



O direito recuperar os contêineres retidos irregularmente em portos

20/08/2009

Os principais portos do país acumulam cerca de cinco mil contêineres com cargas abandonadas pelos importadores por razões como falência, falta de documentação exigida pela Receita Federal e agências reguladoras. Ou ainda porque a transação deixou de ser lucrativa devido à variação cambial.

Aliás, o real continua se destacando como a moeda mais instável do mundo, desorganizando a economia e prejudicando o planejamento das empresas. Evidentemente, no mundo em crise não é só a volatilidade do real que justifica o recuo do comércio exterior.

Os armadores reclamam da morosidade da Receita Federal para se desfazer da carga e acabam batendo na porta do Poder Judiciário para recuperar seus contêineres. Nos termos do Decreto 4.543/06, uma carga é considerada abandonada ou "*em perdimento*" quando não é reclamada após 90 dias da chegada e determina que a Receita Federal faça o leilão, doação ou destruição dos produtos. Em caso de falsificações, por exemplo, a carga é encaminhada para destruição.

A Receita Federal alega que as caixas podem ser retiradas após 90 dias, mas retarda a liberação por não ter pessoal suficiente para dar conta do volume de contêineres que estão nos portos. Uma solução prática seria a terceirização deste serviço como ocorre nos leilões realizados pela Justiça Federal e do Trabalho, em que um leiloeiro juramentado realiza as ofertas e presta contas posteriormente. Ademais, a missão da Receita Federal não é ser leiloeira oficial do país e sim exercer a administração tributária e o controle aduaneiro, com justiça fiscal e respeito ao cidadão, em benefício da sociedade.

A maior parte das cargas abandonadas ficam entre seis meses e um ano aguardando uma solução, causando problemas não só pela ocupação de áreas nos pátios dos terminais privados, mas também impedindo a reutilização dos contêineres, um ativo de propriedade dos armadores e que por isso não pode ser usado irregularmente como armazém.

Em média os contêineres simples de 20 e 40 TEUs ou cerca de 18 e 36 toneladas, custam em torno US\$ 2 mil e US\$ 3,5 mil, respectivamente e ultrapassam US\$ 35 mil para os refrigerados. Porém, o maior custo para os armadores é a sua imobilização e eventual paralisação dos negócios.

No cenário jurídico, a Lei 6.288/75 conceitua o container da seguinte forma:

Art. 3º O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador.

Parágrafo único. A conceituação de container não abrange veículos, acessórios ou peças de veículos e embalagens, mas compreende seus acessórios e equipamentos específicos, tais como trailers, boogies, racks, ou prateleiras, berços ou módulos, desde que utilizados como parte



integrante do container.

Art. 4º O container deve satisfazer as condições técnicas e de segurança previstas pelas convenções internacionais existentes, pelas normas legais ou regulamentares nacionais, inclusive controle fiscal, e atender as especificações estabelecidas por organismos especializados.

E o Decreto 80.145/77, acrescenta:-

Art. 4º O container é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivos de segurança aduaneira e devendo atender às condições técnicas e de segurança previstas pela legislação nacional e pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil.

Ademais, o ingresso do container no país é disciplinado pela Lei 9.611/98, que dispõe:-

Art. 24 - Para os efeitos desta lei, considera-se unidade de carga qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas. Sujeitas a movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso.

Parágrafo único - A unidade de carga, seus acessórios e equipamentos não constituem embalagem e são partes integrantes do todo.

Art. 25 - A unidade de carga deve satisfazer aos requisitos técnicos e de segurança exigidos pelas convenções internacionais reconhecidas pelo Brasil e pelas normas legais e regulamentares nacionais.

Art. 26 - É livre a entrada e saída, no País, de unidade de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico.

O Novo Regulamento Aduaneiro (Decreto 6.759/09) resolveu reconhecer no seu art. 39, que a entrada no território nacional do container é livre. Frise-se que no regulamento anterior tais unidade eram sujeitas a controle desde a entrada até a saída. Eis o que diz o regulamento:-

Das Unidades de Carga

Art. 39. É livre, no País, a entrada e a saída de unidades de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico (Lei no 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, art. 26).

§ 1º Aplica-se automaticamente o regime de admissão temporária ou de exportação temporária aos bens referidos no caput.

§ 2º Poderá ser exigida a prestação de informações para fins de controle aduaneiro sobre os bens referidos no caput, nos termos estabelecidos em ato normativo da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

A princípio a unidade de carga estaria livre do despacho aduaneiro. Entretanto, a Receita Federal entende necessário o despacho aduaneiro do container, submetendo-o ao regime de

admissão temporária e automático. Na admissão temporária ocorre o fato gerador e seu pagamento é suspenso, até que o bem retorne ao exterior. No caso pontual da caixa, esta não precisa voltar ao exterior, pois lhe é permitida a utilização no transporte doméstico no Brasil, inclusive sem data de retorno.

O Poder Judiciário pacificou o assunto e vem reiteradamente decidindo que o container não se confunde com a mercadoria transportada, vejamos:-

ADMINISTRATIVO. APREENSÃO DE CARGA ABANDONADA. RETENÇÃO DE CONTAINER. LEIS 6.288/75 E 9.611/98.

1. Segundo o artigo 24 da Lei 9.611/98, os containers constituem-se em equipamentos que permitem a reunião ou unitização de mercadorias a ser transportadas, não podendo ser confundidos com embalagem ou acessório da mercadoria transportada.

2. Inexiste amparo jurídico para a apreensão de containers, os quais, pela sua natureza, não se confundem com a própria mercadoria transportada.

3. Recurso especial improvido.

STJ/2ª TURMA - RESP 908890 - Processo: 200602677491/SP

PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. MANDADO DE SEGURANÇA. PERDIMENTO DE MERCADORIA. APREENSÃO DO CONTÊINER (UNIDADE DE CARGA). ALEGADA VIOLAÇÃO DO ART. 24, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI 9.611/98. NÃO-OCORRÊNCIA. INEXISTE RELAÇÃO DE ACESSORIEDADE ENTRE O CONTÊINER E A MERCADORIA NELE TRANSPORTADA. EXEGESE DO ART. 92 DO CÓDIGO CIVIL. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO.

1. A questão controvertida consiste em saber se o contêiner utilizado no transporte de carga é acessório da mercadoria nele transportada e, por consequência, deve sofrer a pena de perdimento aplicada à mercadoria apreendida por abandono.

2. O Tribunal a quo entendeu que o contêiner não se confunde com a mercadoria nele transportada, razão pela qual considerou ilícita sua apreensão em face da decretação da pena de perdimento da carga. A recorrente, em vista disso, pretende seja reconhecido o contêiner como acessório da carga transportada, aplicando-se-lhe a regra de que o acessório segue o principal.

3. "Principal é o bem que existe sobre si, abstrata ou concretamente; acessório, aquele cuja existência supõe a do principal" (CC/02, art. 92).

4. Definido, legalmente, como qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas e não se constituindo embalagem da carga (Lei 9.611/98, art. 24 e parágrafo único), o contêiner tem existência concreta, destinado a uma função que lhe é própria (transporte), não dependendo, para atingir essa finalidade, de outro bem juridicamente qualificado como principal.

5. Assim, a interpretação do art. 24 da Lei 9.611/98, à luz do disposto no art. 92 do Código Civil, não ampara o entendimento da recorrente no sentido de que a unidade de carga é acessório da mercadoria transportada, ou seja, que sua existência depende desta.

Inexiste, pois, relação de acessoriedade que legitime sua apreensão ou perdimento porque decretada a perda da carga.

6. Recurso especial conhecido e desprovido.

STJ - 1ª TURMA - RESP 526767 - Processo: 200300727870/PR

Portanto, o armador tem legitimidade e direito de pleitear administrativa e judicialmente, inclusive em caráter de urgência, a liberação de suas unidades de carga (contêineres) retidos irregularmente pelas autoridades nos portos brasileiros.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2009-ago-20/direito-recuperar-containeres-retidos-irregularmente-portos/>