INTERPRETAÇÕES EQUIVOCADAS SOBRE O AGENTE MARÍTIMO

Francisco Carlos de Morais Silva

Enquanto vigente as disposições contidas no artigo 254 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT[1] (revogado pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993) a movimentação das mercadorias a bordo das embarcações, ora denominada de operação portuária, se estabelecia como estiva ou desestiva de embarcação e era executada pela *entidade estivadora*.

Pelo Texto Consolidado a *entidade estivadora*, quando de *operação portuária* desenvolvida na área do porto público, era reconhecida como a *administração do porto organizado* e o *armador* – que poderia executar a estiva ou desestiva da mercadoria de bordo da embarcação por si **ou por intermédio de seu agente marítimo**[2].

Importante registrar que os armadores sempre optaram que a atividade de *estivagem* ou *desestiva* fossem executadas por seus agentes marítimos que passaram a ser denominados, quando dessas operações, como *entidades estivadoras*. Esse simples fato de o agente marítimo desenvolver a atividade de entidade estivadora direcionada ao armador fez com que alguns passassem a confundi-lo com a figura do transportador marítimo, seu principal.

A confusão entre o agente marítimo e o transportador marítimo acabou por influenciar comportamentos de autoridades brasileiras, e mesmo de diversos fornecedores de serviços às embarcações, para buscar a imputação de responsabilidades aos agentes marítimos, como por exemplo: (***i***) autoridade aduaneira, na busca de responsabilização por tributos devidos pelo transportador internacional por falta ou avaria de carga transportada; (***ii***) autoridade ambiental, por poluição causada pelo navio;

[1] Art. 254 - Estiva de embarcações é o serviço de movimentação das mercadorias a bordo, como carregamento ou descarga, ou outro de conveniência do responsável pelas embarcações, compreendendo esse serviço a arrumação e a retirada dessas mercadorias no convés ou nos porões.

[2] Art. 255 - O serviço de estiva compreende: (...) § 2º A execução do serviço de estiva, nos portos nacionais, competirá a entidades estivadoras de qualquer das seguintes categorias: a) administração dos portos organizados; (...) c) armadores diretamente ou por intermédio de seus agentes.

(***iii***) autoridade sanitária, por infração a bordo de navio; (***iv***) privados, por mercadoria entregue danificada ou a menor ou outras dívidas do armador.

Como é sabido por todos que militam na área do Direito Marítimo, o agente marítimo se constitui em mero mandatário do armador e com ele não se confunde, conforme dicção posta na obra de coautoria do signatário deste artigo em parceria com Filipe Carvalho de Morais Silva, *in Agenciamento Marítimo, Atribuições e Responsabilidades*, Linea Publicações, 2015, p. 59[3].

No Brasil, o Supremo Tribunal Federal[4] desde 1979 já se posicionava no sentido de que o agente marítimo se constitui em mandatário do transportador marítimo, podendo receber citação em seu nome, e que os seus atos não podem responsabilizá-lo pessoalmente, a teor das atuais disposições contidas no art. 653 do Código Civil[5].

Partindo-se da premissa de que a atividade desenvolvida pela Agência de Navegação Marítima se constitui através de contrato de mandato, torna-se evidente que a representação resulta de convenção voluntária, isto é, não se confunde com representação resultante diretamente da lei.

O contrato de mandato deriva do art. 653 do Código Civil, segundo o qual, "*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*". Nesse contexto, não há prática de ato em nome próprio pelo mandatário (agente

[3] Nos Estados Unidos da América, ainda no século XIX a Suprema Corte decidiu que o agente marítimo não responde por atos praticados na condição de mandatário. Embora não haja legislação expressa americana (que adota o sistema jurídico do *Common Law*, em que o precedente jurisprudencial determina o comportamento legal), pode-se dizer que **o figurino jurídico do agente marítimo se encontra definido como de mandatário**, não podendo ser responsabilizado pelos atos praticados nos limites de seu mandato.

[4] "o agente marítimo representa, como mandatário o transportador marítimo, tendo mandato legal para receber citação contra este dirigida, (...). Doutrina assente nesse sentido. Interpretação razoável da lei... O que se tem que distinguir é que o agente marítimo não pode ser acionado ele próprio, como responsável pela indenização. Responde a ação em nome do comitente. Às vezes cometem-se enganos nesse ponto, por se pretender acionar o agente marítimo em nome próprio. Isso não é possível." (STF, 2ª Turma, Recurso Extraordinário nº 87.138, Rel. Min. Décio Miranda, j. 15.05.79, RTJ 90/1.008).

[5] Art. 653, CC. 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

marítimo), que agirá em nome e por conta do mandante (empresa de navegação/armador).

Como mandatário o ato da agência marítima vincula diretamente o seu principal, como se este tivesse agido em nome próprio, que assume as responsabilidades diretas desse ato; o agente marítimo só poderá ser responsabilizado se extrapolar os limites do mandato ou omitir ato de ofício.

Confirmando-se o figurino jurídico do agente de navegação marítimo como mandatário, releva notar-se que o extinto Tribunal Federal de Recursos sempre compartilhou a posição adotada pela Excelsa Corte, no que acompanhou o Superior Tribunal de Justiça[6].

Pode-se afirmar sem margem de erro que **o agente marítimo se constitui em mandatário, prestando serviços auxiliares à navegação, nomeado nos portos de escala ou operação de uma embarcação para a prática de atos ou administração de interesses de outrem, na forma e nos limites convencionados no mandato**.

Vejamos as maiores controvérsias envolvendo responsabilização de o agente marítimo no desenvolver de seus misteres:

Distinção entre mandatário e representante legal

Não se pode considerar o agente marítimo como representante legal do transportador marítimo. É que a representação legal é aquela que decorre de imposição de lei, como: inventariante, pelo espólio; curador, pelo interditado; pai ou tutor, pelo filho menor. A representação do agente é convencional e derivada de contrato de mandato.

A representação legal, para alguns, se dá de ofício, porque ela advém da norma jurídica; é definida como representação "*imprópria*" porque advém do poder de agir do representado. Na representação legal, o exercício do direito ocorre no interesse do

[6] O agente marítimo atua como mandatário mercantil do armador ..., recebendo poderes para, em nome daquele praticar atos e administrar seus interesses de forma onerosa (art. 653, Código Civil). Assim a natureza da relação entre o agente marítimo perante o armador é de mandato mercantil ... (STJ, REsp 246.107-RJ, 3ª Turma, Rel. Min. Ricardo Villas Boas Cueva, j. 01.03.2013, DJe 07.03.2012).

representado, ao passo que na representação convencional o ato se realiza no interesse do representante.

Não há no nosso ordenamento jurídico qualquer referência que impunha ao agente marítimo condição de representante legal do transportador marítimo. Aplica-se o que se contém na Carta da República, segundo a qual "*ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude de lei*".

Distinção entre agente marítimo e transportador marítimo

O transportador marítimo encarta a figura do armador, sendo conceituado 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, e como tal se põe como o responsável legal (proprietário ou não) da embarcação empregada no transporte aquaviário. Ao armador cabe a promoção da equipagem e a exploração de navio comercial.

A Emenda 56, de 2012 inseriu no Projeto de Lei 1.572, de 2011 que cuida do Novo Código Comercial, livro próprio destinado ao Direito Comercial Marítimo, tal qual o CCom de 1.850 que cuidava na sua segunda parte do Comércio Marítimo, numa tentativa de se atualizar a normatização nesse ramo de direito.

Nesse novo projeto, o art. 26 da Emenda 56 define o armador como sendo "*a pessoa natural ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, sendo ou não proprietário, apresta a embarcação com a finalidade de colocá-la em condições de empreender expedições de transporte, de pesca, científicas ou qualquer outra operação, pondo-a ou não a navegar por sua conta*". Nesse provável novo ordenamento jurídico há incursões sobre o operador ou administrador de embarcações e sua responsabilidade solidária para com o armador, relativamente às obrigações derivadas da exploração comercial da embarcação.

Aquele que opera embarcação de proprietário é chamado de armador-gerente ou armador-operador, e pratica os atos em nome do proprietário, constituindo-se em mandatários daquele; existe, também. O armador-locatário, denominado afretador que

sempre operará embarcação alheia, seguindo-se do armador-proprietário, a quem a embarcação pertence e em nome de quem ela é registrada.

A cada tipo de armador que atende, o agente marítimo recebe uma denominação. Exemplos: agente protetivo ou protetor corresponde ao armador proprietário, e o agente consignatário corresponde ao armador afretador.

O agente marítimo, diferentemente do transportador marítimo, constitui-se em mero auxiliar da navegação, enquanto o transportador é o titular da navegação, e não exerce qualquer tipo de ingerência sobre o navio sob seu atendimento. Os negócios vinculados ao transporte marítimo são contratados pelo transportador, não cabendo ao agente marítimo interferir nesses negócios. Até os contratos do rebocador ou o prático, efetivados através de agente marítimo para a atracação ou desatracação do navio, são feitos às expensas e ordem do transportador marítimo, tal quais os serviços portuários.

Distinção entre o contrato de agenciamento marítimo e contrato de agência e de representação comercial

Alguns confundem a figura jurídica do agenciamento marítimo com o contrato de agência noticiado pelo Código Civil e de representação comercial, como forma de buscar maior aproximação entre o agente marítimo e o armador, isto na busca de imposição de obrigações na forma solidária, o que, a nosso ver, também é equivocado.

Para melhor configuração dessa relação entre agente marítimo e armador, é necessário esclarecer que, embora a própria nomenclatura da atividade induza ao entendimento de que o instituto que regula essa relação seria o contrato de agência ou representação comercial, não podemos incidir nesse erro.

O contrato de agência é aquele no qual o agente promove negócios, intermediando-os, de modo que, quando determinada pessoa necessita de certo serviço ou negócio, esta procura o agente, por ser altamente qualificado, cujas despesas correrão por conta própria, com independência total, em determinada localidade específica.

O art. 710 do Código Civil ao definir o contrato de agência conceitua-o como negócio jurídico, no qual o agente se obriga a promover, num exercício continuado ou não eventual, os negócios mercantis, com independência hierárquica, nos limites

territoriais pactuados. Portanto, agência se interpreta como negócio jurídico no qual o agente se obriga a promover, em exercício contínuo ou não eventual, os negócios mercantis do agenciado, sem dependência hierárquica e nos limites territoriais pactuados.

No contrato de agência ou de representação comercial há a exigência de formalização de instrumento escrito, com cláusulas obrigatórias específicas, como disposto no art. 27 da Lei 4.886, de 1965, tratando-se, portanto, de contrato formal. Além disso, o representante comercial deve ser inscrito no Conselho Regional.

É extremamente importante ressaltar que a relação jurídica, firmada entre o armador e o agente marítimo, nem sempre é efetivado de forma escrita. Na verdade, na maioria das vezes se dá por simples nomeação via e-mail, ou por outra forma. Isto quando não se realiza verbalmente, ou na forma escrita, mas através de simples instrumento de mandato.

O agente marítimo não realiza ou intermedia negócios, apenas administra os interesses do armador. Os negócios já foram concretizados e a função do agente marítimo é atuar no interesse do navio, buscando sempre a celeridade das operações. O agente não contrata com terceiros, apenas atende os interesses do armador na administração dos seus interesses, conforme firmado entre as partes.

O que o agente marítimo promove é a contratação de serviços a bem do navio agenciado, a pedido e nomeação do armador, tais como: autorização de entrada nos e saída dos portos, atracação e desatracação de navio no porto, prático, reboque, lanchas, suprimento de água, abastecimento de combustível, alimentação medicamentos, atuação perante a Autoridade Marítima; a Autoridade Portuária; a Autoridade Imigratória etc.

O contrato de agência, ou de representação comercial não visa a prestação de serviços em si, mas o resultado do agenciamento, razão pela qual a remuneração resulta dos resultados alcançados nesse agenciamento. O agenciamento marítimo visa a prestação de serviços, no atendimento à embarcação agenciada, sem qualquer participação nos lucros obtidos pelo mandante, cuja remuneração é ajustada, previamente, entre as partes, quando se leva em conta a capacidade do navio agenciado e o tempo do agenciamento.

Por fim, o agente marítimo não tem autonomia para desenvolver qualquer ato em nome do armador, dele dependendo em tudo para esse ato, cuja posição é de mero coadjuvante, auxiliar desse principal, que é o armador, pois, quando age, não o faz em

Responsabilização do agente marítimo pela Autoridade Marítima

Várias das Capitanias dos Portos do país, quando da prática de infrações a bordo do navio ou dele derivadas, lavrava o auto de infração contra a agência marítima, imputando-se obrigação que deveria ser atribuída ao armador, sob o argumento de que, pelo fato de ser o representante do transportador, deveria satisfazer as obrigações.

Como forma de alcançar eficiência nos resultados das autuações derivadas de infrações a bordo dos navios ou diretamente dele, a Capitania dos Portos exigia do agente marítimo a assinatura de Termo de Compromisso, onde se lhe impunha o compromisso pelo pagamento de qualquer multa decorrente de infrações à legislação. Assim, o agente só poderia obter o passe de saída das embarcações consignadas, se cumprisse essa exigência.

Em 29 de julho de 2011 a Diretoria de Portos e Costa, pelo Ofício nº 20-692/DPC-MB, acatou a manifestação da Fenamar e passou a instruir as Capitanias dos Portos, suas Delegacias e Agências que não mais autuassem as agências marítimas, o que fizera nos seguintes termos:

> *Assunto: Consulta Administrativa acerca da ilegitimidade do Agente Marítimo para responder por infrações administrativas cometidas por armadores de navios e/ou seus prepostos, cuja autuação, processamento e julgamento sejam de competência da Autoridade Marítima.*
>
> *Senhor presidente,*
>
> *1. Em atenção à carta dessa federação, datada de 5 de julho de 2011, que tratou da consulta sobre a autuação de Agentes Marítimos, incumbiu-me o Diretor de Portos e Costas de participar-lhe que:*
>
> *a) esta Diretoria encaminhou instrução às Capitanias dos Portos e suas Delegacias e Agências (CP/DL/AG) esclarecendo que os Agentes Marítimos não devem ser autuados nem responsabilizados por infração à legislação, cuja competência de apuração seja da Autoridade Marítima, cometidas por parte de navios por eles representados;*

b) as CP/DL/AG foram ainda orientadas a notificar e autuar os proprietários, armadores ou os comandantes dos navios, conforme preconiza nas Normas de Autoridade Marítima para Inspeção Naval – NORMAM-07/DPC. Não sendo possível a entrega da notificação diretamente aos infratores, esta deverá ser formalmente encaminhada ao respectivo Agente. Deste será exigido recibo e comprovação posterior de encaminhamento da notificação (ou Auto de Infração) ao proprietário, armador ou comandante do navio, conforme o caso; e

c) encontra-se em estudo a inclusão dos procedimentos descritos nas alíneas acima em norma apropriada...

Mauro Guimarães Carvalho Leme Filho
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Superintendente da Segurança do Tráfego Aquaviário

Importante destacar o comportamento adotado pela Polícia Federal, quando da vigência da Lei Complementar nº 89, de 18 de fevereiro de 1997, que exigia que as Agências Marítimas se cadastrassem naquela Autoridade Policial para a obtenção de Certificado pertinente ao desenvolvimento de suas atividades, e o recolhimento de taxa anual para o Fundo de Aparelhamento e Operacionalização das Atividades-fim da Polícia Federal, FUNAPOL.

Mais uma vez houve a necessidade de intervenção do Judiciário. Dessa feita, para decidir sobre tal exigência, já que a Autoridade Marítima estaria impondo ao agente marítimo o tratamento de transportador marítimo, com as respectivas equiparações, o que resultou afastado, conforme decisão proferida pelo TRF2[7] que entendeu que a agência de navegação marítima não se confunde com a empresa de navegação marítima.

Responsabilização do agente marítimo pelo Tribunal Marítimo

[7] MANDADO DE SEGURANÇA COLETIVO. ADMINISTRATIVO. TRIBUTÁRIO. TAXA. FUNDO PARA APARELHAMENTO E OPERACIONALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES DA POLÍCIA FEDERAL (FUNAPOL). 1 - A Lei Complementar nº 89/97 ao instituir o referido tributo estabeleceu o seu fato gerador e elencou os contribuintes que suportarão o ônus. 2 – Na interpretação da norma tributária não cabe exegese extensiva, expansiva ou analogia para onerar o contribuinte, de modo que o administrador encontra legitimidade para atuar nos exatos limites do preceptivo legal que rege a hipótese de incidência.

Quando ocorrem fatos da navegação ou acidentes a bordo das embarcações que representem violações às normas legais marítimas, compete ao Tribunal Marítimo (TM) apreciá-los e, comprovada a infração, aplicar a penalidade ao infrator.

Ocorre que, após apuração de tal obrigação, tem-se observado que o TM, especialmente quando se trata de transportador marítimo estrangeiro, tem cobrado a multa do agente marítimo, sob o argumento de aplicáveis são as disposições constantes do art. 119 da Lei 2.180, de 1954.

O agente marítimo é mandatário do armador, e, como tal, tem seus deveres e obrigações insertos no Código Civil (arts. 653 a 692), não podendo ser considerado representante legal da embarcação. A atividade de auxiliar da navegação não encarta representação legal, mas, sim, convencional, pela qual o agente atua em nome e por conta do armador, que é o mandante.

As regras matrizes dispostas no art. 264 do Código Civil, quanto à solidariedade, não permitem que esta seja imposta sem que o obrigado tenha vinculação direta com o fato originário, como forma de se fixar a dívida comum.

Essa exigência deriva do Código Tributário Nacional (arts. 134 e 135), em razão da qual o mandatário só poderá ser responsabilizado por obrigação do mandante quando tiver vínculo com o fato gerador da obrigação, e tenha agido em desconformidade com os poderes do mandato, com excesso ou omissão, sempre com culpa ou dolo.

Responsabilização do agente marítimo pela Autoridade Sanitária

A Vigilância Sanitária em diversas oportunidades autuava o agente marítimo por infrações sanitárias apuradas a bordo do navio. Nesse caso deixava de observar que o art. 3º, da Lei 6.437/77 impunha que o resultado da infração sanitária deva ser imputável a quem lhe deu causa.

Após diversas intervenções do Judiciário Federal, em especial do STJ, que de forma reiterada afastou as autuações dos agentes marítimos, a Advocacia Geral da União subscreveu a Súmula 50, publicada no DOU Seção I, de 16/08/2010, segundo a qual, "*Não se atribui ao agente marítimo a responsabilidade por infrações sanitárias ou administrativas praticadas no interior das embarcaç*ões."

Responsabilização do agente marítimo pela Autoridade Ambiental

A legislação e a jurisprudência pátrias são uníssonas no sentido de afastar a transferência de responsabilidade do armador para o agente marítimo, quando o ato não lhe é próprio, podendo-se citar, além de precedentes dos Tribunais Federais Regionais constantes de nota de rodapé, a seguinte posição do Superior Tribunal de Justiça:

> ADMINISTRATIVO. INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA). AUTO DE INFRAÇÃO. DERRAMAMENTO DE ÓLEO. AGÊNCIA MARÍTIMA. RESPONSABILIDADE DO MANDANTE, PROPRIETÁRIO DO NAVIO. 1. Existindo contrato (mandato mercantil) firmado entre a impetrante e o proprietário do navio, no qual a mandatária age em nome do mandante, como mera representante do dono da embarcação, não pode ser a agência marítima responsabilizada por danos decorrentes de derramamento de óleo pelo navio. 2. Sentença confirmada. 3. Remessa oficial desprovida. (TRF1, Rem. 2000.37.00.004226-6/MA, 6ª Turma, Rel. Des. Fed. Daniel Paes Ribeiro, j. 06.08.2010).

Responsabilização do agente marítimo pela Autoridade Alfandegária

É comum quando do transporte marítimo internacional a ocorrência de perda ou falta ou avaria da carga transportada, principalmente quando de carga a granel. Embora a legislação imponha a obrigação tributária ao transportador estrangeiro, como é o caso do imposto de importação, constantemente se exige do agente marítimo o recolhimento do tributo como se responsável solidário fosse do transportador estrangeiro.

Quando do atraso de informações, a cargo do transportador marítimo, ao Sistema Siscomex, sobre a carga a transportar, tem-se se observado a autuação do agente marítimo como se infrator da norma administrativa fosse.

Tanto para a imputação da infração ao agente marítimo por atraso nas informações prestadas ao Siscomex quanto por falta ou avaria de carga, a Alfândega se vale, dentre outras, das disposições contidas no parágrafo único, letra "b", do art. 32 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, para configurá-lo como responsável solidário ao transportador estrangeiro.

Interessante notar que o parágrafo único do art. 32 do DL 37/66 foi inserido na norma através do DL nº 2.472, de 5 de setembro de 1988, e as dezenas e centenas de autuações reclamaram a intervenção do Judiciário. Na oportunidade, o Tribunal Federal de Recursos (TFR) editou a Súmula 192, segundo a qual a matéria restou pacificada nestes termos:

> *"O agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeitos do decreto-lei 37, de 1966".*

As decisões administrativas relativas a impugnações de multas administrativas, lavradas contra as agências de navegação marítima, pela Alfândega, em especial aquelas resultantes de atraso de informações ao Sistema Siscomex, têm encontrado amparo no § único do art. 32 do DL 37/66, que cuida de obrigação solidária tributária, alcançando o imposto de importação, que, a nosso ver, não poderia alcançar a multa administrativa.

O DL 37/66 cuida de norma específica, especial, para regular o imposto de importação, de sorte que não pode ser aplicado a exigências que não tenham vinculação a essa espécie de tributo, cabendo sua aplicabilidade apenas quando afeto a essa modalidade de imposto e a multas vinculadas a ele (aplicação restrita da norma tributária).

Não fosse isso, tratando-se de multa administrativa e não tributária, a norma tributária não lhe teria aplicabilidade, já que não se cuidando de exigência tributária inaplicável seria o disposto no art. 32, parágrafo único, II, do DL 37/66.

O § único do art. 32 indica o representante do armador estrangeiro no país como solidário no recolhimento do imposto de importação, quando devido pelo transportador, não fazendo qualquer referência de que o representante seja, também, responsável solidário, em se tratando de multas administrativas.

Registre-se que somente a lei pode dispor sobre essa solidariedade, consoante o art. 97, inciso V, do Código Tributário Nacional sendo, portanto, indevida a aplicação subsidiária do Decreto-lei 37/1966, que dispõe sobre o imposto de importação.

Não se deve aceitar qualquer alegação de que, por força das disposições contidas no art. 32 do Decreto-Lei 37/66, o agente marítimo seria o representante legal do armador estrangeiro em território nacional, isto porque o referido dispositivo legal não indica, de modo específico, que o agente marítimo seja esse representante, mas apenas reporta que esse "*representante*" seria solidário.

Destaca-se a tramitação de Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5431, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes, promovida pelo CNT, onde se discute a inconstitucionalidade da imposição ao representante no país do transportador marítimo internacional a exigência de tributos por este devido.

Agente de carga. **Distinção do agente marítimo**

A novidade atual é considerar o agente marítimo como se agente de carga fosse.

A Instrução Normativa SRF 800, de 27.12.2007 classifica o transportador marítimo como sendo a empresa de navegação operadora, quando se tratar do armador da embarcação, que será "*representado*" pelo agente marítimo, bem assim pelo consolidador/desconsolidador como o responsável pela consolidação/desconsolidação da carga na origem/destino, que será representado pelo agente de carga.

Segundo a IN 800, o consolidador/desconsolidador estrangeiro é, na verdade, um agente de carga nos moldes de um Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC). Por força das disposições da IN, os responsáveis pelas informações sobre o transporte são: (a) o transportador marítimo e (b) NVOCC (Non Vessel Operator Common Carrier), expressão que, traduzida para o vernáculo, significa "transportadora não proprietária de navios" para operação compartilhada, é o transportador efetivo das mercadorias, assumindo todos os riscos inerentes à operação (de transporte). Em regra, atua por conta e ordem do embarcador.

Para o desenvolvimento de seus misteres, o NVOCC loca espaços em determinado navio, seja de forma parcial ou total, tendo por finalidade consolidar pequenos volumes de mercadorias de diversos fornecedores com quem mantém relação comercial, com a finalidade de efetivar e acompanhar o transporte de mercadoria até o

porto de destino, realizando todo o processo de desconsolidação marítima perante os órgãos da Receita Federal e o Departamento da Marinha Mercante.

Nesse processo, pode-se afirmar que a normatização pertinente ao Siscomex, quando indicar o agente de carga vinculado à modalidade de transportador, estará fazendo-o como NVOCC (parceiro do armador) e não como agente marítimo do transportador marítimo estrangeiro, detentor da operação do navio, seja como fretador ou afretador.

Pelas disposições legais, pode-se afirmar que o agente marítimo não representa o consolidador/desconsolidador de carga (NVOCC) perante o sistema Siscomex, o que encerra total diferença entre agente marítimo e agente de carga, pois são pessoas jurídicas distintas.

Segundo o artigo 6º da IN RFB 1.473, de 2 de junho de 2014, "*o transportador deverá prestar no Sistema Mercante as informações sobre o veículo assim como as cargas nele transportadas, inclusive contêineres vazios e demais unidades de cargas vazias, para cada escala da embarcação*".

O § 1o do art. 37 do Decreto-Lei 37⁄66, com as alterações da Lei 10.833, de 2003, define "*o agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas*".

O Agente de Carga, tratado no DL 37/66, que se sujeita à multa do Siscomex, é aquele prestador de serviços logísticos na condição de intermediário entre o Embarcador e o Transportador, representando os interesses do importador ou exportador na carga transportada pelo modal marítimo internacional.

Essa modalidade de agente de carga trabalha com o planejamento e a comercialização de soluções logísticas, para movimentação de mercadorias na exportação e importação, sempre no interesse do "dono" da carga, ao buscar o seu armazenamento, embalagem, manuseio e até a distribuição da mercadoria no país de

destino. Para tanto, encarrega-se de contratar o transportador marítimo, sem com ele se confundir.

Esse agente de carga é tido como sujeito à obrigação da prestação de informações ao Siscomex, sob pena de multa. Suas atividades em nada combinam com as atividades do agente marítimo, que só atende aos interesses da empresa de navegação relativamente àquilo que entenda à embarcação (veículo transportador) perante as autoridades locais.

A própria Secretaria da Receita Federal, na IN 800, é precisa em diferenciar a agência marítima do agente de cargas considerando-as pessoas jurídicas distintas quando pelo artigo 3º, expressa que "*o* ***consolidador estrangeiro*** *é representado no País por* ***agente de carga***", enquanto o artigo 4º prevê que "***a empresa de navegação é representada*** *no País* ***por agência de navegação, também denominada de agência marítima***".

Portanto, a legislação, que regula as obrigações de prestar informações ao Siscomex, prevê duas modalidades de agentes de carga: uma, de que trata a IN 800, SRF, nos moldes do NVOCC; outra, que representa o interesse da carga (do importador/exportador). Não há indicativo de que a obrigação se estenda ao agente marítimo, sendo certo que este não se confunde com o agente de carga.