do provimento jurisdicional impugnado. In casu, aplica-se o Código de Processo Civil de 2015. II - Verifico que o acórdão recorrido adotou entendimento consolidado nesta Corte, segundo o qual o agente marítimo não responde pelas infrações administrativas ambientais cometidas pelo armador, proprietário da embarcação. III - Não apresentação de argumentos suficientes para desconstituir a decisão recorrida. IV - Honorários recursais. Não cabimento. V - Em regra, descabe a imposição da multa, prevista no art. 1.021, § 4º, do Código de Processo Civil de 2015, em razão do mero improvimento do Agravo Interno em votação unânime, sendo necessária a configuração da manifesta inadmissibilidade ou improcedência do recurso a autorizar sua aplicação, o que não ocorreu no caso. VI - Agravo Interno improvido. (STJ, AgInt no REsp 1291195 RJ 2011/0266878-8, 1ª Turma, Rel. Min. REGINA HELENA COSTA, j, em 04/09/2018).

Embora situado no campo do Direito Ambiental, este julgado é particularmente ilustrativo, pois reafirma o princípio da não transferência automática da responsabilidade



administrativa ao agente marítimo, mesmo quando este atue no contexto de eventos de significativa repercussão (como infrações ambientais). O Tribunal assentou que não se pode confundir a atuação representativa com a assunção de deveres legais próprios, reafirmando que o mandatário não responde por infrações do mandante, salvo prova de extrapolação do mandato.

Em conjunto, tais precedentes demonstram que o Superior Tribunal de Justiça adota uma linha jurisprudencial coerente e garantista, segundo a qual a responsabilização administrativa - especialmente no campo aduaneiro e tributário - exige previsão normativa expressa, vinculação objetiva entre o sujeito e a obrigação, e ausência de desvio da função representativa.

Conclui-se, portanto, que a tentativa de equiparar o agente marítimo ao transportador ou ao agente de carga, para fins sancionatórios, carece de fundamento legal e infringe os princípios estruturantes do Direito Administrativo Sancionador, notadamente a legalidade, a tipicidade e a imputação subjetiva. Ao desconsiderar as limitações impostas pelo mandato mercantil, a Administração incorre em responsabilização indevida, gerando grave insegurança jurídica no setor de transporte marítimo e comprometendo a confiança legítima dos administrados quanto à atuação estatal.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, verifica-se que o Direito Administrativo Sancionador desempenha um papel essencial na regulação das infrações e sanções administrativas, especialmente no contexto aduaneiro. A imposição de penalidades deve sempre observar os princípios da legalidade, tipicidade e culpabilidade, garantindo segurança jurídica e previsibilidade para os administrados.

No que tange à responsabilidade dos agentes marítimos pela ausência de prestação de informações no controle aduaneiro, a análise jurisprudencial evidencia divergências na interpretação normativa. Enquanto alguns tribunais reconhecem a equiparação desses agentes aos agentes de carga, outros afastam essa responsabilização, destacando a ausência de previsão legal expressa.

Dessarte, não há que se cogitar a equiparação entre os agentes de carga e os agentes marítimos, eis que suas atribuições são ontologicamente distintas. Os agentes de carga representam os interesses do contratante da carga, seja ele importador ou exportador, ao passo que os agentes marítimos atuam como meros mandatários dos transportadores marítimos, sem ingerência direta sobre a mercadoria.



Nesse cenário, a uniformização da jurisprudência pelo Superior Tribunal de Justiça revela-se fundamental para assegurar coerência na aplicação das sanções e garantir a efetividade dos preceitos normativos. A interpretação estrita da norma sancionadora impõe limites à transferência de responsabilidades, reforçando a necessidade de delimitação clara dos papéis e obrigações dos intervenientes nas operações aduaneiras.

Assim, conclui-se pela impossibilidade de imputação aos agentes marítimos da responsabilidade legal atribuída aos transportadores marítimos e aos agentes de carga, ante a ausência de fundamento normativo que legitime tal transferência.

7. REFERÊNCIAS

BRASIL. **Decreto-lei n. 37/1966**. Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [1966]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0037.htm. Acesso em: 21 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto n. 10.276/2020**. Promulga o texto revisado do Protocolo de Revisão da Convenção Internacional para a Simplificação e a Harmonização dos Regimes Aduaneiros - Convenção de Quioto, concluído em Bruxelas, em 26 de junho de 1999. Brasília, DF: Presidência da República, [2020]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10276.htm. Acesso em: 11 jul. 2025.

BRASIL. **Decreto-lei n. 1.455/1976**. Dispõe sobre bagagem de passageiro procedente do exterior, disciplina o regime de entreposto aduaneiro, estabelece normas sobre mercadorias estrangeiras apreendidas e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [1976]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del1455.htm. Acesso em: 21 mar. 2025.

BRASIL. **Lei n. 9.069/1995**. Dispõe sobre o Plano Real, o Sistema Monetário Nacional, estabelece as regras e condições de emissão do REAL e os critérios para conversão das obrigações para o REAL, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República,



[1995]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9069.htm. Acesso em: 21 mar. 2025.

BRASIL. **Lei n. 10.833/2003**. Altera a Legislação Tributária Federal e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2003]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2003/L10.833.htm. Acesso em: 21 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto n. 6.759/2009**. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Brasília, DF: Presidência da República, [2009]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 21 mar. 2025.

BRASIL. **Lei n. 5.172/1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília, DF: Presidência da República, [1966]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5172Compilado.htm. Acesso em: 21 mar. 2025.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [1988]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 21 mar. 2025.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa RFB n. 800/2007**. Dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados. Brasília, DF: Secretaria da Receita Federal do Brasil, [2008]. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15753>. Acesso em: 21 mar. 2025.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (1. Turma). **Agravo Interno no Recurso Especial n. 2062734/SP (2023/0106441-6)**. Agravante: Fazenda Nacional. Agravado: MSC (Mediterranean Shipping do Brasil Ltda). Relator: Min. Benedito Gonçalves, 15 de abril de 2024. Disponível em:



https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=202301064416&dt_publicacao=18/04/2024. Acesso em: 11 jul. 2025.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (1. Turma). **Agravo Interno no Recurso Especial n. 2103004/ES (2023/0375512-1)**. Agravante: Fazenda Nacional. Agravado: Poseidon Marítima Ltda. Relator: Min. Gurgel de Faria, 08 de abril de 2024. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=202303755121&dt_publicacao=18/04/2024. Acesso em: 11 jul. 2025.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (1. Turma). **Agravo Interno no Recurso Especial n. 1291195/RJ (2011/0266878-8)**. Agravante: Estado do Rio de Janeiro. Agravado: Maroil Apoio Marítimo Ltda. Relatora: Min. Regina Helena Costa, 04 de setembro de 2018. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201102668788&dt_publicacao=10/09/2018. Acesso em: 11 jul. 2025.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de Direito Tributário**. 33. ed. rev. São Paulo: Noeses, 2023.

JÚNIOR, Hebert Cornelio Pieter de Bruyn. **Direito Aduaneiro: Poder de Polícia e Regimes Aduaneiros**. Curitiba: Juruá, 2019. 1 v.

JÚNIOR, Hebert Cornelio Pieter de Bruyn. **Direito Aduaneiro: Pena de Perdimento**. Curitiba: Juruá, 2019. 2 v.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário**. Atualizador: Hugo de Brito Machado Segundo. 43. ed. atual. São Paulo: Editora JusPodivm, 2024.

MELLO, Celso Antônio Bandeira. *et al.* **Curso de Direito Administrativo**. 37. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2024.

OLIVEIRA, Eliane Maria Octaviano Martins Paulo Henrique Reis de (org.). **Direito Marítimo e Portuário**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017.

SÃO PAULO, MATO GROSSO DO SUL. Tribunal Regional Federal da 3. Região (3. Turma). **Apelação Cível n. 5017603-82.2018.403.6100**. Apelante: União Federal - Fazenda Nacional. Apelado: Lowin Air, Ocean Brazil Logística e Despacho Ltda. Relatora: Des. Fed. Adriana Pileggi de Soveral, 29 de agosto de 2024. Disponível em:



<https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/trf-3/2716115959/inteiro-teor-2716115960?origin=serp>. Acesso em: 21 mar. 2025.

SÃO PAULO, MATO GROSSO DO SUL. Tribunal Regional Federal da 3. Região (6. Turma). **Apelação Cível n. 0013389-12.2013.403.6104**. Apelante: Panalpina Ltda. Apelado: União Federal (FAZENDA NACIONAL). Relator: Des. Fed. Consuelo Yoshida, 24 de setembro de 2015. Disponível em:

<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/4764218>. Acesso em: 21 mar. 2025.

