

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES**

**CARGA DE PERDIMENTO**

**MARCELO GALHEGO CARDOSO**

**ORIENTADOR: ADYR DA SILVA, PhD**

**MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO DA AVIAÇÃO CIVIL**

**PUBLICAÇÃO: E-TA-014A/2009**  
**BRASÍLIA/DF: NOVEMBRO/2009**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES**

**CARGA DE PERDIMENTO**

**MARCELO GALHEGO CARDOSO**

**MONOGRAFIA DO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO SUBMETIDA AO CENTRO DE  
FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES DA  
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, COMO PARTE DOS REQUISITOS  
NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE ESPECIALISTA EM GESTÃO  
DA AVIAÇÃO CIVIL.**

**APROVADA POR:**

---

**ADYR DA SILVA, PhD (UnB)**  
**(Orientador)**

---

**JOAQUIM JOSÉ GUILHERME ARAGÃO, PHD (UnB)**  
**(Examinador)**

---

**JOSÉ ALEX SANT'ANNA, PHD (UnB)**  
**(Examinador)**

**BRASÍLIA/DF, 23 DE NOVEMBRO DE 2009**

## **FICHA CATALOGRÁFICA**

CARDOSO, MARCELO GALHEGO.

Carga de Perdimento.

xiii, 47p, 210x297 mm (CEFTRU/UnB, Especialista, Gestão da Aviação Civil, 2009).

Monografia de Especialização – Universidade de Brasília, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, 2009.

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| 1. Perdimento         | 2. Carga de Perdimento |
| 3. Pena de Perdimento | 4. Carga Aérea         |

I. CEFTRU/UnB

II. Título (série)

## **REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA**

CARDOSO, M. G. (2009), Carga de Perdimento, Publicação E-TA-014A/2009, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 47p.

## **CESSÃO DE DIREITOS**

NOME DO AUTOR: Marcelo Galhego Cardoso.

TÍTULO DA MONOGRAFIA: Carga de Perdimento.

GRAU/ANO: Especialista / 2009.

É concedida à Universidade de Brasília, permissão para reproduzir cópias desta monografia de especialização e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta monografia de especialização pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.

---

Marcelo Galhego Cardoso

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho a minha esposa Sheila, pela paciência nos momentos mais necessários.

Aos meus filhos Marcelo e Maria Clara, minhas jóias, pelo amor incondicional e puro.

Aos meus pais, Mario e Olanda, pelos exemplos de trabalho, humildade e amor ao próximo.

## **AGRADECIMENTOS**

Seria impossível listar todos os que contribuíram, direta ou indiretamente, para este trabalho. Perdoem-me os que por ventura não cito, mais gostaria de nomear alguns em especial.

Ao Major-Brigadeiro Ruy Mendonça, por permitir que este trabalho fosse realizado, concedendo-me as licenças necessárias para participação neste curso de especialização.

Ao professor Adyr da Silva, meu orientador, pela paciência em responder meus questionamentos e orientação decisiva nos momentos mais críticos.

Ao professor Nelson Farias, pelas incontáveis consultorias prestadas, sem as quais este trabalho não seria possível.

À Sílvia pela inesgotável paciência e orientação nos assuntos administrativos do curso.

A todos os professores, pela dedicação e conhecimentos transmitidos.

Aos colegas de curso, novos e antigos amigos, que compartilharam comigo, tanto os momentos difíceis quanto os de alegria.

E, principalmente, a Deus, por permitir que tudo aconteça.

## **RESUMO**

### **CARGA DE PERDIMENTO**

Este trabalho se propõe a analisar a carga de perdimento em relação ao atual ordenamento jurídico nacional, promovendo a discussão do problema sobre a perspectiva do maior operador logístico de Terminais de Carga do Brasil, a INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, bem como da relação existente com a Receita Federal.

Após a revisão dos diplomas legais que regem o processo de tratamento da carga de perdimento, apresenta a estrutura de um Terminal de Carga Aérea padrão, e como o Perdimento se insere em tal contexto, destaca os problemas e lacunas existentes. Como referência é apresentado o caso específico do Perdimento no TECA Galeão.

## **ABSTRACT**

### **REFUSED CARGO**

This paper aims to analyze the refused (unclaimed or abandoned) cargo in Brazilian airports under the current national legal system, and promoting the discussion about that problem pursuant the perspective of the largest logistics operator of Cargo Terminals, INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO - Brazilian Airports), and also the relationship with the Secretariat of the Federal Revenue of Brazil.

After reviewing the legal instruments that governing the procedure for handling refused cargo, shows the structure of an Air Cargo Terminal standard, and as the refused cargo is inserted in such a context, highlighting the problems and issues. As reference is studied the specific case of refused cargo in TECA Galeão.

## SUMÁRIO

Capítulo		Página
1	INTRODUÇÃO	1
1.1	APRESENTAÇÃO	1
1.1.1	Um Pequeno Histórico	1
1.1.2	A Carga de Perdimento	4
1.2	DEFINIÇÃO DO PROBLEMA	7
1.3	JUSTIFICATIVA	7
1.4	HIPÓTESE	8
1.5	OBJETIVO	8
1.6	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	9
1.7	METODOLOGIA	9
2	LEGISLAÇÃO APLICADA A CARGA DE PERDIMENTO	11
2.1	MARCO REGULATÓRIO	11
2.2	LEGISLAÇÃO APLICADA AO FLUXO DE PERDIMENTO	12
2.2.1	A INFRAERO e sua Responsabilidade como Fiel-Depositário	12
2.2.2	O Perdimento e a Responsabilidade Legal da INFRAERO	13
2.3	REMUNERAÇÃO DA INFRAERO PELOS SERVIÇOS PRESTADOS A RECEITA FEDERAL RELATIVOS AO PERDIMENTO	14
2.4	OS CONTRATOS FUNDAF – VIGÊNCIA E PRESCRIÇÃO	15
2.5	A OACI E O TEMPO DE PERMANÊNCIA DA CARGA NOS TERMINAIS	16
3	A CARGA DE PERDIMENTO – PROCESSO E TRATAMENTO	19
3.1	UM TERMINAL DE CARGA AÉREA PADRÃO	19
3.2	O PROCESSO DE TRATAMENTO DA CARGA DE PERDIMENTO	21
3.3	A OPERAÇÃO DE PERDIMENTO	24
3.4	DIFICULDADES GERADAS PELO PERDIMENTO	26
3.4.1	Situação Esperada	26
3.4.2	A Prática	27
3.5	O CASO TECA GALEÃO	29



3.5.1	O TECA Galeão e o Perdimento	30
4	CONCLUSÃO	33
	REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	37
ANEXO A	A LEGISLAÇÃO E AS RECEITAS TARIFÁRIAS DA INFRAERO	39
ANEXO B	FLUXOS: IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO	40
ANEXO C	IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES – 2005 A 2009	42
ANEXO D	ALGUMAS DEFINIÇÕES RELATIVAS A CARGA AÉREA	43
ANEXO E	TEMPO DE ARMAZENAMENTO NO PERDIMENTO – TECA GUARULHOS E TECA CAMPINAS	45

## **LISTA DE TABELAS**

<b>Tabela</b>		<b>Página</b>
3.1	Cargas de Importação versus Cargas em Perdimento	31
E.1	Tempo de Armazenamento no Perdimento – TECA Guarulhos	45
E.2	Tempo de Armazenamento no Perdimento – TECA Campinas/Viracopos	46

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico</b>		<b>Página</b>
C.1	Importações e Exportações – Modal Aéreo	42
E.1	TECA Guarulhos – Cargas no Perdimento por Tempo de Armazenagem	46
E.2	TECA Campinas – Cargas no Perdimento por Tempo de Armazenagem	46

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura</b>		<b>Página</b>
3.1	Cargas em Perdimento – Avaria	25
3.2	Cargas em Perdimento – Deterioração	25
3.3	Armazenagem de Cargas em Perdimento – TECA Guarulhos	27
3.4	Armazenagem de Cargas em Perdimento – TECA Galeão	31
B.1	Fluxo de Importação	40
B.2	Fluxo de Exportação	41

## LISTA DE SIGLAS

<b>AWB</b>	“Air Waybill”
<b>DMCA</b>	Documento de Movimentação de Carga em Abandono
<b>EBCT</b>	Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
<b>FUNDAF</b>	Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização
<b>INFRAERO</b>	Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
<b>MANTRA</b>	Sistema Integrado da Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento
<b>OACI</b>	Organização de Aviação Civil Internacional
<b>RFB</b>	Receita Federal do Brasil
<b>SISCOMEX</b>	Sistema Integrado de Comércio Exterior
<b>SRF</b>	Secretaria da Receita Federal
<b>TECA</b>	Terminal de Carga Aérea
<b>TECAPLUS</b>	Sistema de Processamento de Carga da INFRAERO

# **1 INTRODUÇÃO**

## **1.1 APRESENTAÇÃO**

### **1.1.1 Um Pequeno Histórico<sup>1</sup>**

A história do transporte aéreo de cargas inicia-se de forma incipiente com os primeiros vôos para transporte de mala postal, o correio aéreo. Há indícios de utilização de aeronaves para este fim entre 1910 e 1912 nos Estados Unidos da América, na Europa e no Japão. Essas primeiras tentativas foram realizadas para atender a demandas pontuais e não podem ser consideradas como a implantação efetiva de um serviço regular de ligação aérea.

As primeiras operações regulares de correio aéreo iniciaram-se em 1918, com a criação de uma rota entre Nova York e Washington D.C. Com o fim da Primeira Guerra Mundial, as aeronaves e pilotos excedentes, foram empregados no transporte de mala postal entre os Estados Unidos da América e a Europa, com o controle exclusivo dos governos. Os pioneiros encontraram inúmeras dificuldades, como aeronaves de poucos recursos para operação, aeroportos sem estrutura adequada e equipamentos ainda precários.

No Brasil, a primeira operação ocorreu no dia 12 de junho de 1931, quando os tenentes do Exército, Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, utilizando um monomotor, a aeronave Curtiss Fledgling K-263, transportaram emblematicamente mala postal com duas cartas, do Rio de Janeiro para São Paulo, e posteriormente realizando o trajeto de volta.

No início, o correio aéreo cresceu de forma bastante tímida, principalmente devido à baixa aceitação dos usuários, já que a percepção era de que os serviços não eram confiáveis, bem como pelo limitado número de rotas atendidas. As rotas, entretanto, foram se multiplicando, formando malhas consolidadas. O serviço foi aumentando de forma progressiva sua regularidade, passando paulatinamente para a iniciativa privada, tornando-se durante bastante tempo a fonte de receita das companhias aéreas, já que os primeiros aviões de uso comercial não eram projetados para o transporte de passageiros.

---

<sup>1</sup> Fonte: <http://www.incaer.aer.mil.br>, <http://scholar.google.com.br>, <http://www.bd.bibl.ita.br>, <http://en.wikipedia.org>,

O correio aéreo foi inicialmente o responsável pelo desenvolvimento da aviação comercial e principal fonte de renda das operadoras. Entretanto, apesar de ainda constituir uma fonte de receita significativa para umas poucas companhias aéreas, hoje, sua participação é na média inferior a 3% do faturamento total das empresas aéreas, sendo ponderável apenas para as contratadas da EBCT.

A partir dos anos 30, o transporte aéreo passou por uma nova evolução, principalmente nos Estados Unidos e na Europa, onde foram fundadas as primeiras grandes operadoras, quando o transporte de passageiros passou gradativamente a diminuir a dependência das receitas geradas, até então, pelo transporte de mala postal. Nessa época, com a introdução do DC-3, com capacidade para transportar 21 (vinte e um) passageiros, chegando a 28 (vinte e oito), e operar de forma lucrativa apenas com as receitas originadas por tal transporte, iniciou-se a transição de foco da aviação comercial do correio aéreo para as operações de transporte regular de passageiros.

Nesta mesma época, especificamente em 1931, a empresa Transcontinental & Western Air (TWA) iniciou operação noturna, exclusivamente cargueira, entre as cidades de New York e Kansas City. Contudo, por não manter regularidade, esta operação não obteve a expressão e o retorno financeiro imaginado inicialmente. Entretanto, cooperou decisivamente para o sucesso da empresa. Nesta mesma época, surgiu o documento de conhecimento de carga aérea, o AWB (“Air Waybill”), introduzido pela TWA. Sua utilização se disseminou, sendo ainda hoje utilizado como o documento que representa o contrato de transporte de carga.

Em 1948, nos Estados Unidos da América, ocorreu o reconhecimento e a regulamentação da atividade dos Agentes de Carga, responsáveis pela intermediação entre os usuários e as companhias aéreas, fato que marcou o início da profissionalização do setor.

Nos anos 60 as grandes empresas passaram a investir na ampliação da frota, utilizando-se de aeronaves como o B707 e o B727 QC (“Quick Change”), ou seja, de rápida transformação da configuração interna, ora para passageiros, ora para carga. Esses equipamentos se caracterizavam pela otimização do uso e flexibilidade para atender as operações, tanto de carga como de passageiros, já que muitas, por possuírem assentos removíveis, podiam operar

em ambas as situações. Mesmo assim, essa década terminou com a atividade de carga aérea representado, na média mundial, apenas 10% (dez por cento) da receita das empresas aéreas.

Somente no início da década de 70 é que o mercado de carga aérea iniciou seu crescimento de forma mais robusta e expressiva. O mercado de transporte aéreo modifica-se com a entrada em operação dos grandes aviões de fuselagem larga, como os gigantes B747s nas linhas de transporte de passageiros, com porões para carga com maior capacidade, ou de configuração exclusivamente cargueira, a partir de 1972. Utilizando o potencial de transportar até 100 (cem) toneladas de carga, as empresas passaram a contar com a possibilidade de aliar de forma eficiente as operações de passageiros com as de carga, já que a combinação de tais operações representou uma redução significativa nos custos das empresas aéreas.

A evolução natural do transporte de carga aérea passou pelo serviço de carga expressa, consistindo em encomendas de pequeno porte com maior urgência na entrega. Em 1973, com a fundação da Federal Express, dedicada exclusivamente ao transporte de cargas e encomendas, este serviço obteve maior impulso, já que até então as operadoras se apoiavam nos vôos regulares de passageiros. Desde então o serviço de carga expressa vem obtendo grande sucesso, principalmente nas últimas duas décadas, sendo um dos principais responsáveis pelo crescimento do serviço de carga aérea.

Atualmente, o setor de carga aérea continua a experimentar um processo contínuo de crescimento, o que interfere diretamente na rotina dos grandes aeroportos internacionais. Isto ocorre particularmente no Brasil, já que o aumento da demanda pelo transporte aéreo de cargas exige que nossos aeroportos sejam providos da infra-estrutura adequada, pessoal qualificado e processos eficientes e eficazes, com o objetivo de responderem com a velocidade de processamento necessária aos desafios impostos por tais serviços.



### **1.1.2 A Carga de Perdimento**

Ao falar-se genericamente de transporte aéreo, logo se imagina o transporte de passageiros. Por exemplo, recentemente, no chamado “apagão aéreo”, a mídia apenas divulgou o caos ocorrido em relação aos transtornos causados aos usuários das linhas aéreas de transporte regular de passageiros, bem como medidas para minimizar o problema, como maior rigor na fiscalização nos terminais de passageiros, aumento de atendentes na recepção ou a instalação de juizados nos principais aeroportos, com o objetivo de agilizar a resolução de conflitos entre os passageiros e as empresas aéreas. Medidas foram tomadas exclusivamente para atenuar tais transtornos, porém o transporte de cargas via aérea é tão importante quanto o transporte de passageiros. A crise que afetou o mercado atingiu igualmente os passageiros e a carga transportada nos porões das aeronaves.

Nos demais meios de transporte, este raciocínio já não é tão marcante, onde mais naturalmente o transporte de carga é reconhecido como a principal atividade nos modos rodoviário, marítimo e ferroviário.

A utilização efetiva do avião na atividade econômica iniciou-se nas décadas de 20 e 30 e foi inicialmente lenta. Durante a Segunda Guerra Mundial, houve o incremento do uso deste meio de transporte, que aliado ao acentuado desenvolvimento tecnológico, fez com que as taxas de crescimento se elevassem. Avanços nas áreas de eletrônica e telemática, o desenvolvimento dos motores a jato e dos sistemas de navegação e comunicação, transformaram o transporte aéreo numa modalidade eficiente, tanto para passageiros quanto para carga.

Em relação especificamente ao transporte de cargas, este experimentou um crescimento bastante elevado, porém sem alcançar, como inicialmente previsto, a mesma importância que possui nos demais modos, fato que se atribui ao componente “custo”, mais alto no transporte via aérea do que nos demais. Este mesmo elemento, no modo aéreo, faz com que as receitas obtidas com as cargas, não superem as oriundas do transporte de passageiros.

Com o custo mais alto do transporte de cargas aéreas, naturalmente, este tende a atender um nicho específico, como é o caso das mercadorias perecíveis, as do tipo “by air”, ou aquelas com alto valor agregado, já que o custo adicionado é compensado pela velocidade e segurança proporcionadas pelo transporte aéreo. Essas características são comuns tanto ao tráfego

doméstico quanto ao internacional. Neste último, insere-se o componente aduaneiro, responsável pelo processamento nas operações envolvendo as exportações e as importações. No que tange aos procedimentos de importação, as regras e requisitos, de rigor variável na fiscalização, e outros fatores fora de controle para as entidades oficiais, produzem, por vezes, o fenômeno da importação incompleta, quando a mercadoria chega ao aeroporto, mas não é recebida pelo destinatário, por razões variadas e muitas vezes aleatórias.

Neste contexto insere-se a chamada carga de perdimento, que conceitualmente pode ser definida como:

- a) Cargas apreendidas diretamente nos Terminais de Carga ou nos Terminais de Passageiros, por serem provenientes de importações ilegais;
- b) Cargas adquiridas por empresas fantasmas (contrabando), e que devido à fiscalização, não são retiradas, sendo abandonadas;
- c) Cargas importadas de forma legal, porém ao se verificar o valor do imposto de importação, prefere-se não retirar a carga, pois não valerá a pena, assumindo o chamado “sunk-cost<sup>2</sup>”; e
- d) Igualmente cargas importadas legalmente, mas por demora no processamento o valor das tarifas de armazenagem e capatazia tornam proibitivo o pagamento da liberação.

Em todos os casos, a carga está sujeita a uma pena aplicada pela Receita Federal em decorrência de uma ação fiscal, a pena de Perdimento, cuja aplicação dá origem ao que se denomina de “carga de perdimento”.

A carga de perdimento é um dos grandes problemas enfrentados pelo operador logístico dos principais aeroportos brasileiros, mais especificamente pela INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária. Não só o uso do valioso espaço nos Terminais de Carga

---

<sup>2</sup> Expressão, em inglês, para custos afundados (ou irrecuperáveis). Custo já incorrido que não pode ser recuperado independentemente de eventos futuros. Também conhecido como custo irrecuperável ou custo perdido. Fonte: [www.igf.com.br](http://www.igf.com.br)

Aérea (TECA), devido ao grande volume que tal carga ocupa em detrimento de cargas que trazem receita para o operador, mas também em relação às questões legais, principalmente as relativas à guarda das cargas (fiel-depositário). Conceitualmente, ocorre a deturpação do uso do terminal que, de agente da intermodalidade ar-superfície, passa a operar como instalação de armazenagem, comumente de longo prazo, perturbando o fluxo logístico e turbando o tratamento da carga em movimentação.

De forma geral, pode-se apontar como os principais fatores indutores ou relacionados a esses efeitos adversos, perceptíveis no gerenciamento do terminal de carga aérea, causando problemas:

- Má aplicação do atual ordenamento jurídico relativo ao processamento da carga de perdimento;
- Falta de definição do prazo máximo que a Receita Federal tem para dar destinação às cargas em perdimento;
- Dispositivos do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF, que estabelecem cláusulas que oneram o processo de destinação de cargas em perdimento, tornando-o moroso;
- Inexistência de normas que dificultem a entrada de cargas irregulares e/ou ilegais no Brasil.

## **1.2 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA**

Como pode o ordenamento jurídico vigente, aplicado ao processo e tratamento da carga de perdimento, permitir a diminuição significativa desse volume, de tal modo a eliminar o desvirtuamento e turbacões causados aos Terminais de Carga Aérea dos aeroportos internacionais brasileiros?

## **1.3 JUSTIFICATIVA**

A motivação para a escolha deste tema advém da observação de como o espaço ocupado pela carga de perdimento gera desperdício em termos financeiros, operacionais e gerenciais para os principais terminais de carga dos aeroportos brasileiros.

Hoje, a chamada carga de perdimento constitui um grande problema para o operador logístico dos grandes aeroportos internacionais brasileiros. São fatores onerosos e alheios à finalidade precípua do terminal de carga, além do custo de manutenção da estrutura de pessoal, a guarda, o manuseio, a vigilância, a garantia de segurança e o desconforto do risco indesejado de fiel depositário, culminando com o gerenciamento para executar todo o processo que envolve a carga de perdimento. Acrescente-se o alto e interminavelmente crescente volume e, conseqüentemente, o grande espaço que deve ser reservado para a armazenagem de tais cargas, o qual gera gargalos, constituindo-se no principal efeito adverso à operação da cadeia produtiva da atividade fim do terminal, isto é, realizar a intermodalidade entre o transporte aéreo e o transporte de superfície.

Deve-se citar ainda, que os custos de indenização no caso de sinistros de tais cargas, normalmente, são maiores que o valor da própria carga, fator que mais uma vez gera custos adicionais que poderiam ser evitados se o processo fosse mais eficiente.

Basta uma visita a qualquer TECA de qualquer grande aeroporto internacional brasileiro, guiada e assistida por colaboradores envolvidos no Perdimento, para que se possa observar o enorme volume de carga de perdimento, ocupando valioso espaço que poderia ser destinado à carga que gera receita e não a que normalmente só gera prejuízos.

A carga de perdimento, mesmo que processada de forma eficiente no que tange aos procedimentos operacionais, não é reduzida. Entende-se que tal fato se deve à má aplicação do ordenamento jurídico vigente, ou mesmo devido às lacunas nas leis e normas que regem seu tratamento.

#### **1.4 HIPÓTESE**

O atual ordenamento jurídico que rege o processamento da carga de perdimento não é aplicado de forma a atender as necessidades operacionais dos aeroportos internacionais em manter reduzido o volume dessa carga.

#### **1.5 OBJETIVO**

O trabalho em tela visa:

Objetivo Principal – analisar o processo de tratamento da carga de perdimento, mercadorias apreendidas ou abandonadas nos Terminais de Carga Aérea brasileiros, em especial os administrados pela INFRAERO.

Objetivos Secundários:

1. Avaliar como parâmetro de referência o TECA do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro / Galeão.
2. Determinar se o ordenamento legal é capaz de fornecer meios para que os principais intervenientes do processo possam atuar de forma a reduzir o alto volume da carga de perdimento.
3. Identificar que itens do processo de gestão da carga de perdimento podem ser modificados para que o volume de tal carga seja reduzido.

## **1.6 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

A fundamentação teórica para a elaboração desta monografia constitui-se da revisão bibliográfica de compêndios e publicações sobre transporte, logística e economia, cuja análise objetivou a identificação de conteúdo que permitisse o embasamento teórico e científico à pesquisa.

Tal revisão demonstrou a escassez de material bibliográfico sobre o processo de tratamento das cargas sujeitas à pena de Perdimento, decorrência natural devida à peculiaridade e complexidade da matéria, o que necessitou ser compensado através de pesquisa de campo, realizada por meio de entrevistas pessoais junto à INFRAERO, onde foram obtidas as informações e documentos que permitiram a estruturação do presente trabalho.

Buscou-se na fundamentação da pesquisa o apoio no ordenamento jurídico nacional, a Constituição Federal, leis, decretos e afins, onde foram particularmente úteis os compêndios de Direito Constitucional, Tributário e Administrativo. Além disso, e como complemento, foi necessário basear-se na análise documental e na pesquisa de campo.

## **1.7 METODOLOGIA**

Esta pesquisa baseou-se como ponto de partida nos documentos constantes da fundamentação teórica e, como referencial, no estudo de caso do tratamento da carga de perdimento no TECA Galeão e seu relacionamento com o atual ordenamento jurídico.

Para sua realização foi adotado o método de abordagem científica hipotético-dedutivo, onde os dados coletados, através de entrevistas pessoais e pesquisa bibliográfica formaram acervo específico cuja revisão documental e bibliográfica serviram de suporte ao mapeamento do processo de tratamento da carga de perdimento e sua análise à luz do marco regulatório, de forma a fundamentar o desenvolvimento e a conclusão desta pesquisa. Criou-se assim, o contexto técnico para obter resultado pragmático contendo recomendações e sugestões que permitam a adoção de medidas para a diminuição do volume do Perdimento.

Tratou-se de um estudo descritivo e exploratório, que a partir de uma situação concreta, levantada por uma pesquisa de campo, e sua aderência ao marco jurídico, obtido através de pesquisa documental, visou também comprovar a hipótese aqui aventada.

Este trabalho é apresentado em 03 (três) capítulos, acompanhados de conclusão, referência bibliográfica, e 05 (cinco) anexos assim organizados:

O primeiro capítulo, de natureza introdutória, é composto pela apresentação, definição do problema, justificativa, hipótese, objetivo, fundamentação teórica e metodologia.

No segundo capítulo é feita a análise do marco regulatório e seu relacionamento com o processamento da carga de perdimento.

O terceiro capítulo descreve a estrutura de um Terminal de Carga Aérea padrão, e após apresentar o fluxo do processo de tratamento da carga de perdimento, descreve a operação e as dificuldades inerentes a tal processo. Por último, é desenvolvida a análise dos dados obtidos, a obtenção de informações relevantes e apresentado, como referência, o caso específico do Perdimento no TECA Galeão.

A conclusão resume os principais problemas relacionados ao Perdimento, e propõe a revisão do processo com o objetivo da adoção de medidas que mitiguem as incongruências hoje existentes.

Os anexos visam à complementação com informações de interesse à compreensão dos pontos abordados no presente trabalho, e tratam dos seguintes temas:

- a) A legislação e as receitas da INFRAERO;
- b) Fluxos logísticos de importação e exportação no modo aéreo;
- c) Dados estatísticos de importação e exportação via transporte aéreo (entre 2005 e 2009);
- d) Definições e termos relacionados à carga aérea; e
- e) Tempo de armazenamento de cargas no Perdimento nos dois principais terminais de movimentação de carga aérea no Brasil (TECA Guarulhos e Campinas).

## **2 LEGISLAÇÃO APLICADA A CARGA DE PERDIMENTO**

Neste capítulo será feito um resumo do ordenamento jurídico brasileiro, bem como das recomendações contidas nos anexos à Convenção de Chicago, frente a sua aplicabilidade no processo de tratamento da carga de perdimento.

### **2.1 MARCO REGULATÓRIO**

Em seu artigo 21, a Constituição da República Federativa do Brasil, define que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária, e no artigo 22 que é competência privativa da União legislar sobre comércio exterior e interestadual.

A Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972 criou a empresa pública INFRAERO, cuja finalidade é implantar, administrar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Defesa. Dentre tais finalidades encontra-se a de operacionalização dos Terminais de Carga Aérea (TECA), e, especificamente, no escopo deste trabalho, os terminais alfandegados.

Em seu artigo 1º, a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que *“dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências”*, determina que *“Os aeroportos e suas instalações serão projetados, construídos, mantidos, operados e explorados diretamente pela União ou por entidades da Administração Federal Indireta, especialmente constituídas para aquelas finalidades, ou ainda, mediante concessão ou autorização obedecidas as condições nelas estabelecidas.”*.

O artigo 15, Anexo I, do Decreto 6.764, de 10 de fevereiro de 2009, define as principais funções da Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRF), dentre as quais as relativas às questões aduaneiras.

Verifica-se então que tanto a infra-estrutura aeroportuária quanto a fiscalização aduaneira, esta última função específica de “Estado”, são monopólios da União, e sendo a INFRAERO e a Receita Federal, respectivamente as responsáveis por administrar essas atividades, ficam



definidos os dois principais intervenientes no processo de tratamento da carga de perdimento, bem como a relação entre esses entes da estrutura organizacional da União.

## **2.2 LEGISLAÇÃO APLICADA AO FLUXO DE PERDIMENTO**

### **2.2.1 A INFRAERO e sua Responsabilidade como Fiel-Depositário**

Na condição de operadora logística com exclusividade na operação de terminais de carga de importação e exportação nos aeroportos internacionais sob sua administração, a INFRAERO exerce, mediante concessão da Receita Federal, a função de fiel-depositário das cargas sob controle da aduana brasileira.

A INFRAERO, para se tornar fiel depositária, necessita atender tanto aos requisitos estabelecidos pelo Decreto 6.759<sup>3</sup>, de 05 de fevereiro de 2009, quanto os definidos pela Portaria SRF 969 de 22 de setembro de 2006. Cumpridas as exigências, a Receita Federal, através de Ato Declaratório, pode nomear a INFRAERO como fiel-depositário.

No papel de fiel-depositário, a INFRAERO é responsável pelo recebimento, armazenagem, guarda, controle e entrega das mercadorias importadas ou a serem exportadas, que se movimentam ou permanecem no TECA. Tal responsabilidade tem início quando do recebimento da carga e se estende até sua entrega ao responsável constituído, seja o consignatário, o importador, o transportador ou a Receita Federal. Tais funções são executadas sempre em conformidade com a legislação aduaneira e sob a supervisão, orientação e fiscalização da Receita Federal.

A responsabilidade da INFRAERO como fiel-depositário deve ser considerada sob dois aspectos:

- a) Fiel-depositário de cargas: exercida nos terminais de importação e exportação.
- b) Fiel-depositário de mercadorias: exercida na área destinada às cargas em perdimento.

---

<sup>3</sup> Que revogou o Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002.

Por carga entendem-se os volumes, sob a guarda da INFRAERO, levadas em consideração suas características físicas, e não o seu conteúdo propriamente dito.

Entende-se por mercadoria o conteúdo discriminado dos volumes, na pesquisa presente aqueles apreendidos ou considerados abandonados por decurso do prazo, entregues pela Receita Federal à INFRAERO, mediante a emissão de termo de Apreensão e Guarda Fiscal de Mercadorias.

No caso das cargas domésticas, a Portaria nº 219/GC-5, 27 de março de 2001, parágrafo 3º, estabelece que a critério exclusivo do órgão ou entidade administradora do aeroporto, normalmente a INFRAERO, tal carga poderá ser operada diretamente pelas empresas concessionárias do transporte aéreo, as quais disporão de áreas destinadas para tal fim, sendo proibida a instalação de armazém fora dessa área especificamente demarcada e, também, o processamento e a operação das cargas de importação e exportação.

### **2.2.2 O Perdimento e a Responsabilidade Legal da INFRAERO**

As atividades relativas às cargas importadas e/ou a serem exportadas, são normatizadas por critérios estabelecidos em vários instrumentos legais, dentre os quais se destaca o Decreto-Lei nº 1.455, de 07 de abril de 1976, que estabelece, em seu artigo 31, que *“Decorrido o prazo de que trata a letra "a" do inciso II do artigo 23, o depositário fará, em 5 (cinco) dias, comunicação ao órgão local da Secretaria da Receita Federal, relacionando as mercadorias e mencionando todos os elementos necessários à identificação dos volumes e do veículo transportador.”*, prazo este de 90 (noventa) dias contados a partir da data da chegada da carga, sem que esta tenha sido retirada pelo importador.

Esta comunicação é efetuada pela INFRAERO através do Documento de Movimentação de Carga em Abandono (DMCA), passando a carga em questão a ser considerada como “Sujeita à Pena de Perdimento”. Após tal comunicação, a Receita Federal assume a sua custódia, cessando a responsabilidade da INFRAERO como fiel depositária.

Atualmente, a permanência das cargas nos terminais de carga da INFRAERO, mesmo após a comunicação de abandono à Receita Federal ou a aplicação da pena de Perdimento, e não havendo mais responsabilidade como fiel depositário por parte da INFRAERO, advém da

celebração e vigência do chamado contrato FUNDAF<sup>4</sup>, que é assinado pela superintendência de cada aeroporto onde exista um terminal de carga e pelo Inspetor da Receita Federal do mesmo aeródromo.

### **2.3 REMUNERAÇÃO DA INFRAERO PELOS SERVIÇOS PRESTADOS À RECEITA FEDERAL RELATIVOS AO PERDIMENTO**

Em seu artigo 31, parágrafo 1º, o Decreto-Lei 1.455, de 07 de abril de 1976, estabelece que a Receita Federal deva pagar à INFRAERO tarifas relativas aos serviços prestados durante o período em que as mercadorias estiverem armazenadas no Perdimento<sup>5</sup>.

Outra fonte de remuneração<sup>6</sup>, de acordo com o Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, em seu artigo 69, parágrafo 1º, seria o montante arrecadado nas situações em que ocorresse leilão das mercadorias abandonadas, sendo impossível a localização dos reais importadores. O valor da venda seria adjudicado ao depositário da mercadoria para fins de ressarcimento de despesas de guarda e armazenagem.

Porém, na prática as situações acima, segundo a INFRAERO, não se concretizam. A única receita gerada pelo Perdimento é o equivalente a 5% (cinco por cento) de um valor arbitrado pela Receita Federal após o leilão das mercadorias, independentemente do valor apurado no referido leilão.

Raramente a Receita Federal promove leilões, logo a arrecadação da INFRAERO gerada pelo Perdimento é irrisória, não cobrindo os custos com a manutenção da estrutura, física e de recursos humanos, colocada à disposição da Receita Federal no Perdimento.

---

<sup>4</sup> Contrato de Prestação de Serviços de Guarda e Armazenagem em Dependências Aeroportuárias de Mercadorias Objeto de Aplicação de Pena de Perdimento, na Forma do Decreto-Lei nº 1.455/76.

<sup>5</sup> No âmbito dos Terminais de Carga Aérea, existem duas denominações para o termo “PERDIMENTO”:

- a) Conforme citado anteriormente, a pena aplicada pela Receita Federal, em decorrência de ações fiscais; e
- b) O espaço físico destinado à armazenagem das cargas abandonadas ou apreendidas pela Receita Federal.

<sup>6</sup> O ANEXO A complementa a revisão da legislação que ampara a cobrança de tarifas pela INFRAERO.

Ainda, contrariando os diplomas legais supracitados, entre outros constantes do ANEXO A, a Portaria nº 544/GM5, de 01 de julho de 1986, em seu artigo 2º, estabelece que não deve ser cobrada tarifa de armazenagem no caso das cargas doadas, incorporadas ou destruídas.

Como agravante, no caso de dano ou extravio de qualquer mercadoria armazenada no Perdimento, a Receita Federal, com base na Lei 10.833, de 29 de dezembro de 2003, cobra indenização à INFRAERO, e segundo esta, mesmo ao contrário do preconizado pela cláusula 14 do contrato FUNDAF, em alguns aeroportos, o valor das mercadorias é atualizado monetariamente para fins indenizatórios.

## **2.4 OS CONTRATOS FUNDAF – VIGÊNCIA E PRESCRIÇÃO**

A partir do início desta década, um acordo entre a Receita Federal e a INFRAERO, definiu que o contrato FUNDAF, documento regulador do Perdimento, deixaria de ser único, descentralizando-o, passando-se o poder de adotar procedimentos a acordo a ser celebrado entre Inspetores da Receita Federal e os Superintendentes da INFRAERO nos aeroportos em que existissem Terminais Internacionais de Carga, isto é, procedendo-se à celebração de um contrato FUNDAF por terminal alfandegado. Esta medida gerou várias propostas de modificação do texto do contrato, o que ocasionou a criação de diferentes contratos para diferentes aeroportos. Tal medida também gerou dificuldades de negociação em determinados aeroportos, impossibilitando a assinatura dos contratos individuais. Por exemplo, no caso do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro Galeão – Maestro Antonio Carlos Jobim, a Inspetoria da Receita Federal propôs a remoção da Cláusula 14<sup>7</sup> do contrato FUNDAF, que trata da indenização das mercadorias eventualmente avariadas ou extraviadas, proposta não aceita pela Administração do TECA Galeão, já que esta estaria sujeita a sofrer penalidades mesmo nos casos sem a sua responsabilidade direta.

Devido às dificuldades de negociação, vários Terminais de Carga, administrados pela INFRAERO, estão operando as cargas em perdimento sem a vigência de um contrato FUNDAF. A inexistência do contrato FUNDAF, supõe que as ações por parte da Receita Federal com base em tal instrumento seriam nulas. Nesse caso, dispositivos legais como o

---

<sup>7</sup> “Excluídas as hipóteses em que fique comprovada a existência de vícios, defeitos de origem, danos decorrentes de caso fortuito ou de força maior, havendo extravio ou dano de mercadorias, fica a INFRAERO sujeita às penalidades previstas no Decreto-Lei 37 / 66, alterado pela Lei 10.833 de 29 de dezembro de 2003.”

Decreto-Lei 1.455, de 07 de abril de 1976, que versa sobre o regime de entreposto aduaneiro e estabelece normas sobre mercadorias estrangeiras apreendidas, e a Portaria nº 544/GM5, de 01 de julho de 1986, ato administrativo da INFRAERO que contém instruções acerca da aplicação de leis e regulamentos, bem como recomendações de caráter geral em relação ao tratamento do Perdimento, passariam a regular as atividades e ações relacionadas à carga de perdimento, já que tratam da matéria, embora de forma ampla e genérica.

O Código Civil Brasileiro, Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, em seu artigo 206, parágrafo 5º, inciso I, estabelece a pretensão de cobrança de dívidas líquidas constantes de instrumento público ou particular que prescreve em 5 (cinco) anos. O Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009, artigo 752, preconiza que se extingue em 5 (cinco) anos o direito de exigir tributos. Logo, segundo tais instrumentos legais, a Receita Federal, ao contrário do disposto nos contratos FUNDAF, não poderia cobrar multas e/ou indenizações em relação às cargas armazenadas há mais de 5 (cinco) anos. Tais ações deveriam ser consideradas nulas de pleno direito.

## **2.5 A OACI E O TEMPO DE PERMANÊNCIA DA CARGA NOS TERMINAIS**

O transporte e a movimentação de carga aérea nos aeroportos internacionais é objeto de estudo da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que preza pela simplificação e agilização dos processos de controle aplicados pelos Estados Contratantes, visando à redução do tempo de permanência da carga nos terminais de carga aérea, garantindo a principal característica do transporte aéreo, que é a velocidade. O “ANEXO 9” à Convenção de Chicago, na 9ª edição publicada em julho de 1990, traz em seu texto recomendações explícitas de ações a serem tomadas neste sentido:

*“Os Estados Contratantes, em cooperação com os operadores, autoridades aeroportuárias e outros órgãos interessados na manipulação, despacho e remessa de mercadorias, adotarão as medidas necessárias para reduzir ao mínimo possível o tempo de permanência de carga aérea nos terminais de carga dos aeroportos”.*

*“Os Estados Contratantes aplicarão às mercadorias importadas por via aérea métodos de fiscalização por amostragem ou seleção. As autoridades competentes em colaboração, dentre*

*outros, com operadores e autoridades aeroportuárias, porão em prática meios materiais que permitam que aquela fiscalização seja efetuada rapidamente”.*

Importante citar que as recomendações acima, a partir de janeiro de 1997, com a ampliação do SISCOMEX<sup>8</sup> para atender aos processos de importação, passaram a ser possíveis. Foi implantado o Documento Informatizado de Importação, em substituição às Guias de Importação, até então utilizadas no licenciamento, que passou a ser realizado de forma automática. Também foi implantado o processo de seleção e distribuição através de canais de conferência (verde, amarelo e vermelho). Essas ações representaram um grande avanço do Brasil em direção à modernização dos procedimentos aduaneiros e de facilitação da carga aérea.

Destaca-se os artigos 564 e 566 do Regulamento Aduaneiro, Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009, que possuem conexão direta com tais recomendações:

*“Art. 564. A conferência aduaneira na importação tem por finalidade identificar o importador, verificar a mercadoria e a correção das informações relativas a sua natureza, classificação fiscal, quantificação e valor, e confirmar o cumprimento de todas as obrigações, fiscais e outras, exigíveis em razão da importação.*

...

*Art. 566. A verificação da mercadoria, no curso da conferência aduaneira ou em qualquer outra ocasião, será realizada por Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil, ou sob a sua supervisão, por servidor integrante da Carreira Auditoria da Receita Federal do Brasil, na presença do viajante, do importador ou de seus representantes (Decreto-Lei no 37, de 1966, art. 50, caput, com a redação dada pela Lei no 10.833, de 2003, art. 77).”.*

---

<sup>8</sup> O Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX, é uma ferramenta informatizada, através do qual é realizada a gestão e o controle governamental do comércio exterior brasileiro.

Trata-se de um sistema facilitador, que padroniza os processos envolvidos nas operações de importação e exportação, bem como adota um fluxo único de informações, eliminando controles paralelos e diminuindo significativamente a burocracia, e consequentemente os custos envolvidos.

A operação do SISCOMEX iniciou-se em 1993, para as exportações e, em 1997, para as importações.

O sistema é administrado pelos seguintes órgãos da estrutura da União: a Secretaria de Comércio Exterior – SECEX, a Receita Federal do Brasil – RFB e o Banco Central do Brasil – BACEN.

Fonte: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br>

Em suma, a pesquisa documental do ordenamento jurídico e administrativo, aplicáveis ao Perdimento, revela que já existe fundamento para apoiar decisões no sentido de remover grande parte do entulho normativo que engessa o funcionamento dos terminais de carga, restabelecendo a normalidade conceitual de serem eles centros de realização da intermodalidade, e deixar o encargo de atuarem como anacrônicos armazéns, sem indenização de serviços prestados, em benefício da Receita Federal.

### **3 A CARGA DE PERDIMENTO – PROCESSO E TRATAMENTO**

O capítulo 3 descreve o processo de tratamento das cargas de perdimento e sua inserção na rotina dos Terminais de Carga Internacional.

#### **3.1 UM TERMINAL DE CARGA AÉREA PADRÃO**

A INFRAERO possui hoje uma rede de 32 Terminais de Carga Aérea alfandegados, instalados em aeroportos de 24 estados brasileiros e no Distrito Federal.

Tal qual os aeroportos, a rede TECA também apresenta diferenças entre seus terminais, apesar de seguirem os mesmos procedimentos administrativos e operacionais, determinados pela direção da INFRAERO, e de estarem sob as determinações legais do mesmo ordenamento jurídico. Normalmente tais diferenças são relativas às características físicas (dimensão, equipamentos), de recursos humanos (número de pessoal orgânico versus terceirizado, horário de trabalho), tecnológicas (nível de automação e uso da telemática), e comerciais (perfil das importações e exportações, nível da atividade econômica), bem como particularidades quanto à forma de trabalho da Receita Federal. A união de todas essas variáveis e parâmetros contribui para a formação da identidade de cada um dos Terminais de Carga Aérea.

Porém, em geral, um Terminal de Carga Aérea é organizado da seguinte forma:

1. Terminal de Importação:
  - a. Atividades de Recebimento;
  - b. Atividades de Armazenagem;
  - c. Atividades de Liberação, e;
  - d. Atividades de Trânsito.
  
2. Terminal de Exportação:
  - a. Atividades de Recebimento;
  - b. Atividades de Armazenagem,
  - c. Atividades de Paletização, e;
  - d. Atividades de Expedição.



3. Perdimento:

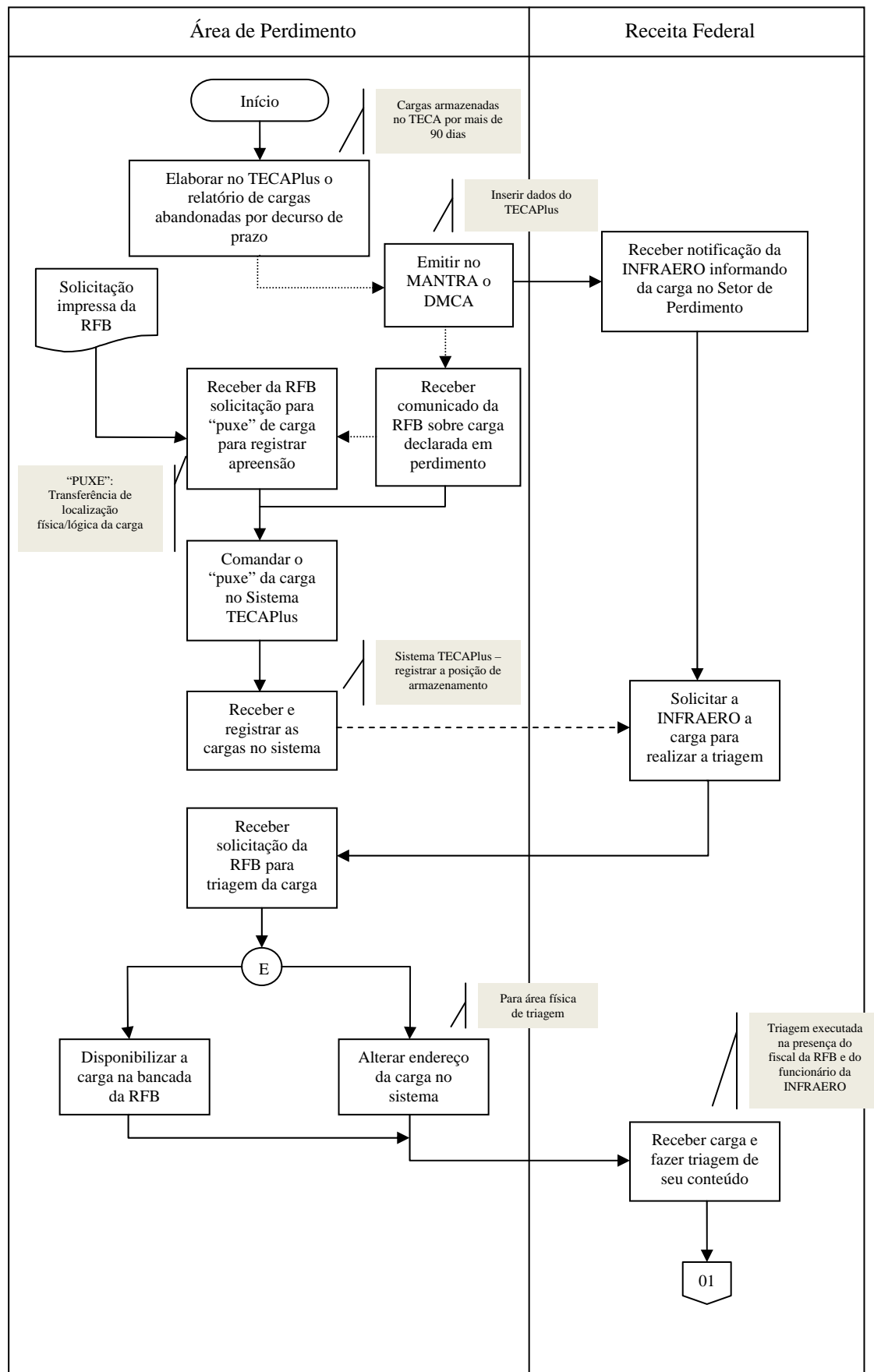
- a. Área destinada para as cargas sujeitas à pena de perdimento (não objeto de Termo de Apreensão e Guarda Fiscal);
- b. Área destinada para as cargas conferidas e arroladas em Termo de Apreensão e Guarda Fiscal;
- c. Área para as cargas solicitadas pela Fiscalização Aduaneira (destinadas ao desembaraço, Leilão, Doação ou Destruição).

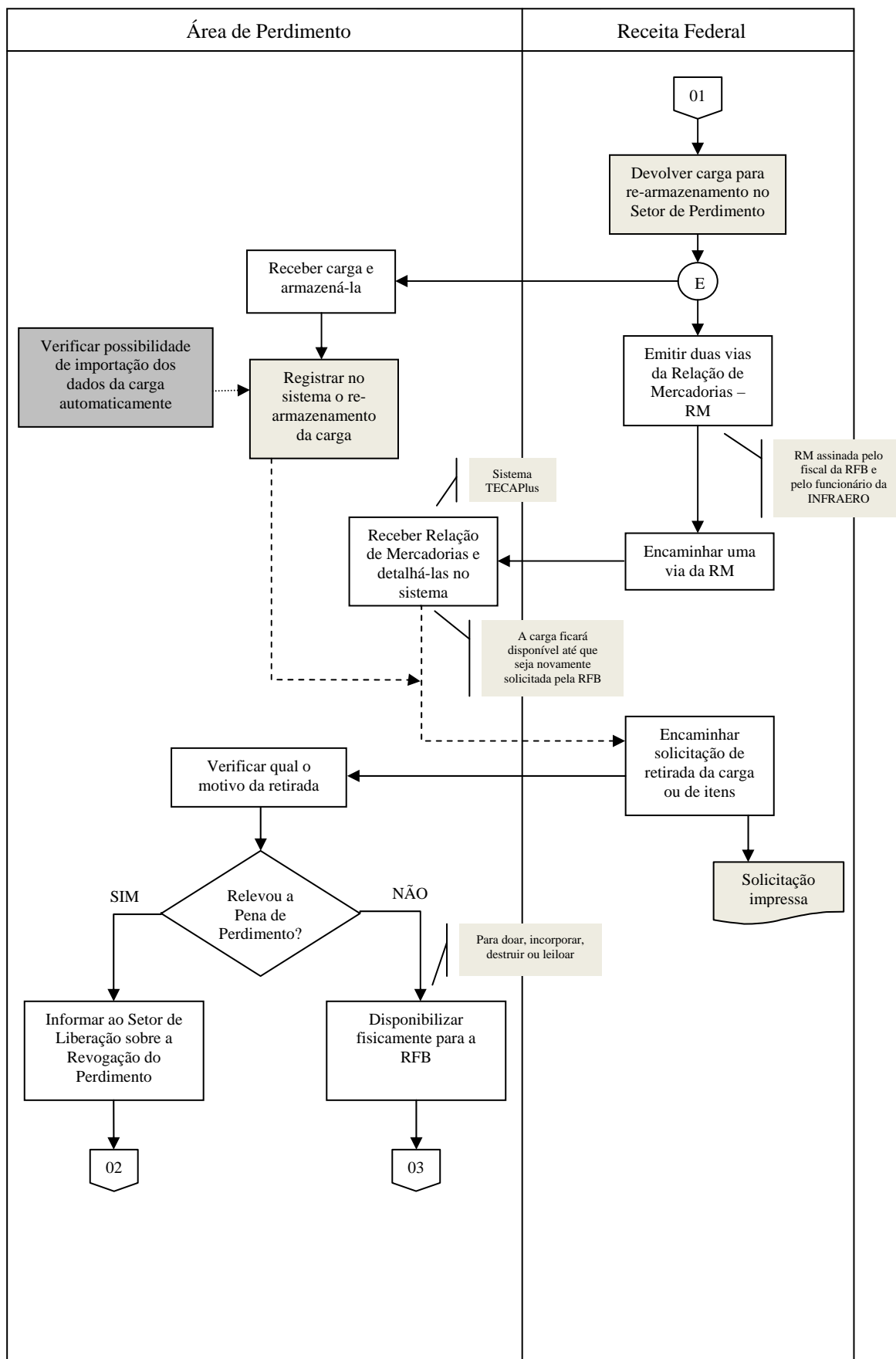
Além das três grandes divisões acima descritas, são atividades comuns aos Terminais de Carga Aérea:

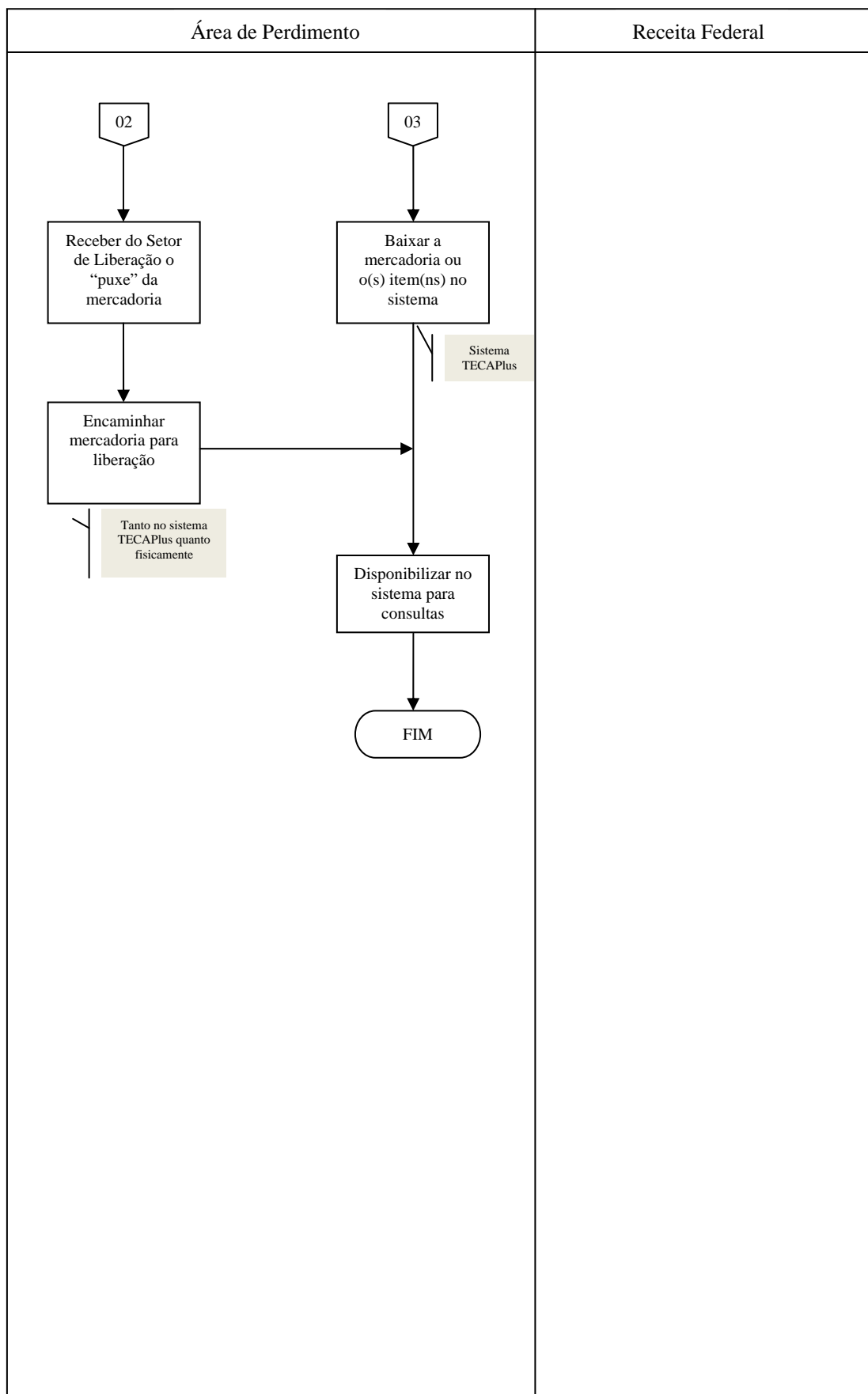
- Tarifação e Cobrança;
- Defesa fitossanitária;
- Segurança;
- Arquivo de Custódia, e;
- Administrativas.

Enquanto no ANEXO B encontram-se, representados graficamente, os fluxos padrões de importação e exportação que são seguidos nas operações de um TECA, o ANEXO C apresenta um panorama sobre tais operações entre os anos de 2005 e 2008.

### 3.2 O PROCESSO DE TRATAMENTO DA CARGA DE PERDIMENTO







### **3.3 A OPERAÇÃO DE PERDIMENTO**

Cabe à Receita Federal, a partir da entrada das cargas no setor de Perdimento, providenciar:

1. Lavrar o auto de infração;
2. Arrolar as mercadorias e dar destinação;
3. Emitir os documentos relativos a cada uma das destinações possíveis: doação, incorporação, destruição ou leilão; e
4. Proceder com a efetiva destinação física das mercadorias, de acordo com a destinação definida anteriormente.

Atualmente, os contratos FUNDAF não estabelecem o prazo para que a seqüência acima descrita ocorra, nem prevêm qualquer forma de remuneração à INFRAERO durante a permanência das cargas durante o tempo necessário para providenciar as primeiras três ações citadas acima. Mesmo na quarta fase, a INFRAERO somente será remunerada nos casos de leilão, quando receberá 5% do valor arbitrariamente atribuído pela Receita Federal na fase 2 e, conforme já visto, não sobre o valor real obtido no leilão.

Não há, portanto, nenhuma penalidade de caráter pecuniário ou desestimulante a ser aplicada no caso da longa permanência das mercadorias no setor de Perdimento, não sendo raros casos de cargas que lá permanecem por mais de 5 (cinco) anos, até mesmo 10 (dez) anos<sup>9</sup>, sem que a Receita Federal proceda com a efetiva destinação e conseqüente retirada das cargas da área destinada ao Perdimento. Lembra-se que, durante todo esse período, as cargas ficam sob a responsabilidade da INFRAERO, em cumprimento ao contrato FUNDAF, mesmo com a real possibilidade de sinistros, tais quais: obsolescência, decomposição, furtos, extravios, deteriorações e avarias, cujo risco é diretamente proporcional ao tempo de guarda e armazenagem.

---

<sup>9</sup> No ANEXO E são disponibilizados dados relativos ao tempo de permanência das cargas no Perdimento para os TECA Guarulhos e Campinas.

**Figura 3.1 – Cargas em Perdimento – Avaria**



**Fonte: INFRAERO**

Logo, o grande tempo de permanência das cargas no Perdimento potencializa os problemas enfrentados pela INFRAERO, sem qualquer contrapartida de custo financeiro, ao contrário, aumenta a exposição da INFRAERO às pesadas multas e penalidades no caso da ocorrência de qualquer sinistro dentre os enumerados.

**Figura 3.2 – Cargas em Perdimento – Deterioração**



**Fonte: INFRAERO**

Além dos potenciais prejuízos financeiros, devem ser ressaltados os problemas de ordem operacional, ocasionados principalmente pelo volume crescente das cargas transferidas para o perdimento, entre os quais, a restrição ao fluxo de movimentação dentro dos terminais de carga aérea, o aumento dos riscos relativos à guarda das cargas e mercadorias, e a necessidade de manutenção de estrutura orgânica dedicada única e exclusivamente à gestão do processo de perdimento.

### **3.4 DIFICULDADES GERADAS PELO PERDIMENTO**

#### **3.4.1 Situação Esperada**

Os aeroportos administrados pela INFRAERO, espalhados por todo o território nacional, contam com 32 (trinta e dois) Terminais de Carga Aérea, cuja principal função é a prestação serviços de movimentação e de permanência de cargas internacionais, mais especificamente, no caso das importações, durante o período em que as mesmas se encontram em processo de nacionalização<sup>10</sup>.

Um Terminal de Carga difere de um Armazém de Carga. Enquanto o primeiro serve de interface intermodal, destinado à permanência por períodos de curta duração de cargas e mercadorias, o segundo é destinado à permanência por períodos de longa duração. Essas estruturas também diferem quanto à sua arquitetura. Os terminais são abertos nas áreas destinadas ao recebimento e a entrega de cargas, visando promover a agilidade necessária a sua operação. Já os armazéns, em geral, possuem um layout fechado, priorizando a armazenagem segura.

As áreas aeroportuárias, pontos nobres, com altíssimos valores imobiliários por metro quadrado, informatizados e automatizados, não se constituem na melhor opção para a edificação de armazéns, que devem buscar espaços nas zonas marginais (secundárias). Os aeroportos, devido a sua posição estratégica, funcionam de forma mais eficiente e eficaz como portais de entrada e saída, potencializando a geração de riqueza obtida através do comércio internacional. Produtos de alto valor agregado, que constituem o principal tipo de carga

---

<sup>10</sup> No caso das exportações, durante o processo de internacionalização.

transportada pelo modal aéreo, são itens cujo ciclo de vida é cada vez mais curto. Logo, a permanência de bens nos Terminais de Carga só contribui para o aviltamento e a obsolescência do componente aeroportuário cuja construção, instalações, equipamentos são objeto de vultosos investimentos e cujo gerenciamento exige especialização de alto nível técnico.

Assim, seguindo a tendência mundial do segmento de comércio exterior que utiliza o transporte aéreo, o Brasil deve buscar meios de minimizar o tempo de permanência das cargas em seus aeroportos, resguardadas, naturalmente, as questões de segurança, fiscais, ambientais e de saúde pública.

### **3.4.2 A Prática**

Não obstante os fundamentos da análise acima, tornou-se prática comum a utilização de grandes áreas dos Terminais de Carga para a armazenagem de cargas em perdimento, cujo destino mais provável, demonstrado pela experiência conforme pesquisa in loco será, na maioria dos casos, a destruição por obsolescência ou completa perda de valor, após longos períodos de permanência nos aeroportos.

**Figura 3.3 – Armazenagem de Cargas em Perdimento – TECA Guarulhos**



**Fonte: INFRAERO**



Um dos parâmetros de projeto<sup>11</sup> utilizados para o dimensionamento de um TECA é o tempo de permanência da carga no terminal, que deve funcionar como um corredor de passagem, e não um local para armazenamento por longos períodos. Baseado nesta e em outras variáveis tais como peso médio dos lotes de carga, taxas de processamento<sup>12</sup>, dimensões dos equipamentos e área necessária para circulação, modelos podem ser utilizados, e na verdade o tem sido, para o projeto de dimensionamento dos Terminais de Carga Aérea. Normalmente apontam para uma área de Perdimento em torno de 20% (vinte por cento) da área total destinada à importação. Porém, na prática, tais áreas são muito superiores às inicialmente destinadas ao perdimento.

Em relação à questão jurídica, o contrato FUNDAF não estabelece um prazo máximo para a permanência das cargas no Perdimento, cujos processos tornam-se irregulares por nunca prescreverem, bem como não se define a remuneração ou ao menos a indenização das despesas incorridas devida à INFRAERO pela longa estadia das cargas nos Terminais de Carga Aérea. Conforme já citado, a INFRAERO é remunerada apenas nos casos de leilão, percebendo 5% do valor atribuído pela Receita Federal, e não do valor real arrecadado pelo leilão.

A falta de previsão de penalidade pecuniária pela longa permanência das cargas no Perdimento acaba por proporcionar inúmeros casos em que as cargas ficam armazenadas por vários anos, sem que ocorram ações práticas por parte da Receita Federal para agilizar a destinação das referidas cargas, permanecendo a INFRAERO como responsável pelas mercadorias, em cumprimento ao contrato FUNDAF.

Portanto, a longa permanência das cargas sujeitas ou sob pena de Perdimento nos Terminais de Carga Aérea administrados pela INFRAERO gera:

- a) Maximização dos riscos da INFRAERO de reclamações judiciais ou extrajudiciais por perdas ou danos;

---

<sup>11</sup> Além dos parâmetros de projeto, dados sobre a demanda também devem ser utilizados nos modelos de dimensionamento dos terminais: volume de carga embarcada e desembarcada, volume de carga movimentada pelo lado “ar” e pelo lado “terra”, e os tipos de cargas processadas, entre outros.

<sup>12</sup> Medida que representa o volume de carga movimentada por unidade de tempo.

- b) Possibilidade real da INFRAERO arcar com pesadas multas<sup>13</sup> e penalidades em função de sinistros, tais quais, furtos, extravios, avarias e deteriorações;
- c) Lotação excessiva, não sendo raros os casos do Perdimento ocupar 50% ou mais da capacidade de armazenagem dos Terminais de Carga Aérea pelo uso dos terminais de carga como armazéns, como acontece no principal terminal brasileiro, o do aeroporto de Guarulhos;
- d) Consequente redução do espaço disponível para as operações naturais do TECA (exportação e importação), dificultando o fluxo e o controle das cargas, aumentando o risco de falhas nas atividades relacionadas a tais operações;
- e) Obsolescência das cargas no Perdimento, com consequente perda de seu valor econômico e potenciais direitos de reclamação; e
- f) Dificuldade de apuração de erros e divergências devido às várias passagens de responsabilidade entre o início e o final do processo.

### **3.5 O CASO TECA GALEÃO**

Inaugurado em 1º de dezembro de 1978, o Terminal de Carga Aérea do Galeão conta com uma área total edificada de 35.809m<sup>2</sup>, sendo a área destinada às operações de importação de 25.009m<sup>2</sup>, enquanto a exportação ocupa 10.800m<sup>2</sup>.

---

<sup>13</sup> Se antes da efetiva destinação, alguma carga for extraviada, a INFRAERO deve arcar com multa, cujo valor mínimo é de R\$1.000,00 (um mil reais), por cada volume não apresentado, mesmo no caso do item em questão possuir o valor venal igual a zero.

O TECA Galeão possui todas as principais facilidades de um terminal de um grande aeroporto internacional, isto é, representações da Receita Federal, ANVISA e Ministério da Agricultura (vigilância sanitária), além da infra-estrutura necessária à logística de sua operação.

Sua área de influência abrange cidades da Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul, além, é claro, do próprio Rio de Janeiro, onde se beneficia de sua proximidade com o Porto do Rio de Janeiro. Essa condição privilegiada tende a possibilitar a integração natural desses dois modais, o aéreo e o marítimo. A acessibilidade fácil por meio rodoviário e a proximidade da ferrovia completam o ambiente completo de integração das diversas modalidades de transporte compondo o grande quadro de logística integrada com foco no aeroporto.

### **3.5.1 O TECA Galeão e o Perdimento**

A origem das cargas postas em perdimento no TECA Galeão é basicamente a mesma dos demais terminais de carga: apreensão diretamente no TECA ou no balcão do terminal de passageiros, além das cargas abandonadas, que por decurso de prazo, segundo a Instrução Normativa nº 69, de 16 de junho de 1999, são transferidas para o Perdimento numa última etapa de tratamento.

Para realizar a gestão do processo de tratamento das cargas em perdimento, o TECA Galeão, conta com a seguinte estrutura de pessoal:

a) Pessoal Orgânico:

1. 01 (um) coordenador;
2. 04 (quatro) profissionais de serviços aeroportuários.

b) Pessoal Terceirizado:

1. 01 (um) apoio administrativo;
2. 03 (três) separadores de carga.

Em relação à estrutura física, o Perdimento do TECA Galeão ocupa, formalmente, uma área de 1.583,51m<sup>2</sup>, o que equivale a 6,33% da área total destinada a importação.

O TECA Galeão, como os demais, sofre com o alto volume das cargas<sup>14</sup> em perdimento, que cresce a cada ano:

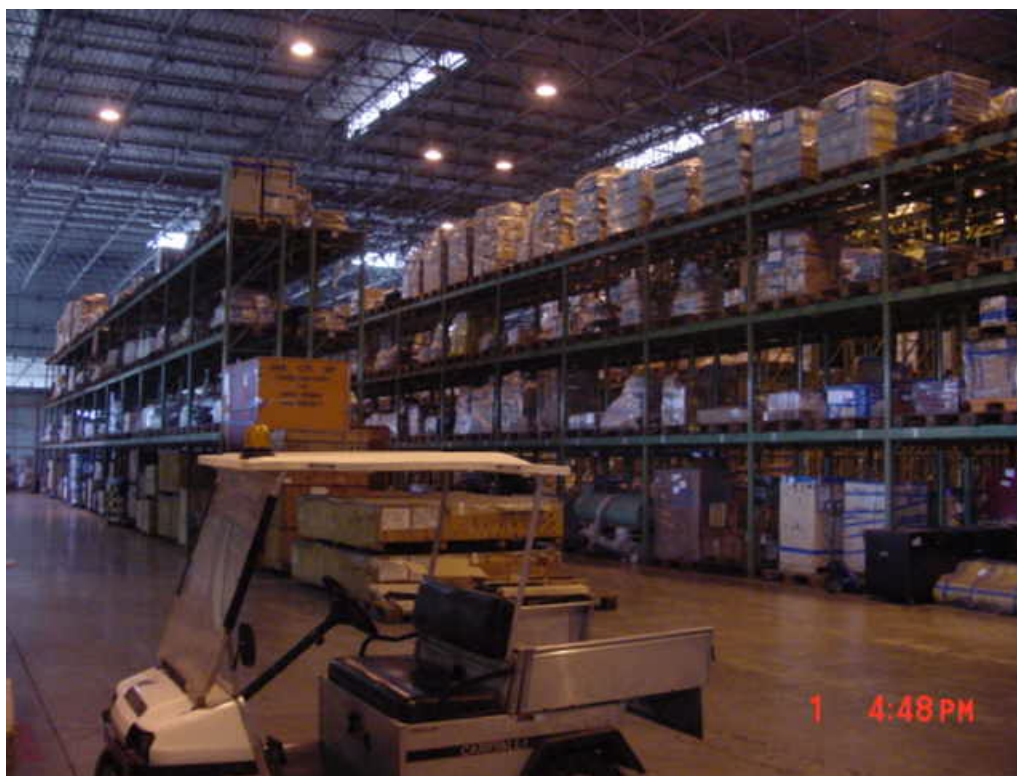
**Tabela 3.1 – Cargas de Importação versus Cargas em Perdimento**

MÊS/ANO	TOTAL DE CARGAS ARMAZENADAS	TOTAL DE CARGAS SUJEITAS A PERDIMENTO	PERCENTUAL
Out/2008	7.190	2.540	35,3%
Out/2009	6.390	2.686	42,0%

**Fonte: INFRAERO**

As 2.686 cargas no Perdimento em Outubro de 2009 correspondem a 7.437 volumes, um total de 223 toneladas, e ocupam uma área física muito maior que a destinada originalmente a essa finalidade.

**Figura 3.4 – Armazenagem de Cargas em Perdimento – TECA Galeão**



**Fonte: INFRAERO**

Outro fator de risco é o grande tempo que a carga fica armazenada no Perdimento. Para o TECA Galeão não há dados estatísticos, porém no ANEXO E encontram-se tais dados para os

<sup>14</sup> Neste contexto, uma carga equivale a um conhecimento aéreo.

TECA Guarulhos e Campinas, ambos dispendo de ambiente tecnológico e procedimentos de operação análogos aos do Galeão.

Quanto à destinação final das cargas em perdimento, o leilão, a incorporação, a destruição, a doação e a remoção para depósito público, o TECA Galeão não se diferencia dos demais terminais da rede INFRAERO.

Por fim, com instalações novas, e consideradas as mais modernas da América Latina, dispostas numa área total de 115 mil metros quadrados e infra-estrutura completa para receber todos os tipos de carga, a operação do TECA Galeão, com grande vocação para as importações, onde destacam-se os materiais destinados à prospecção de petróleo e insumos químico-farmacêuticos, não deveria ser vitimada pelo entrave logístico que se constitui no Perdimento.

#### 4 CONCLUSÃO

O Perdimento, pelos malefícios e turbações causados ao funcionamento e operação dos terminais de carga pode ser considerado uma aberração logística e administrativa. Devido ao exagero de volume e ao descaso e leniência para a solução do problema, ele deixou de constituir-se em função essencial e necessária ao processo de importação para tornar-se entrave ao fluxo intermodal, função precípua do terminal de carga aéreo. Nenhuma etapa do seu atual processo de tratamento, bem como a forma de aplicação dos diplomas legais, contribui para que a INFRAERO desempenhe de forma eficiente e rentável a administração dos Terminais de Carga Aérea por ela operados, com reflexo negativo para seus usuários.

As cargas em que a Receita Federal aplica a pena de Perdimento deveriam ser removidas dos TECAs com maior rapidez, já que os terminais não são projetados, nem possuem o objetivo de servirem como meros armazéns de carga, e sim de serem importantes corredores de passagem dentro do fluxo logístico das operações de transporte que utilizam o modal aéreo como um dos meios para alcançarem o seu fim: a entrega da carga em perfeitas condições no seu destino final.

A Receita Federal mantém cargas durante grandes períodos armazenadas nos Terminais de Carga Aérea da INFRAERO, transformando-os em armazéns de baixo custo e se beneficiando de seguro a custo zero, já que quando da ocorrência de algum sinistro, a INFRAERO deve arcar com a sua indenização.

A depreciação natural do bem, em decorrência de sua obsolescência ou deterioração, e a falta da destinação em tempo oportuno, por parte da Receita Federal, não penalizam em nenhum momento este órgão, tornado desinteressado no desfecho do processo, pois não lhe cabem ônus ou responsabilidade, os quais recaem sobre o terminal, em detrimento dos interesses da INFRAERO.

Embora exista amparo legal para que a INFRAERO cobre da Receita Federal pelos serviços de armazenagem efetivamente prestados, na prática, isso não ocorre em virtude das várias interpretações sobre o arcabouço legal que é aplicado ao Perdimento, sobretudo em relação aos contratos FUNDAT.

Ações que visem a melhoria do processo de tratamento da carga em perdimento devem passar pela revisão da legislação que versa sobre tal assunto, buscando agilizar a liberação e destinação de tais cargas, sem diminuição do controle fiscal e da segurança operacional.

Foi possível determinar com clareza que o atual ordenamento jurídico que rege o processamento da carga de perdimento não é aplicado de forma a atender as necessidades operacionais dos aeroportos internacionais em manterem reduzido o volume dessa carga e manterem o foco do terminal na intermodalidade e não na armazenagem, conforme hipótese adotada, a qual foi comprovada.

A revisão dos procedimentos de liberação e destinação das cargas nas quais foi aplicada a pena de Perdimento deve ser conduzida pela Receita Federal, principal autoridade nesta questão, contando com a participação de todos os envolvidos na cadeia logística, desde o usuário (cliente), passando pelo agente de carga, pelo transportador, pelo operador logístico, autoridade aeroportuária, pela própria INFRAERO e, finalmente, pelos órgãos públicos participantes do processo, aí incluídos a Receita Federal, a ANVISA e o Ministério da Agricultura.

Entre os objetivos desta revisão deve estar a busca pela solução para os seguintes problemas identificados durante a pesquisa:

- a) Longa permanência das cargas em perdimento nos TECA e falta de estímulo à rápida solução da anomalia;
- b) Inexistência de um instrumento que limite o tempo de permanência das cargas e mercadorias nos TECA;
- c) Inadequação dos contratos FUNDAF, cujas algumas cláusulas não propiciam a possibilidade de implantação de um processo eficiente e ágil de tratamento das cargas no Perdimento;
- d) Falta de compartilhamento de responsabilidades, ônus e interesse de finalizar o processo entre Receita e INFRAERO;

- e) Ausência de formas de tarifação que remunerem de forma justa a INFRAERO pelos serviços prestados de guarda e armazenagem; e
- f) Falta de um processo de aplicação e cálculo de multas, na eventualidade de sinistros, proporcionais ao valor das próprias mercadorias.

Tal revisão deve propor medidas tais quais:

- a) Redução dos motivos que levam à situação de carga de perdimento, como maior clareza no processo de taxação das importações;
- b) Diminuição da burocracia para acertos de divergências de peso das cargas e outros parâmetros de pequena monta, que hoje obriga a abertura de processo para correção, contribuindo para que a carga permaneça por mais tempo no terminal;
- c) Atendimento ao pleito dos operadores logísticos de que a carga de perdimento, após os 90 dias sem serem reclamadas e/ou retiradas, sejam transferidas imediatamente, ou pelo menos, mais rapidamente, para os depósitos/armazéns da Receita Federal, já que são confiscadas por tal órgão;
- d) Instalação de representações do poder Judiciário nos principais TECAs, que serviriam para agilizar o desembaraço das cargas de perdimento, destinando-as a leilões, doações ou mesmo destruição; e
- e) Redesenho do processo de tratamento de cargas irregulares e/ou perigosas, que depois de cadastradas no sistema da Receita Federal, não podem ser remetidas de volta ao país de origem. Em países com legislações mais modernas, cargas em tais condições são devolvidas ao país de origem no próximo voo e a empresa aérea transportadora é penalizada.

Considerando o fato da pesquisa ter evidenciado que o ordenamento jurídico existente não é aplicado ou é objeto de interpretações que ensejam o vultoso do problema alcançar níveis



incontroláveis, o estado atual de desinteresse do agente público em resolvê-lo ou reduzi-lo, a natureza interdisciplinar dos conceitos aplicáveis e o hábito já arraigado em conviver em condições adversas sem reação concreta, somente instrumento jurídico específico poderá assegurar a adoção tempestiva de remédios, pelo que, a elaboração de anteprojeto de lei regulando a matéria é a via adequada para a efetivação da requerida revisão do processo de Perdimento.

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ANAC – [www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br) (novembro de 2009)

BALLOU, Ronald H. **Logística Empresarial. Transportes, Administração de Materiais e Distribuição Física**; Tradução de Hugo T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas, 2008.

BARAT, Josef. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico. Volume I – A Visão Histórica**. São Paulo: CLA, 2007.

BARAT, Josef. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico. Volume IV – A Visão Setorial**. São Paulo: CLA, 2007.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional. 19ª edição**. São Paulo: Saraiva, 2006.

CAIXETA-FILHO, José Vicente., MARTINS, Ricardo Silveira (organizadores). **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. São Paulo: Atlas, 2009.

**Constituição da República Federativa do Brasil**, de 1988.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Parcerias na Administração Pública**. São Paulo: Atlas, 2002.

**Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009** (Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior).

**Decreto nº 6.764, de 10 de fevereiro de 2009** (Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério da Fazenda, e dá outras providências).

**Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966** (Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências).

**Decreto-Lei nº 1.455, de 07 de abril de 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).

HARA, Celso Minoru. **Logística: Armazenagem, Distribuição e Trade**. Campinas: Alínea, 2008.

INFRAERO – [www.infraero.gov.br](http://www.infraero.gov.br) (novembro de 2009)

**Instrução Normativa SRF nº 69, de 16 de junho de 1999** (Dispõe sobre o despacho aduaneiro de mercadorias consideradas abandonadas por decurso de prazo em recinto alfandegado e sujeitas à pena de perdimento.).

**Lei nº 5.882, de 12 de dezembro de 1972** (Constituição da INFRAERO).

**Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973** (Utilização e a exploração dos aeroportos).

**Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002** (Código Civil Brasileiro).

**Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003** (Legislação Tributária Federal).

MAGALHÃES, José dos Santos de. **Um Método para Dimensionamento de Terminais de Carga Aérea no Brasil**. Tese de mestrado. São José dos Campos: ITA, 1998.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 32ª edição. São Paulo: Malheiros, 2006.

OACI. **Normas e Recomendações Internacionais – Facilitação – Anexo 09 à Convenção da Aviação Civil Internacional**. 9ª ed. Montreal: Organização de Aviação Civil Internacional, 1990.

PAULSEN, Leandro. **Direito Tributário: Constituição e Código Tributário à Luz da Doutrina e da Jurisprudência**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998.

**Portaria SRF nº 969, de 22 de setembro de 2006** (Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências).

**Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001** (Aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia).

**Portaria 544/GM5, de 01 de julho de 1986** (Fixa valores especiais de Tarifa Aeroportuária de Armazenagem e Capatazia devida pela utilização dos serviços relativos à guarda, manuseio, movimentação e controle da mercadoria).

RAZZOLINI FILHO, Edelvino. **Logística: Evolução na Administração – Desempenho e Flexibilidade**. Curitiba: Juruá, 2009.

## **ANEXO A – A LEGISLAÇÃO E AS RECEITAS TARIFÁRIAS DA INFRAERO**

Este anexo complementa as citações à legislação que consubstanciam o amparo legal para que a INFRAERO tenha o direito de tarifar seus serviços:

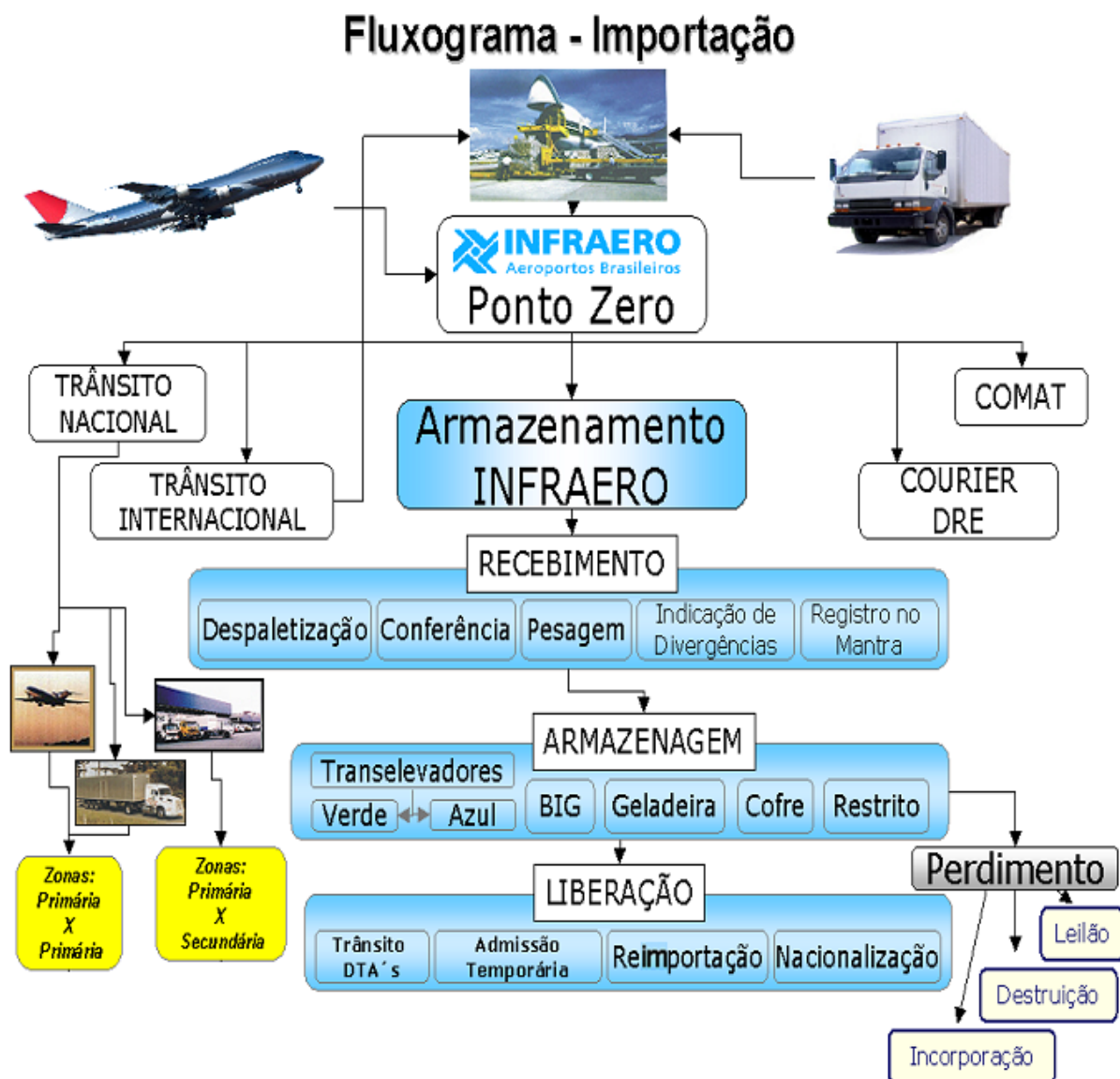
A Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, estabelece que as receitas financeiras da INFRAERO, entre outras, são constituídas das tarifas aeroportuárias arrecadadas nos aeroportos por ela administrados.

O artigo 3º, da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, traz a definição de “Tarifas aeroportuárias”, que são os preços pagos a título de “Tarifa de Embarque”, “Tarifa de Pouso”, “Tarifa de Permanência”, “Tarifa de Armazenagem” e “Tarifa de Capatazia”, essas duas últimas relativas aos serviços de armazenamento, guarda, controle e manuseio das cargas nos Terminais de Carga Aérea. Seu artigo 2º estabelece que a utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto estão sujeitos ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

O Decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983, artigo 3º, parágrafo 3º, define que, salvo isenções previstas em lei, nenhuma pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, poderá se eximir do pagamento das tarifas aeroportuárias.

## ANEXO B – FLUXOS: IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Figura B.1 – Fluxo de Importação



Fonte: INFRAERO

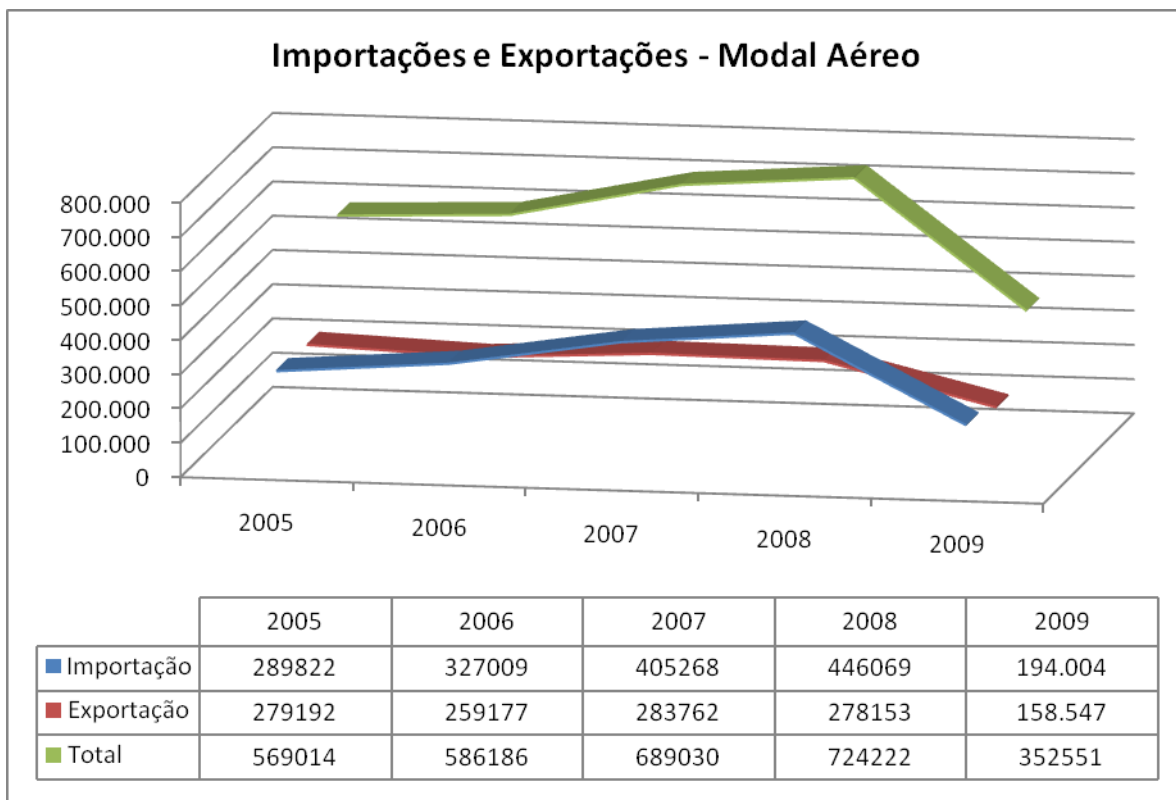
Figura B.2 – Fluxo de Exportação



Fonte: INFRAERO

## ANEXO C – IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES – 2005 A 2009

**Gráfico C.1 – Importações e Exportações – Modal Aéreo**



**Fonte: INFRAERO (2005 à 2008) / ANAC (Janeiro a Setembro de 2009)**

## ANEXO D – ALGUMAS DEFINIÇÕES RELATIVAS A CARGA AÉREA

<b>AEROPORTO INTERNACIONAL</b>	Aeródromo designado como aeroporto de entrada e saída de tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas as formalidades de alfândega, imigração, de saúde pública, de quarentena agrícola e animal e demais formalidades correlatas.
<b>ARMAZÉM ALFANDEGADO</b>	Área destinada à movimentação e ao depósito de mercadorias importadas ou destinadas à exportação que devam movimentar-se ou permanecer sob controle aduaneiro.
<b>AVARIA</b>	Qualquer dano causado à mercadoria ou a sua embalagem.
<b>BAGAGEM DESACOMPANHADA</b>	Bagagem não transportada na mesma aeronave em que viajaram os passageiros ou tripulantes a quem pertença.
<b>CAPATAZIA</b>	Manuseio e movimentação da carga.
<b>CARGA AÉREA</b>	Toda e qualquer mercadoria que possa ser transportada por uma aeronave, sob contrato e relacionada a um conhecimento aéreo.
<b>CARGA EM TRÂNSITO</b>	Carga armazenada temporariamente enquanto aguarda seu embarque rumo a seu próximo destino.
<b>CARGA UNITIZADA</b>	Carga formada por itens ou embalagens unidos por algum meio físico e com formato apropriado para facilitar a sua movimentação, transporte e estocagem.
<b>CIF</b>	Custo, Seguro e Frete (“Cost”, “Insurance” and “Freight”).
<b>CLIMATIZAÇÃO</b>	Processo empregado para se obter a temperatura e umidade necessárias ao armazenamento de cargas com tais necessidades.
<b>CONFERÊNCIA DOCUMENTAL</b>	Conferência de toda a documentação referente à carga de importação e/ou exportação.
<b>CONFERÊNCIA FÍSICA</b>	Verificação de carga, sendo observadas suas características físicas, tais como o peso, a embalagem, a natureza, a quantidade de volumes e as avarias.
<b>CONSIGNATÁRIO</b>	Pessoa física ou jurídica, dona da mercadoria ou para quem ela é consignada ou destinada.
<b>CONSOLIDAÇÃO</b>	Agrupamento de pequenas remessas em uma grande remessa para carregamento como uma só unidade, visando a redução das tarifas envolvidas em seu transporte.
<b>CONTAINER</b>	Recipiente usado para acondicionar mercadorias para o transporte em aeronaves, navios e caminhões.
<b>DAE</b>	Documento utilizado para a cobrança de débitos relativos às Tarifas de Armazenagem e de Capatazia de mercadorias <u>exportadas</u> por via aérea.
<b>DAI</b>	Documento utilizado para a cobrança de débitos relativos às Tarifas de Armazenagem e de Capatazia de mercadorias <u>importadas</u> por via aérea.
<b>DECLARAÇÃO DE EXPORTAÇÃO</b>	Documento normalmente utilizado para o recebimento de cargas nos Terminais de Carga Aérea.
<b>DESCONSOLIDAÇÃO</b>	Desmembramento do conhecimento aéreo relativo à carga consolidada, com o objetivo de que prevaleçam os conhecimentos parciais, componentes da consolidação.
<b>DI</b>	Documento utilizado no desembaraço aduaneiro de carga importada.



<b>DRAW-BACK</b>	O benefício de suspensão, isenção ou restituição total ou parcial dos tributos fiscais exigíveis na importação de mercadoria exportada após beneficiamento, ou destinada à fabricação, complementação ou acondicionamento de outra a ser exportada.
<b>DTA</b>	Documento utilizado para o despacho de trânsito aduaneiro.
<b>ETIQUETA DE LACRAÇÃO</b>	Utilizada quando uma embalagem apresenta qualquer tipo de avaria e/ou violação.
<b>GUIA DE ENTREGA DE MERCADORIA EM PERDIMENTO</b>	Comprovação do término de responsabilidade de guarda da mercadoria em perdimento junto à Receita Federal.
<b>HOUSE – HAWB (FILHOTE)</b>	Comprovação do contrato de transporte realizado entre o agente consolidador e o expedidor, emitido em nome do destinatário final da mercadoria transportada de forma consolidada.
<b>MANTRA</b>	<p>Sistema Integrado da Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento: Conjunto de sistemas que possibilitam a gestão informatizada do Manifesto e do Trânsito aduaneiro de cargas importadas.</p> <p>Concebido pela SRF e desenvolvido pelo SERPRO, entrou em operação em janeiro de 1995 no TECA Galeão, posteriormente difundido para os demais TECA alfandegados.</p> <p>Via EDI (Electronic Data Interchange), o MANTRA possibilita o recebimento diretamente do exterior os dados, provenientes das companhias aéreas, relativos às cargas de importação, o que reduz o tempo e os custos operacionais.</p> <p>O MANTRA permite o controle do o fluxo da carga desde o informe pela companhia aérea, quando ainda se encontra no exterior, até sua saída da zona primária.</p> <p>Controla, em tempo real, a movimentação das cargas nos armazéns alfandegados, o que permite à autoridade aduaneira a o gerenciamento de todo o fluxo logístico.</p>
<b>MASTER – MAWB (CONSOLIDADA)</b>	Contrato de transporte, realizado entre o agente consolidador e a empresa de transporte aéreo, englobando várias mercadorias, cobertas por mais de um conhecimento parcial.
<b>PORTA-PALLETS</b>	Estantes de aço utilizadas para a verticalização da armazenagem.
<b>TARIFA DE CAPATAZIA</b>	Tarifa devida pela movimentação e manuseio das mercadorias nos armazéns de carga área dos aeroportos. Incide sobre o consignatário ou transportador aéreo, no caso de carga aérea em trânsito.
<b>TERMINAL DE CARGA AÉREA</b>	Conjunto de áreas cobertas e/ou descobertas do aeroporto, especificamente delimitadas para o recebimento, guarda, armazenagem, controle, movimentação e entrega de carga transportada ou a transportar por via aérea.
<b>TRANSPORTE INTERMODAL</b>	Utilização de duas ou mais modalidades de transportes na movimentação de uma carga.

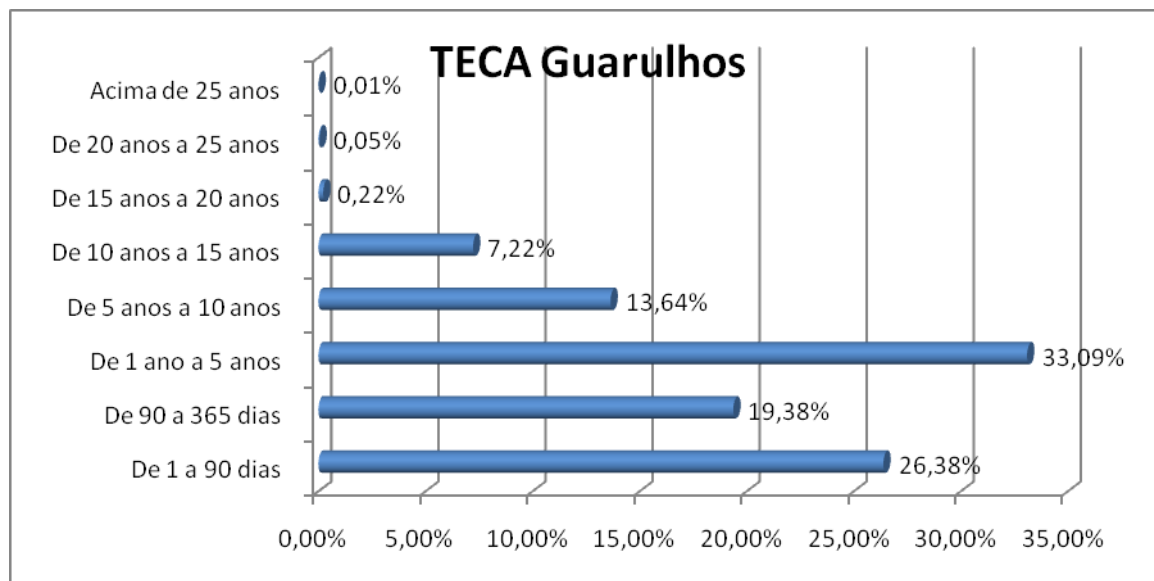
**ANEXO E – TEMPO DE ARMAZENAMENTO NO PERDIMENTO – TECA  
GUARULHOS E TECA CAMPINAS**

**Tabela E.1 – Tempo de Armazenamento no Perdimento – TECA Guarulhos**

<b>Tempo de Armazenamento</b>	<b>Total</b>		
	<b>Cargas</b>	<b>Peso (kg)</b>	<b>Volume</b>
<b>De 1 a 90 dias</b>	<b>13.888</b>	<b>2.717.833</b>	<b>70.136</b>
<b>De 90 a 365 dias</b>	<b>10.200</b>	<b>747.610</b>	<b>24.616</b>
<b>De 1 ano a 5 anos</b>	<b>17.421</b>	<b>992.925</b>	<b>41.479</b>
<b>De 5 anos a 10 anos</b>	<b>7.181</b>	<b>650.736</b>	<b>28.805</b>
<b>De 10 anos a 15 anos</b>	<b>3.802</b>	<b>345.649</b>	<b>13.392</b>
<b>De 15 anos a 20 anos</b>	<b>118</b>	<b>3.138</b>	<b>206</b>
<b>De 20 anos a 25 anos</b>	<b>27</b>	<b>1.423</b>	<b>112</b>
<b>Acima de 25 anos</b>	<b>3</b>	<b>202</b>	<b>13</b>
<b>TOTAL</b>	<b>52.640</b>	<b>5.459.515</b>	<b>178.759</b>

**Fonte: INFRAERO (Outubro/2008)**

**Gráfico E.1 – TECA Guarulhos – Cargas no Perdimento por Tempo de Armazenagem**



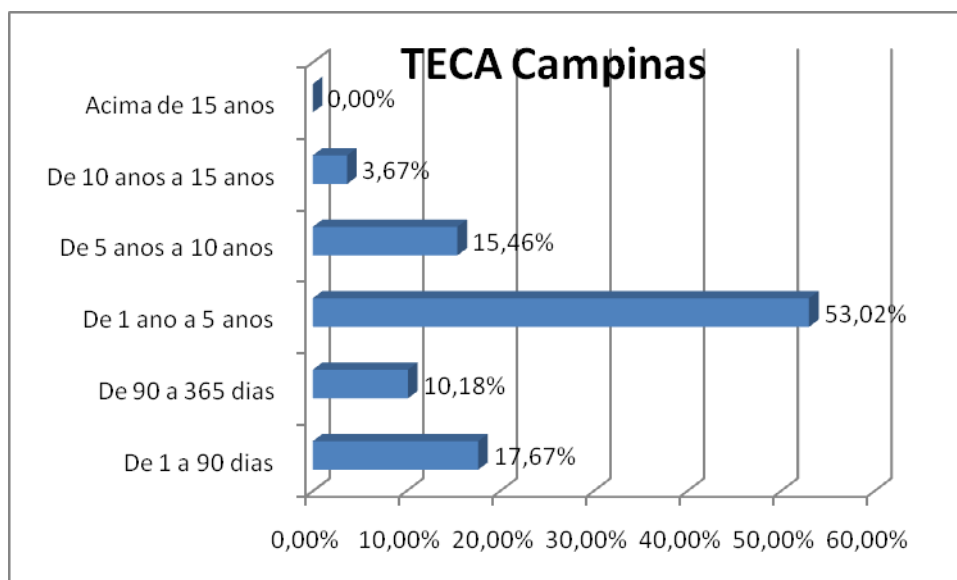
Fonte: INFRAERO (Outubro/2008)

**Tabela E.2 – Tempo de Armazenamento no Perdimento – TECA Campinas/Viracopos**

Tempo de Armazenamento	Total		
	Cargas	Peso (kg)	Volume
De 1 a 90 dias	9.602	3.058.805	43.953
De 90 a 365 dias	5.528	307.781	12.958
De 1 ano a 5 anos	28.806	822.103	47.039
De 5 anos a 10 anos	8.397	1.291.857	22.574
De 10 anos a 15 anos	1.994	112.357	3.963
Acima de 15 anos	2	56	3
<b>TOTAL</b>	<b>54.329</b>	<b>5.592.959</b>	<b>130.490</b>

Fonte: INFRAERO (Outubro/2008)

**Gráfico E.2 – TECA Campinas – Cargas no Perdimento por Tempo de Armazenagem**



**Fonte: INFRAERO (Outubro/2008)**