AGENTE MARÍTIMO E AGENTE DE CARGAS DISTINÇÕES E RESPONSABILIDADES (à luz do Decreto-Lei 37/66)

Marcelo Machado Ene[1]

[1]Advogado

ABSTRACT: SISCOMEX. Administrative fine for non-compliance with ancillary obligation. Ship Agent. Unenforceability. Principle of legality. Non-tax revenue. Decree-Law 37/66 – art. 107, IV 'e'.

KEYWORDS: Definitions. Ship Agent. NVOCC. Cargo Agent and Administrative Fine.
PALAVRAS-CHAVE: Distinções. Agente Marítimo, NVOCC, Agente de Carga -- Multa Administrativa.

O tema deste manuscrito foi trazido a debate no V Congresso de Direito Marítimo e Portuário, realizado pela Associação Brasileira de Direito Marítimo – ABDM, em parceria com a Universidade Santa Cecília - UNISANTA, em razão de algumas decisões judiciais que consideram como idênticas[2], ou como gênero e espécie, as figuras totalmente distintas, que são o agente de carga e o agente marítimo, e esse entendimento repercute (indevidamente) de forma direta na aplicação de penalidade instituída por Lei.

Exemplificando a problemática discutida, entre outras inúmeras decisões no mesmo sentido:

> Número: 5004809-12.2021.4.03.6104
> Órgão julgador: 1ª Vara Federal de Santos
> 15.08.2022
>
> > 22. Com efeito, a expressão "agente de carga" diz respeito a gênero que abarca todos os agentes de transporte de carga internacional, independente da via (marítima, terrestre, aérea ou lacustre).
> >
> > 23. Nesse toar, o "agente marítimo" é aquele "agente de carga" que se dedica exclusivamente à carga marítima.

> Número: 5002713-24.2021.4.03.6104
> Órgão julgador: 2ª Vara Federal de Santos
> 02.06.2022

[1] Integrante da Associação Brasileira de Direito Marítimo – ABDM. Autor do livro: *Os Agentes Marítimos*. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2020.
[2] Principalmente no âmbito do TRF/3ª Região.

No que tange ao agente marítimo, vale lembrar que o Superior Tribunal de Justiça já pacificou (?) o entendimento de que este se equipara ao agente de carga, para fins de obrigação imputada a este último, em conformidade com o Decreto-Lei nº 37/66.

Número: 5000316-31.2017.4.03.6104
Órgão julgador: 4ª Vara Federal de Santos
18.12.2007

Portanto, o entendimento assente na jurisprudência e cristalizado na Súmula 192 pelo extinto Tribunal Federal de Recursos ("O agente marítimo, quando no exercício exclusivo das atribuições próprias, não é considerado responsável tributário, nem se equipara ao transportador para efeito do Decreto-lei nº 37/66"), deve se amoldar à nova realidade, na qual a cada interveniente de comércio exterior (transportador, agente de carga e operador portuário) foi imposto o dever, individualmente, de prestar determinadas e específicas informações acerca da operação da qual participe, como forma de aperfeiçoar e tornar eficaz o controle administrativo da entrada e saída de embarcações e movimentação de cargas.

TRF – 3ª Região
Número: 5009228-80.2018.4.03.6104
09.03.2021

O texto da legislação é cristalino ao estabelecer a obrigação da prestação de informações, considerando como "agente de carga" 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. Observa-se que o referido dispositivo legal atribui acepção ampla ao agente de carga.

Com efeito, nos termos do § 1º, do art. 37 do DL nº 37/66, constata-se, portanto, a legitimidade passiva da empresa autora, ora apelante, na qualidade de agente marítimo (representante ou mandatária do transportador), para responder pela autuação, ao contrário do alegado pela recorrente.

E, ainda:

TRF - 5ª Região,
Número: 00138762620104058300
Data: 25.03.2013.

5 - Por outro lado, tem-se que o apelo da UNIÃO (FAZENDA NACIONAL) merece sim guarida. É que o parágrafo 1º do art. 37 do Decreto-Lei nº 37/66, recepcionado pela Constituição Federal (CF/88) e com redação dada pela Lei nº 10.833/03, também estabeleceu a obrigação do agente de cargas de prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas. Não restam dúvidas que a empresa autora/recorrida, ao prestar serviços de agente marítimo à empresa Continental Lines, acabou por se caracterizar como agente de cargas, 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. Registre-se, por oportuno, que o Decreto nº 4.543/02, ao regulamentar a administração das atividades aduaneiras e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, repetiu, ipsis litteris, no parágrafo 2º, de seu art. 30, o teor do parágrafo 1º do art. 37 do decreto-lei suso mencionado, reiterando o dever do agente de cargas de prestar as informações em referência;

Ao revés, observa-se o que diz o §1º do art. 37 do Decreto-Lei 37 de 18 de novembro de 1966, com a redação que lhe atribuiu a Lei nº 10.833 de 29.12.2003:

> § 1o O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas.

Dessa forma, o agente de carga é definido pela Lei supracitada como aquele que contrata o transporte em nome do importador ou exportador. O mesmo diploma legal atribuiu ao transportador internacional (marítimo e aéreo), inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta ou ao agente de carga a responsabilidade pelo pagamento da multa de R$ 5.000,00, "por deixar de prestar informação", "na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal", nos termos do seu art. 107, IV, 'e' do DL 37/66:

> Art. 107. Aplicam-se ainda as seguintes multas:
>
> (...)
>
> IV - de R$ 5.000,00 (cinco mil reais):
>
> e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao **agente de carga**; e

Por outro lado, ainda que não haja uma Lei Ordinária, aprovada pelo Congresso Nacional, que defina a pessoa jurídica do agente marítimo, a jurisprudência uníssona, a doutrina secular e diversas normas infralegais consideram o agente marítimo como: "*Agente ou consignatário do navio é a pessoa, física ou jurídica, que tem como missão representar a pessoa ou empresa que explora comercialmente o navio, qualquer que seja o porto em que este se encontre. Com o advento da propulsão mecânica em grande escala, houve uma*

especialização dos serviços de despacho rápido dos navios, havendo a necessidade da criação e consolidação dessa instituição de agente de navio, com um número de funções específicas, muitas das quais eram originariamente pertinentes ao capitão do navio.[3]", que se enquadra, portanto, na qualidade de mandatário do transportador marítimo nos Portos.

Nesse sentido, o Supremo Tribunal Federal[4], naquele que é considerado, por muitos, o *leading case*[5] sobre a natureza jurídica do contrato de agenciamento marítimo e suas implicações da não responsabilidade pelos atos do transportador, já decidiu que:

> Comercial. O agente marítimo representa o transportador marítimo, tendo mandato legal para receber citação contra este dirigida, relativamente a carga despachadas ou descarregadas no porto em que se situa. Doutrina assente nesse sentido. Interpretação razoável da lei.

Do voto vencedor do Ministro Décio Miranda, destaca-se:

> (...) Tem mandato legal do transportador marítimo, o seu agente marítimo.
>
> 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.

Confira-se, outrossim, a moderna Doutrina da Professora Octaviano Martins[6]:

> O conceito de agente marítimo - ou agente autorizado - consubstancia-se na figura contratual do mandato. Efetivamente o agente marítimo representa o proprietário do navio, o armador, o gestor ou o afretador/transportador ou de alguns destes simultaneamente. Ademais, encarrega-se de despachar o navio em porto das operações comerciais, bem como assistir o comandante na prática dos atos jurídicos necessários à conservação do navio e providenciar a continuação da viagem. (...) Efetivamente, o agente marítimo poderá realizar todos os trabalhos necessários ao atendimento do armador (...).

A Agência[7] Nacional de Transporte Aquaviários – ANTAQ, autarquia de direito público, com poder regulatório, define assim o agente marítimo:

---

[3] Caminha Gomes, Carlos. *Direito Comercial Marítimo*. Rio de Janeiro: Editora Rio, 1978, p. 301-302.
[4] STF, 2ª Turma. Recurso Extraordinário n. 87.138, j. 15.05.79, RTJ 90/1.008.
[5] Segundo Guido Fernando Silva Soares, Professor Titular do Departamento de Direito Internacional da Faculdade de Direito da Universidade São Paulo, *leading case* é uma decisão que se tenha constituído em regra importante, e em torno do qual outras decisões gravitam (com especificações, exceções interpretativas, extensões de aplicação. A grande contribuição do *leading case*, ao solucionar um caso difícil, consiste em fixar novas linhas interpretativas que ampliam a garantia e proteção do Direito. Isso acontece em muitos países de *civil law*, sem a necessidade de que haja súmulas formalmente vinculantes.
Disponível em: http://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/viewFile/67360/69970. Acesso: 28 maio 2020.
[6] *Curso de Direito Marítimo*, v. I, 3a. ed. São Paulo: Manole, 2008, p. 324-342.

[7] Reconhece-se às agências reguladoras, como decorre de sua própria denominação, o exercício de atividade regulatória, abrangendo as atividades de fomento, intervenção no domínio econômico e

> Art. 2º. Para os efeitos desta Resolução são estabelecidas as seguintes definições:
>
> b) agente marítimo: todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários; ou

No mesmo sentido, o citado DL 37/66, em seu art. 32, parágrafo único, II, faz rápida menção ao agenciamento marítimo, quando de forma absolutamente discutível[8] o responsabiliza solidariamente ao transportador pelo pagamento do imposto de importação incidente sobre as mercadorias extraviadas durante o transporte marítimo:

> Art . 32. É responsável pelo imposto:
> (...)
>
> Parágrafo único. É responsável solidário:
>
> (...)
>
> b) o representante, no País, do transportador estrangeiro.

Portanto, fácil é concluir que se trata, sim, de figuras totalmente distintas e, definitivamente, não se trata de gênero e espécie; uma vez que, enquanto um (agente de carga) é aquele que, pela Lei, contrata o transporte em nome do importador ou exportador, o outro (agente marítimo) atua como mero representante, no País, do transportador estrangeiro efetivo.

Enfatizando essa distinção, valemo-nos da lição de Cristina Wadner D'Antonio e Marcelo Sammarco[9]:

> Portanto, de um lado, o agente marítimo atua como mandatário do transportador marítimo, agindo por conta e risco deste perante autoridades e terceiros, notadamente nas questões relacionadas aos procedimentos administrativos e burocráticos nas escalas de navios, recolhimento de fretes e

---

polícia, fazendo com que se identifiquem, também e assim, com o próprio conceito de poder de polícia, legalmente definido no Código Tributário Nacional (Di Pietro, Maria Sylvia Zanella. Limites da Função Reguladora das Agências diante do Princípio da Legalidade. In:_____(org.). *Direito regulatório*: temas polêmicos. 2a. ed. rev. e ampl. Belo Horizonte: Fórum, 2004.)

[8] Ver: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - ADI 5.431
Relator: MIN. GILMAR MENDES
REQTE.: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT
ADV.: FRANCISCO CARLOS DE MORAIS SILVA (3876/ES)
INTDO.: PRESIDENTE DA REPÚBLICA
PROC.: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
(Em andamento)

[9] Disponível em: https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/359057/agente-maritimo-e-agente-de-carga-distincoes-de-fato-e-de-direito. Acesso em: 05 set. 2022.

> demais receitas, bem como na contratação e pagamento de fornecedores. Contudo, não respondem em nome próprio por atos praticados no exercício do mandato de agente.
>
> De outro, os agentes de carga atuam como representantes da carga, ou seja, do contratante do transporte, intermediando as relações entre importadores/exportadores e o transportador marítimo nas questões inerentes ao frete e respectiva execução desde a origem até o destino.
>
> Em outras palavras, o agente de carga atua como transportador sem navios. Nessa qualidade, toma para si o encargo de transportar, embora através de terceiros (subcontratando o frete). Assume perante o cliente a figura de transportador e perante o efetivo transportador assume a condição de representante da carga.
>
> Desse modo, as distinções entre agentes marítimos e agentes de cargas são claras e bem definidas. Um atua como mandatário do armador ou transportador marítimo (o agente marítimo), enquanto o outro atua como representante da carga (o agente de carga).

Nesse passo, o legislador, de fato, previu a aplicação da multa de R$ 5.000,00 para o "agente de carga" quando este prestar informações incorretas ou intempestivas no Sistema da Receita Federal, denominado SISCOMEX, mas, bem ou mal, certo ou errado, **não** elencou o "agente marítimo" como sujeito passivo da mesma multa administrativa aduaneira.

É certo que a norma em comento é taxativa e não admite interpretação extensiva ou analógica, de modo que é forçoso concluir que a norma não estipulou a exigibilidade do agente marítimo pela multa aplicada por eventuais atrasos de prestação de informações no sistema da receita federal.

Nem se diga, por outro lado, que, na espécie, haveria solidariedade entre o agente marítimo e a empresa de transporte internacional, a quem é imputada a obrigação acessória em relevo. A solidariedade, como se sabe, decorre apenas da lei ou do contrato entre as partes; no caso, como se trata de questão de ordem pública, somente a Lei poderia estipular essa solidariedade.

A lei[10], entretanto, é extremamente clara ao imputar a penalidade em discussão exclusivamente (i) à empresa de transporte internacional, (ii) à prestadora de serviços de transporte expresso porta-a-porta ou (iii) ao agente de carga.

Não quis o legislador, na hipótese descrita, aplicar essa multa ao agente marítimo. Quando quis fazê-lo, assim o fez expressamente, como se observa no discutível supracitado

[10] DL 37/66 – art. 107, IV, 'e'.

art. 32 do mesmo diploma legal, em relação à solidariedade com o transportador, sobre o imposto de importação devido pela mercadoria extraviada durante o transporte marítimo.

Porém, não há como se confundir responsabilidade solidária pelo pagamento do imposto de importação com responsabilidade solidária pelo recolhimento de multa administrativa de natureza aduaneira. Insiste-se que, como esse tipo de norma não admite interpretação analógica ou extensiva, não se pode utilizar um dispositivo legal tributário que trata da responsabilidade solidária pelo pagamento do imposto de importação para sustentar-se a mesma responsabilidade solidária pelo pagamento de uma multa administrativa, situações totalmente distintas.

Em resumo, a multa estabelecida na alínea 'e' do inciso IV do art. 107 do Decreto-Lei 37/66, embora aplicável ao transportador marítimo, não pode ser estendida por solidariedade ao agente marítimo, por absoluta falta de previsão legal (**princípio da reserva legal**).

Também não se disse, e nem poderia dizer-se, que o agente marítimo (mandatário) responde pessoalmente pelas multas que a lei determina que devam ser aplicadas à empresa de transporte internacional (mandante). Nos termos do art. 135 do Código Tributário Nacional, os mandatários só são pessoalmente responsáveis pelas obrigações quando resultantes de atos praticados com excesso de poderes ou infração de lei, contrato social ou estatutos.

Logo, é indiscutível que a multa estipulada no art. 107, IV, 'e', não pode ser aplicada ao agente marítimo, conquanto possa ser aplicada tanto ao transportador marítimo como ao agente de carga, quando esse atuar [11] como aquele que contrata o transporte em nome do importador ou exportador.

Por essas razões, durante esse V Congresso de Direito Marítimo e Portuário, promovido pela ABDM em conjunto com a UNISANTA, no Painel presidido pela Doutora Luciana Pacheco de Castro e com a participação de outros Advogados[12], demonstrou-se as diferenças históricas, normativas, doutrinárias e jurisprudenciais existentes entre essas figuras importantes e fundamentais no comércio exterior, por meio de um quadro sinótico, que se constitui num resumo esquematizado sobre o tema que nos foi proposto, apresentado de forma

[11] Ao nosso ver, por força do §1º. do art. 37 do DL 37/66, o agente de carga só responde pela multa estipulada no art. 107, IV, 'e' do mesmo diploma, quando atuar como aquele que contrata o transporte em nome do importador ou exportador, mas a mesma multa não se aplica quando o agente desconsolidador de carga atuar como simples representante do NVOCC - Non Vessel Operating Common Carrier, nomeado por Carta de Apontamento.

[12] Francisco Morais Silva (representante da FENAMAR); Helena Klautau (integrante da ABDM) e, como moderadora – Cristina Wadner D'Antonio (integrante da ABDM).

analítica e ora reproduzido abaixo, para estancar qualquer dúvida sobre as distinções entre o agente de carga e o agente marítimo.

QUADRO SINÓTICO
DISTINÇÕES E RESPONSABILIDADES

AGENTE MARÍTIMO (AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA)	AGENTE DE CARGA (AGENTE DESCONSOLIDADOR DE CARGA)
1. Histórico Foi na Ordenação de **1681** do Rei absolutista francês, Luís XIV, intitulada "Ordennance touchant la marine", que se distinguiu a pessoa de um representante em terra, que auxiliasse o capitão do navio no carregamento e na descarga de mercadorias de navios, na época intitulados de conselheiros e auxiliares do capitão em terra, "Courtiers – conducteurs des maitres de navires" – chamados corretores de navios, que tinham natureza pública, predecessores dos agentes marítimos. Assim, no início do século XIX e tendo como base as referidas Ordenações, em **1807**, adveio o Código Comercial Francês, conhecido como o Código de Napoleão, no qual, pela primeira vez cunhou-se a expressão "consignataires de navires", aqueles que são incumbidos, como agentes (privados) do armador, de prover as necessidades do navio no porto de seu destino.[13]	**1. Histórico** "No mundo, a empresa australiana *Direct Container Line* (DCL) foi a precursora da consolidação marítima, apontando como início de seus trabalhos enquanto NVOCC o **ano de 1975**. No entanto, a despeito dessa referência, o desenvolvimento dessa atividade ocorreu na **década de 80**, com o domínio dos navios de contêineres e declínio dos navios mistos e de carga geral."[14] "(...) sua origem normativa remonta ao ano de **1984**, quando os Estados Unidos da América editaram o "Shipping Act n. 4", com o propósito de regulamentar a atuação do transportador comum entre a Costa Leste Norte Americana e a América do Sul".[15] A primeira norma infralegal no Brasil surgiu em 1º de Abril de **1986**, com a edição da Resolução nº 9.068, da extinta SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante), que definiu o NVOCC como um operador responsável pela movimentação da carga de ponto a ponto, que emite documentação apropriada, na qualidade de usuário de navios de terceiros.
2. Definição O agente marítimo é a pessoa física ou jurídica que exerce as funções de caráter administrativo, técnico e comercial relacionadas com a entrada, permanência e a saída de uma embarcação num porto.	**2. Definição** Muitos (inclusive o próprio legislador), por vezes confundem agente de carga com as expressões agente desconsolidador de carga e freight forward, diferentes atores que, embora interligados, exercem diferentes papéis, a saber:

[13] ENE, Marcelo Machado. *Os Agentes Marítimos*, Belo Horizonte, Ed. Arraes, 2020
[14] Fernando Moromizato Júnior e outros. *Agentes de Cargas*, São Paulo: All Print Editora, 2016.
[15] Artigo de Luis Henrique de Oliveira: O transportador contratual (NVOCC) no projeto do Código Comercial, na obra *Novas Reflexões sobre o Projeto de Código Comercial*, de Fábio Ulhoa Coelho, Tiago Asfor Rocha Lima e Marcelo Guedes Nunes (coord.) – São Paulo: Saraiva, 2015.

Esse auxiliar faz parte do pessoal terrestre da navegação, que desempenha papel essencial, intervindo, na esfera pública, em nome do armador ou afretador que representa, perante diversos órgãos públicos, tais como a Polícia Federal, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a autoridade portuária que cuida da Administração do Porto e, em especial, perante a Autoridade Aduaneira e a Capitania dos Portos , ligada à Marinha do Brasil. Na esfera privada, a cargo do agente marítimo também pode estar a contratação, facilitação e obtenção de fretes para o seu armador, atividade primordial da exploração do navio.	**Agente Consolidador, ou Operador de Transporte Não Armador, ou "Non Vessel Operating Common Carrier" (NVOCC):** a empresa sediada no exterior, cujo objetivo é o de providenciar o transporte e/ou a consolidação, sob sua responsabilidade, de cargas a exportar, com a contratação de um armador, que as transportará até o porto de destino; é a empresa indicada como embarcadora ou remetente no denominado conhecimento "master" ("Master Bill of Lading") e responsável pela emissão dos conhecimentos "House Bill of Lading" (HBL), conhecidos por "filhotes"; **Agente Desconsolidador de Carga** (agente de carga): a empresa sediada no Brasil, com poderes outorgados pelo agente consolidador para representá-lo no País, responsável pela desunitização de cargas consolidadas e sua desconsolidação documental, cujos procuradores devem estar cadastrados na Repartição; é a empresa indicada como consignatária no conhecimento "master" ou, caso exista, no "sub-master", responsável pela liberação dos conhecimentos "HBL" correspondentes às cargas consolidadas.[16] ***Freight forwarder***: aquele que retira a carga na "casa" do embarcador, para entregá-la na "casa" do destinatário.
3. Funções Os consignatários ou agentes de navios são pessoas encarregadas pelos armadores, ou por quem as suas vezes faça, em cada caso particular, temporária ou permanentemente, do mandato de realizar as operações comerciais que originariamente corresponderiam ao capitão ou armador, nos portos de carga ou descarga, de ajudar o capitão em qualquer operação e de cuidar dos interesses do navio e da carga, não só perante as autoridades, mas também nas relações privadas.[17]	**3. Funções** Para bem elucidar a questão, torna-se de fundamental importância o exame das principais atribuições do Agente de Carga no desempenho de sua atividade-fim: assistir e coordenar embarques; desconsolidar mercadorias perante as autoridades locais; expedir, assinar e entregar os conhecimentos de transportes agregados ou filhotes; encaminhar avisos aos destinatários quando expressamente solicitados; enfim, praticar todos os atos ou gestões de interesse do transportador **contratual**.[18]
4. Natureza Jurídica	**4. Natureza Jurídica (Híbrida)**

[16] Comunicação de Serviço nº 11128 GAB 27 (Alfândega do Porto de Santos) de 6 de dezembro de 1996.
[17] São Paulo, RT, v. 34, 1979, p. 53-67.
[18] Luis Henrique de Oliveira em: O transportador contratual (NVOCC) no projeto do Código Comercial, na obra *Novas Reflexões sobre o Projeto de Código Comercial*, de Fábio Ulhoa Coelho, Tiago Asfor Rocha Lima, e Marcelo Guedes Nunes (coord.) – São Paulo: Saraiva, 2015.

O agente marítimo atua como mandatário mercantil do armador e tem confiada a ele a função de armador, recebendo poderes para, em nome daquele, praticar atos e administrar seus interesses de forma onerosa (art. 653 do Código Civil). Assim, a natureza jurídica da relação entre o **agente marítimo perante o armador é a de mandato mercantil**.[19] "O conceito de agente marítimo - ou agente autorizado - consubstancia-se na **figura contratual do mandato**. Efetivamente o agente marítimo representa o proprietário do navio, o armador, o gestor ou o afretador/transportador ou de alguns destes simultaneamente. Ademais, encarrega-se de despachar o navio em porto das operações comerciais, bem como assistir o comandante na prática dos atos jurídicos necessários à conservação do navio e providenciar a continuação da viagem. (...) Efetivamente, o agente marítimo poderá realizar todos os trabalhos necessários ao atendimento do armador, ou ser apenas agente comercial ou agente operacional. Em tais hipóteses, o armador precisará atuando de forma específica e complementar."[20]	*§1º. do art. 37 do Decreto-Lei 37//1966* § 1o O agente de carga, assim considerada qualquer pessoa que, **em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria,** consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas. **X** *IN/SRF 800/2007* Art. 3o O consolidador estrangeiro é **representado** no País por agente de carga. **Natureza jurídica híbrida do agente de carga**, que tanto pode ser o mandatário do NVOCC quando o representa no Porto de destino, mediante Carta de Apontamento, quanto, por outro lado, atuar como auxiliar do exportador ou importador, para a facilitação do negócio jurídico da exportação ou importação de mercadorias.
5. Normas **5.1 Decreto-Lei 37/66** **Art . 32**. É responsável pelo imposto: I - o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno; (...) Parágrafo único. É responsável solidário: b) **o representante, no País, do transportador estrangeiro**. **Responsabilidade (multa adm.):** **NIHIL**	**5. Normas** **5.1 Decreto-Lei 37/66** **Art. 37** § 1º O **agente de carga**, assim considerada qualquer pessoa que, **em nome do importador ou do exportador**, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas. **Responsabilidade (multa adm.):** Art.. 107, IV, e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, **ou ao agente de carga**; e

[19] RECURSO ESPECIAL Nº 246.107 - Relator: Min RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA - DJe 07/03/2012.

[20] Octaviano Martins, Eliane. *Curso de Direito Marítimo*, v. I, 3a ed. São Paulo: Manole, 2008, p. 324-342.

5.2 Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional de 1965 (promulgada no Brasil pelo Decreto n. 80.672 de 07 de novembro de 1977):	**5.2 FIATA, "Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés", - "International Federation of Freight Forwarders Associations"[21]**
Emenda (Resolução FAL n. 40):	7. The Freight Forwarder's liability as principal
Ship agent. The party representing the ship's owner and/or charterer (the Principal) in port. If so instructed, the agent is responsible to the Principal for arranging, together with the port, a berth, all relevant port and husbandry services, tending to the requirements of the Master and crew, clearing the ship with the port and other authorities (including preparation and submission of appropriate documentation) along with releasing or receiving cargo on behalf of the Principal.	7.1. The Freight Forwarder's liability as Carrier The Freight Forwarder is subject to liability as principal not only when he actually performs the carriage himself by his own means of transport (performing Carrier), but also if, by issuing his own transport document or otherwise, he has made an express or implied undertaking to assume Carrier liability (contracting Carrier). However, the Freight Forwarder shall not be deemed liable as Carrier if the Customer has received a transport document issued by a person other than the Freight Forwarder and does not within a reasonable time maintain that the Freight Forwarder is nevertheless liable as Carrier.
5.3 Resolução ANTAQ n. 62/2021	**5.3 Resolução ANTAQ n. 62/2021**
Art. 2º., II, **b) agente marítimo**: todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários;	Art. 2º., II, **a) agente transitário**: todo aquele que coordena e organiza o transporte de cargas de terceiros, atuando por conta e ordem do usuário no sentido de executar ou providenciar a execução das operações anteriores ou posteriores ao transporte marítimo propriamente dito, sem ser responsável por emitir Bill of Lading (BL);
5.4 Código Comercial	**5.4 Código Comercial**
Art. 499 - Pertence ao **capitão** escolher e ajustar a gente da equipagem, e despedi-la, nos casos em que a despedida possa ter lugar (artigo nº. 555), obrando de conserto com o dono ou armador, caixa, **ou consignatário do navio**, nos lugares onde estes se acharem presentes. O capitão não pode ser obrigado a receber na equipagem indivíduo algum contra a sua vontade.	**NIHIL**
5.5 Projeto de Novo Código Comercial Projeto de Lei do Senado -- PLS 487/2013	**5.5 Projeto de Novo Código Comercial Projeto de Lei do Senado -- PLS 487/2013**

[21] Disponível em: https://fiata.org/. Acesso em: 05 set. 2022.

(arts. 796 – 808) **Capítulo III - Do agente marítimo** Art. 796. Agente marítimo é a pessoa natural ou jurídica que, mediante remuneração, atua no atendimento aos interesses do capitão, proprietário, armador, fretador, afretador e da própria embarcação nos portos de escala ou operação, observados os termos de sua designação.	Seção II – Do transportador contratual (NVOCC) Art. 811. Transportador Contratual é a pessoa jurídica que, não sendo o armador, proprietário ou afretador de embarcação, emite Conhecimento de Transporte Marítimo em nome próprio, identificando-se como o transportador e subcontrata um transportador operacional para realização do transporte das mercadorias que lhe forem entregues pelo embarcador.
5.6 IN/SRF 800/2007 Art. 4o A empresa de navegação é **representada no País por agência de navegação, também denominada agência marítima**.	**5.6 IN/SRF 800/2007** Art. 3o O consolidador estrangeiro é representado no País por **agente de carga**. **Seção VI** **Da Informação da Desconsolidação da Carga** Art. 18. A desconsolidação será informada pelo **agente de carga** que constar como consignatário do CE genérico ou por seu representante.
6. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL STF, 2ª Turma, Recurso Extraordinário nº 87.138, j. 15.05.79, RTJ 90/1.008. "(...) Tem mandato legal do transportador marítimo, o seu agente marítimo. 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."	**6. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL** **NIHIL**
7. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA **RESP n. 1878000 (DJ-e de 02.09.2020):** Na hipótese em exame, observa-se que a multa administrativa foi imposta com base no art. 107, IV, "e", do Decreto-Lei 37/1966, o qual atribui ao agente de carga o dever de prestar informações das mercadorias que transporta. (...) Nessa linha, ainda que o **agente marítimo seja representante/mandatário do armador, este Tribunal Superior não tem reconhecido sua responsabilidade por infração administrativa cometida pelo descumprimento de dever que a lei impôs ao armador**.	**7. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA** **REsp 16226 / SP - DJ 23/11/1992** EMENTA TRANSPORTE AÉREO. DANO. RESPONSABILIDADE. TRANSPORTADOR. AGENTE DE CARGA. PELO DANO CAUSADO NA EXECUÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO O RESPONSAVEL É O TRANSPORTADOR, EXCLUIDO O AGENTE DE CARGA, MERO AUXILIAR, DE ACORDO COM O ART. 102, DO CÓDIGO BRASILEIRO DO AR.

8. Parecer FENAMAR[22] CONCLUSÃO: O agenciamento marítimo se constitui através de contrato de mandato onde a agência marítima se apresenta como mandatário e a empresa de navegação marítima ou armador como mandante. O agente de carga tratado nas normas que regem o sistema SISCOMEX em pertinência ao transportador marítimo se cuida do NVOCC (Non Vessel Operator Common Carrier), expressão que traduzida para o vernáculo significa "transportadora não proprietária de navios", na condição consolidador e desconsolidador de cargas. O agente de carga tratado no DL 37/66 de obrigação de prestação de informações no SISCOMEX e sujeito à multa é aquele que representa o importador e o exportador. Nessa linha, **os atos praticados pelo agente marítimo perante o sistema SISCOMEX na prestação de informações se dão em nome e por conta do transportador marítimo** e não em nome próprio, de quem se constitui mandatário e auxiliar.	**8. Parecer FENAMAR** CONCLUSÃO: O agenciamento marítimo se constitui através de contrato de mandato onde a agência marítima se apresenta como mandatário e a empresa de navegação marítima ou armador como mandante. O agente de carga tratado nas normas que regem o sistema SISCOMEX em pertinência ao transportador marítimo se cuida do NVOCC (Non Vessel Operator Common Carrier), expressão que traduzida para o vernáculo significa "transportadora não proprietária de navios", na condição consolidador e desconsolidador de cargas. **O agente de carga tratado no DL 37/66 de obrigação de prestação de informações no SISCOMEX e sujeito à multa é aquele que representa o importador e o exportador**. Nessa linha, os atos praticados pelo agente marítimo perante o sistema SISCOMEX na prestação de informações se dão em nome e por conta do transportador marítimo e não em nome próprio, de quem se constitui mandatário e auxiliar.

[22] Elaborado por Francisco Carlos de Morais Silva, Advogado Especialista em Direito Marítimo e Portuário; Titular da Advocacia Morais Silva; Correspondente Jurídico de P&I; Assessor Jurídico da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima – Fenamar. Co-Autor do livro *Agenciamento Marítimo*, Atribuições e Responsabilidades, Linea, 2016.
Disponível em https://jus.com.br/artigos/39392/o-agente-maritimo-e-o-agente-de-carga-frente-ao-siscomex. Acesso em: 05 set. 2022.