



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11128.729461/2013-71
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3402-011.249 – 3ª Seção de Julgamento / 4ª Câmara / 2ª Turma Ordinária
Sessão de 18 de dezembro de 2023
Recorrente SAGA COMISSARIA DE DESPACHOS LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Ano-calendário: 2008

COMPETÊNCIA SOBRE RELEVAÇÃO DE PENALIDADES

Não é da competência para aplicar relevação de penalidades, a qual foi atribuída ao Subsecretário da Receita Federal do Brasil de Tributação e Julgamento, nos termos da Portaria RFB nº 224/2019.

PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. INAPLICABILIDADE AO PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL. SÚMULA CARF Nº 11.

A impugnação e recursos tempestivos suspendem a exigibilidade do crédito tributário e impede o início do prazo prescricional para a sua cobrança. Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal (Súmula CARF nº 11).

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2008

PRAZO PARA APRESENTAR INFORMAÇÕES SOBRE CARGA.

A IN RFB nº 800/2007 estabeleceu, em seu artigo 22, os prazos a serem cumpridos para a prestação de informação sobre veículos e cargas, cuja vigência ficou suspensa até 1º de abril de 2009, no entanto, o § 2º, do artigo 50, desta mesma IN RFB, determina os prazos que serão cumpridos até a vigência plena do artigo 22.

AGENTE DE CARGA. DESPACHO DE EXPORTAÇÃO. REGISTRO EXTEMPORÂNEO DOS DADOS DA CARGA. LEGITIMIDADE PASSIVA. IMPOSIÇÃO DA MULTA. POSSIBILIDADE

Não cabe a alegação de ilegitimidade passiva do agente de carga em relação a penalidades relativas a intempestividade na prestação de informações no SISCARGA de sua responsabilidade. Aplicação da Súmula CARF nº 185.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Pedro Sousa Bispo - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Jorge Luís Cabral - Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Jorge Luis Cabral, Marina Righi Rodrigues Lara, Wagner Mota Momesso de Oliveira (suplente convocado(a)), Wilson Antonio de Souza Correa (suplente convocado(a)), Cynthia Elena de Campos, Pedro Sousa Bispo (Presidente). Ausente(s) o conselheiro(a) Renata da Silveira Bilhim, substituído(a) pelo(a) conselheiro(a) Wilson Antonio de Souza Correa, o conselheiro(a) Lazaro Antonio Souza Soares, substituído(a) pelo(a) conselheiro(a) Wagner Mota Momesso de Oliveira.

Relatório

Trata-se de Recurso Voluntário interposto contra o Acórdão nº 16-96.611, proferido pela 4ª Turma de Julgamento da Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento do Rio de Janeiro/RJO, que por unanimidade de votos julgou improcedente a Impugnação do Auto de Infração e considerou devida a exação.

Adoto o relatório do Acórdão de Primeira Instância por entender que bem descreve a situação.

“Trata o presente processo de Auto de Infração com exigência de multa regulamentar pela não prestação de informação sobre veículo ou carga transportada.

Nos termos das normas de procedimentos em vigor, a empresa supra foi considerada responsável para efeitos legais e fiscais pela apresentação dos dados e informações eletrônicas fora do prazo estabelecido pela Receita Federal do Brasil – RFB:

“O Agente de Carga SAGA COMISSARIA DE DESPACHOS LTDA - EPP, CNPJ 85110799000121, concluiu a desconsolidação relativa ao Conhecimento Eletrônico Sub-Máster (MHBL) CE 180805194427368 a destempo às 18:41:13 h do dia 17/10/2008, segundo o prazo previamente estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil- RFB, para o seu conhecimento eletrônico agregado (HBL) CE 180805196796719.

A carga objeto da desconsolidação em comento foi trazida ao Porto de Santos acondicionada no(s) Container(s) NYKU7028919, pelo Navio MATE, em sua viagem 103W, no dia 14/10/2008, com atracação registrada às 04:40:00 h. Os documentos eletrônicos de transporte que ampararam a chegada da embarcação para a carga são: Escala 08000229461, Manifesto Eletrônico 1808501914759, Conhecimento Eletrônico Máster MBL 180805190127742, Conhecimento Eletrônico Sub-Máster MHBL 180805194427368 e Conhecimento Eletrônico Agregado HBL 180805196796719.”

Cientificada do Auto de Infração, a interessada apresentou impugnação e aditamentos posteriores alegando em síntese:

- *A interessada não causou dano à Fiscalização;*
- *Os prazos do art.22 da IN RFB nº 800/2007 estão suspensos pelo art.50 do mesmo diploma legal;*
- *A penalidade fere princípios constitucionais;*
- *Pede a relevação da multa.”*

Assim decidiu a Autoridade Julgadora de Primeira Instância:

“ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Ano-calendário: 2008

OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. NÃO PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO DE CARGA. MULTA.

É cabível a multa 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.

*Impugnação Improcedente
Crédito Tributário Mantido*

A Recorrente tomou ciência da Decisão de Primeira Instância no dia 04 de agosto de 2020, e apresentou Recurso Voluntário no dia 03 de setembro de 2020.

Em seu Recurso Voluntário alega que:

“3. Para efeitos de pre-questionamento, invocamos que o auto, tal como lavrado ignora o sistema jurídico ao ofender princípio da ordem econômica que prevê tratamento especial para empresa de pequeno porte (EPP); igualmente ofende interesse das empresas nacionais em favor das estrangeiras; desconsidera que o conceito de tributo não abrange o de multa (sanção por ato ilícito), assim inaplicável a responsabilidade que tenta imputar invocando disposições do CTN; não faz qualquer graduação da multa, o que prejudica sua legalidade em face da teoria das sanções administrativas; carece de razoabilidade da multa pela desproporção ao valor recebido pelo serviço; aplica multa com efeito de confisco; ignora que não há conduta da agente conexa ao resultado pois a Saga não tinha o domínio do fato (as informações foram recebidas a posteriori, e o transportador efetivo teria essas informações, jamais a pequena empresa aqui no Brasil, representante do representante); deturpa a natureza do interesse público cujo matiz é orientar antes de reprimir; faz vistas grossas ao fato de que não houve qualquer embaraço à atividade fiscalizatória, que foi o bem jurídico destacado pelo fiscal como ofendido pelo suposto atraso na prestação de informações.

4. Mais do que isso, é notório, que desde o final de 2012, e especialmente início de 2013 houve movimentação interna na Secretaria da Receita Federal do Brasil para lavrar autos de infração com base em fatos atribuídos ao SISCARGA entre 2008 e 2009, pois está na iminência de completar o prazo prescricional de 05(cinco) anos. Com isso e na voracidade arrecadatória, atropelam tudo e a todos, já que ninguém lhes coloca limitações. Vivemos o que muitos chamam de ditadura da Receita Federal.

*5. Nessa linha, o transcurso de lapso temporal tão dilatado – mesmo que eventualmente ainda não prescrito, implica cerceamento de defesa pela distância dos fatos, e dificuldade de reconstruir a explicação da contribuinte.
(...)”*

Alega também que o artigo 50, da IN RFB nº 800/2007 teria suspenso o prazo para a prestação de informações de carga à Aduana.

Argui a relevância das penalidades com base no artigo 736, do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.

Por fim, apresenta o seguinte pedido:

*“21. Assim, com toda a vênua, pede a revisão da decisão a quo, e consequentemente a **IMPROCEDÊNCIA TOTAL** deste auto de Infração, e retirada do CNPJ desta contribuinte de eventuais cadastros de devedores que tenha sido inscrita pela SRF.
22. Pede deferimento.”*

Este é o relatório.

Voto

Conselheiro Jorge Luís Cabral, Relator.

O Recurso Voluntário é tempestivo e reveste-se dos demais requisitos de admissibilidade, no entanto, dele tomo conhecimento apenas parcialmente.

Preliminarmente, destaco que parte das alegações da Recorrente referem-se a considerações sobre proporcionalidade, efeito confiscatório da multa e atuação da Autoridade Tributária em relação à arrecadação de tributos federais.

Ocorre que alegações de proporcionalidade e de efeito confiscatório revestem-se de uma tentativa de se discutir a ilegalidade ou constitucionalidade das normas de direito tributário, tema que está fora das competências do CARF, conforme a súmula CARF nº 2.

“Súmula CARF nº 2

Aprovada pelo Pleno em 2006

O CARF não é competente para se pronunciar sobre a inconstitucionalidade de lei tributária.

Acórdãos Precedentes:

Acórdão nº 101-94876, de 25/02/2005 Acórdão nº 103-21568, de 18/03/2004 Acórdão nº 105-14586, de 11/08/2004 Acórdão nº 108-06035, de 14/03/2000 Acórdão nº 102-46146, de 15/10/2003 Acórdão nº 203-09298, de 05/11/2003 Acórdão nº 201-77691, de 16/06/2004 Acórdão nº 202-15674, de 06/07/2004 Acórdão nº 201-78180, de 27/01/2005 Acórdão nº 204-00115, de 17/05/2005”

Por outro lado, as alegações sobre as motivações gerais da atuação administrativa e operacional da Autoridade Tributária também não está no âmbito da discussão do Processo Administrativo Fiscal, na medida em que esta atuação precisa ser vinculada nos termos do artigo 3º, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, o Código Tributário Nacional, e não há nenhum elemento objetivo no Recurso Voluntário que pudesse levar a discussão a estes termos no caso concreto.

*Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e **cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.**(grifo nosso)*

Isto também inclui a aplicação, não prevista na legislação, de graduação da penalidade por condição especial do contribuinte (porte ou nacionalidade).

Quanto ao requerimento para a relevação das penalidades, nos termos do artigo 736, do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009 (Regulamento Aduaneiro), o Decreto Lei nº 1.042, de 21 de outubro de 1969, em seu artigo 4º, autoriza o Ministro da Economia a relevar penalidades que não decorram de infrações das quais não tenham resultado falta ou insuficiência de pagamento de tributos federais:

“Art 4º O Ministro da Fazenda, em despacho fundamentado, poderá relevar penalidades relativas a infrações de que não tenha resultado falta ou insuficiência no recolhimento de tributos federais atendendo:

I - A erro ou ignorância escusável do infrator, quanto a matéria de fato;

II - A equidade, em relação às características pessoais ou materiais do caso, inclusive ausência de intuito doloso.

§ 1º A relevação da penalidade pode ser condicionada à correção prévia das irregularidades que tenham dado origem ao processo fiscal.

§ 2º O Ministro da Fazenda poderá delegar a competência que este artigo lhe atribui.”

No uso da prerrogativa que lhe foi conferida pelo § 2º, acima transcrito, o Ministro da Economia delegou ao Secretário da Receita Federal do Brasil a competência para a relevar penalidades, pela Portaria MF nº 214, de 28 de março de 1979.

“O Ministro de Estado da Fazenda no uso de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto nos artigos 11 e 12 do Decreto-lei nº 200 de 25 de fevereiro de 1967 e no Decreto nº 62.460 de 25 de março de 1968,

RESOLVE:

I -Delegar competência ao Secretário da Receita Federal para:

(...)

f) decidir sobre relevação de penalidades nos termos do artigo 49 do Decreto-lei nº 1.042 de 21 de outubro de 1969

II -O Secretário da Receita Federal poderá subdelegar as atribuições de que trata a presente Portaria.

(...)”

O Secretário da Receita Federal do Brasil, por sua vez, subdelegou a competência para o Subsecretário de Tributação e Contencioso, nos termos do artigo 2-B, da Portaria RFB nº 224, de 07 de fevereiro de 2019.

“Art. 2º-B Fica subdelegada competência ao Subsecretário de Tributação e Contencioso para decidir sobre relevação de penalidades nos termos do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.042, de 21 de outubro de 1969, ressalvado o disposto no parágrafo único.

Parágrafo único. Nos casos de relevação das penalidades de que trata o art. 76 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, a competência fica subdelegada ao Subsecretário de Aduana e Relações Internacionais.”

Sendo assim, a aplicação do previsto no artigo 736, do Regulamento Aduaneiro não é de competência deste Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, e o requerimento para a relevação de penalidades também não pode ser conhecido.

Sendo assim, considero descabidas tais alegações e fora da competência deste Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, de forma que delas não tomo conhecimento.

Desta forma, tomo conhecimento do Recurso Voluntário apenas em relação às demais motivações de fato e de direito da Recorrente.

Passo então a tratar as alegações que foram conhecidas.

1. Da Ilegitimidade Passiva

O controle de unidades de cargas em operações marítimas internacionais é atividade extremamente complexa, que envolve o controle das próprias unidades pelos seus portos de origem, destino e consignatários, e pelo controle de seus conteúdos, através identificação das diversas cargas unitizadas presentes em seu interior.

Assim, diferentes agentes entregam diferentes informações à Autoridade Aduaneira, conforme o nível de seu envolvimento nas diversas operações relacionadas, ou não existiriam diferentes agentes envolvidos. Enquanto a principal obrigação do armador é pela gestão náutica do navio, rotas, unidades de carga que serão desembarcadas em cada porto, e sua procedência, o conteúdo de cada unidade de carga, individualizado pelos diversos possíveis clientes em cargas unitizadas, cabe aos agentes de desconsolidação de cargas.

A IN RFB nº 800/2007 é bem clara em seu artigo 2º, ao definir e caracterizar cada agente de forma diferenciada, cada qual com sua especialidade e conteúdo das informações de interesse do controle aduaneiro, não podendo se confundir de forma alguma a empresa que opera o navio, sua navegação e movimentação das unidades de carga, e o trabalho de operadores de desconsolidação de natureza completamente diversa, ainda que relacionada.

“Art. 2º Para os efeitos desta Instrução Normativa define-se como:

I - unitização de carga, o acondicionamento de diversos volumes em uma única unidade de carga;

II - consolidação de carga, o acobertamento de um ou mais conhecimentos de carga para transporte sob um único conhecimento genérico, envolvendo ou não a unitização da carga;

(...)

IV - o transportador classifica-se em:

a) empresa de navegação operadora, quando se tratar do armador da embarcação;

b) empresa de navegação parceira, quando o transportador não for o operador da embarcação;

c) consolidador, tratando-se de transportador não enquadrado nas alíneas “a” e “b”, responsável pela consolidação da carga na origem; (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

d) desconsolidador, no caso de transportador não enquadrado nas alíneas “a” e “b”, responsável pela desconsolidação da carga no destino; e (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

e) agente de carga, quando se tratar de consolidador ou desconsolidador nacional;

(...)

Seção

II

Da Representação do Transportador

Art. 3º O consolidador estrangeiro é representado no País por agente de carga.

Parágrafo único. O consolidador estrangeiro é também chamado de Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).

Art. 4º **A empresa de navegação é representada no País por agência de navegação, também denominada agência marítima.**

§ 1º Entende-se por agência de navegação a pessoa jurídica nacional que represente a empresa de navegação em um ou mais portos no País.

§ 2º **A representação é obrigatória para o transportador estrangeiro.**

§ 3º Um transportador poderá ser representado por mais de uma agência de navegação, a qual poderá representar mais de um transportador.

Art. 5º As referências nesta Instrução Normativa a transportador abrangem a sua representação por agência de navegação ou por agente de carga.”

Não cabe portanto a alegação, que na condição de mandatário, o agente de carga não possua qualquer responsabilidade em praticar os atos de responsabilidade sobre as informações de carga junto às autoridades públicas, pois é justamente esta a razão de ser deste agente intermediário, e nisto está a motivação de contratação de seus serviços pelos operadores efetivos dos navios e de cargas, num porto estrangeiro.

Sem razão à Recorrente.

2. Ausência de Dano ao Erário ou de Embarço à Fiscalização

O controle da carga manifestada em veículos de transporte em viagens internacionais, ingressando em território aduaneiro, ou dele saindo, é elemento fundamental da atividade do controle aduaneiro, atividade essencial aos interesses fazendários nacionais, conforme previsto no artigo 237, da Constituição Federal de 1988, conforme transcrevo a seguir:

“Art. 237. A fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda.”

Novamente, destacamos que o ingresso de qualquer mercadoria estrangeira é feito de forma obrigatória pelas Zonas Primárias, e o controle aduaneiro, além de seu caráter primário de natureza tributária pela administração dos tributos incidentes nas operações de importação e exportação, tem um caráter secundário extrafiscal de grande relevância, o qual envolve a própria segurança da nação brasileira, em seus vários aspectos: o que abarca os controles sanitários de interesse agropecuário e de saúde humana, de segurança pública (pelo impedimento ao ingresso irregular de drogas e entorpecentes proibidos e de armamento ilegal), proteção do patrimônio histórico e de biodiversidade, e ainda pela proteção do mercado brasileiro da concorrência desleal, na medida que as mercadorias exportadas via de regra são isentas da tributação em seus países de origem, introduzindo um desequilíbrio competitivo com a produção nacional tributada internamente.

O controle das cargas manifestadas e da obrigatoriedade de prestação detalhada da procedência, descrição e valor das cargas que circulam pelas Zonas Primárias não possui apenas o interesse de se mensurar adequadamente o montante eventual de tributos devidos, mas principalmente impedir que cargas que não sejam do conhecimento da Autoridade Aduaneira possam circular sem controle pelas áreas de segurança alfandegária e posteriormente serem

introduzidas no território aduaneiro de forma irregular com grande potencial de risco sanitário, de segurança pública e econômico, pelo uso irregular da escala proporcionada pelas vias regulares de comércio.

Tanto é assim que a penalidade capital do Direito Aduaneiro configura-se no perdimento da própria carga quando qualquer tentativa de se burlar o controle de mercadorias não desembaraçadas se manifestar, o que podemos destacar em diversas modalidades de hipóteses de sujeição ao perdimento dos incisos do artigo 105, do Decreto-Lei nº 37/1966.

A gestão do controle aduaneiro, não apenas como elemento de fiscalização, mas também como elemento de parte da cadeia logística nacional, pela dimensão do impacto que as ações de fiscalização e controle possam ter no tempo e nos custos envolvidos na manutenção das cargas internacionais em portos, aeroportos e pontos alfandegados de fronteira, depende cada vez mais da gestão antecipada das informações de carga, que entram e saem das Zonas Primárias e das medidas de gerenciamento de riscos, que permitem à Autoridade Aduaneira diminuir os custos de sua atividade para importadores, exportadores e outros agentes envolvidos, pela seleção das cargas que serão efetivamente conferidas, e pelo acompanhamento não intrusivo nas demais movimentações.

Arguir que atrasos ou falta na prestação de informações de carga não implica em nenhum prejuízo à fiscalização, ou de dano ao erário, somente pode decorrer do total desconhecimento do alcance e das consequências do trabalho de controle do comércio exterior realizado nos portos, aeroportos e pontos de fronteira, pois a própria ausência ou atraso nas informações implica em prejuízos difusos em diversas áreas e com consequências nas medidas de tratamento de risco de difícil mensuração, em detrimento à segurança do comércio e aos custos dos próprios operadores regulares.

Sem razão à Recorrente.

3. Da Prescrição Intercorrente

A Portaria MF nº 343, de 09 de junho de 2015, que estabelece o Regimento Interno do CARE, em seu artigo 45, inciso VI, do Anexo II, determina que é hipótese de perda de mandato o conselheiro que deixar de observar súmula ou Resolução do Pleno da CSRF.

“Art. 45. Perderá o mandato o conselheiro que:

(...)

VI - deixar de observar enunciado de súmula ou de resolução do Pleno da CSRF, bem como o disposto no art. 62;

(...)”

A súmula 11, do Pleno da CSRF estabelece o seguinte:

“Súmula CARE nº 11

Aprovada pelo Pleno em 2006

Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal. (Vinculante, conforme Portaria MF nº 277, de 07/06/2018, DOU de 08/06/2018).

Acórdãos Precedentes:

Acórdão nº 103-21113, de 05/12/2002 Acórdão nº 104-19410, de 12/06/2003 Acórdão nº 104-19980, de 13/05/2004 Acórdão nº 105-15025, de 13/04/2005 Acórdão nº 107-07733, de 11/08/2004 Acórdão nº 202-07929, de 22/08/1995 Acórdão nº 203-02815, de 23/10/1996 Acórdão nº 203-04404, de 11/05/1998 Acórdão nº 201-73615, de 24/02/2000 Acórdão nº 201-76985, de 11/06/2003”

Não cabe assim a alegação de cerceamento do direito de defesa com base na prescrição intercorrente.

Sendo assim, sem razão à Recorrente.

4. Dos prazos para prestar informações

A Autoridade Tributária, em cumprimento à delegação de competência prevista em Lei, na alínea e, inciso IV, do artigo 107, do Decreto-Lei nº 37/1966, acima transcrito, estabeleceu os prazos através do artigo 22, da IN RFB nº 800/2007:

“Art. 22. São os seguintes os prazos mínimos para a prestação das informações à RFB:

I - as relativas ao veículo e suas escalas, cinco dias antes da chegada da embarcação no porto; e
II - as correspondentes ao manifesto e seus CE, bem como para toda associação de CE a manifesto e de manifesto a escala:

a) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a carregar em porto nacional, em caso de cargas despachadas para exportação, quando o item de carga for granel;

b) cinco horas antes da saída da embarcação, para manifestos de cargas estrangeiras com carregamento em porto nacional, quando toda a carga for granel; (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

c) cinco horas antes da saída da embarcação, para os manifestos CAB, BCN e ITR e respectivos CE;

d) quarenta e oito horas antes da chegada da embarcação, para os manifestos e respectivos CE a descarregar em porto nacional, ou que permaneçam a bordo; e

(...)”

O texto acima, reproduzido com a redação que tinha à época de ocorrência dos eventos que ensejaram a autuação, determina os prazos a serem cumpridos, no entanto, até o dia 10 de abril de 2009, os prazos exigíveis são regulados pelo artigo 50, da mesma IN RFB.

“Art. 50. Os prazos de antecedência previstos no art. 22 desta Instrução Normativa somente serão obrigatórios a partir de 1º de abril de 2009. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 899, de 29 de dezembro de 2008)

Parágrafo único. O disposto no caput não exime o transportador da obrigação de prestar informações sobre:

I - a escala, com antecedência mínima de cinco horas, ressalvados prazos menores estabelecidos em rotas de exceção; e

II - as cargas transportadas, antes da atracação ou da desatracação da embarcação em porto no País.”

Em que pese o artigo 50, acima transcrito, suspender a aplicação dos prazos previstos no artigo 22, conforme o *caput*, também encontramos no mesmo artigo os prazos que seriam vigentes até a data de 10 de abril de 2009, nos incisos do seu § único, que seria, no caso concreto, *“antes da atracação (...) da embarcação em porto no País”*. Em todos os casos relacionados à autuação, as informações foram prestadas após a data e hora da atracação.

Sendo assim, improcedente a argumentação da Recorrente.

Conclusão

Desta forma, voto por negar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Jorge Luís Cabral

