



Ministério da Economia
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



Processo nº 11613.720208/2012-07
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3003-001.782 – 3ª Seção de Julgamento / 3ª Turma Extraordinária
Sessão de 19 de maio de 2021
Recorrente PRONTO EXPRESS LOGISTICA SA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 14/07/2012

PLANO DE CONTINGÊNCIA. CONTROLE DE CARGA. SISCARGA INOPERANTE

Havendo autorização regular para a atracação desacatração de embarcações e não havendo bloqueio ou impedimento expresso da autoridade aduaneira desnecessário a exigência adicional de termo de responsabilidade e passe de saída.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

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

(documento assinado digitalmente)

Marcos Antônio Borges - Presidente

(documento assinado digitalmente)

Ariene d'Arc Diniz e Amaral - Relatora

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Marcos Antônio Borges (presidente), Muller Nonato Cavalcanti Silva, Lara Moura Franco Eduardo e Ariene d'Arc Diniz e Amaral (relatora).

Relatório

Adoto o relatório da Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento, que narra os fatos:

“Trata o presente de autos de infração que exigem a multa administrativa aduaneira por saída não autorizada de veículo de local sob controle aduaneiro e a multa por não prestar ao controle aduaneiro informações a respeito de operação que realiza, ou de carga sob sua responsabilidade.

Consta do auto de infração a seguintes descrição dos fatos:

001 - -SAÍDA DE VEÍCULO DE LOCAL SOB CONTROLE ADUANEIRO, SEM AUTORIZAÇÃO PRÉVIA

Promoveu a saída dos navios Sepang Express viagem 019A e Global Leader viagem 078S do local sob controle aduaneiro Terminal Portuário Miguel Oliveira - Aratu - Candeias -I Bahia, ' sem autorização prévia da autoridade aduaneira, conforme documentos Jâriexds.Conforme despacho exarado pelo auditor fiscal da Receita Federal do Brasil que [fez o atendimento em tela, quando o sistema Siscomex Carga, que controla o fluxo de embarcações e mercadorias em portos alfandegados, estiver fora do ar, se faz necessária! a aplicação de normas de contingência, no caso a IN RFB 835/08. Nesse caso, o referido sistema deve ser considerado formalmente inoperante, conforme ocorreu (art. 2º da IN RFB835/08, c.c. Art. 1º, XIX, da Portaria IRF/Aratu nº 02/2011). Numa situação como essa, a saída da embarcação fica condicionada à apresentação de um termo de responsabilidade e à emissão de um passe de saída. Ocorre que, no caso em tela, as embarcações se foram sem os citados documentos, que deveriam ter sido emitidos previamente a sua partida (art. 3º da IN RFB 835/08).

O auditor alertou, ainda, os interessados para a necessidade de apresentação de informações posteriores conforme o § 1º do art. 4º da Instrução Normativa RFB"nº ' 835/2008, em prazo determinado, o que também não ocorreu (vide documento com despacho do AFRFB em anexo).

Em vista disso, o operador incidiu nas infrações contidas nos arts. 728, ' "e" è"f"*do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Dec. 6759/2009. Este texto atende a todas'as infrações citadas neste auto. R\$ 10.000,00 pela saída irregular de dois navios'e R\$ 10.000,00 pela não apresentação de informações posteriores sobre os dois navios. Cabe ressaltar que o interessado informou que o navio havia desatracado em 14/08/2012, todavia a desatracação efetiva se deu em 14/07/2012. O protocolo do documento comprova o erro, pois foi feito em 19/07/2012.

IO2s-'-NÃO PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO SOBRE CARGA ARMAZENADA OU SOB SUA RESPONSABILIDADE,OU SOBRE OPERAÇÕES EXECUTADAS ! Operador portuário deixou de prestar informação sobre operações que executou, na forma e prazo estabelecidos pela RFB, na IN RFB 835/08, conforme melhor explicitado no texto anterior

A autuada apresenta impugnação por meio da qual alega:

- prestou informações sobre a chegada dos navios e sobre as cargas a serem desembarcadas no sistema SISCOMEX SISCARGA, e obteve assim o numero de manifestos para cada um;
- os navios atracaram e as cargas foram desembarcadas e entregues às autoridades do local;
- mas no momento da desatracação das embarcações o sistema SISCOMEX SISCARGA tornou-se inoperante, não possibilitando a inserção de outros dados;
- então peticionou à Aduana autorização para a desatracação das embarcações, face a inoperância do SISCARGA; essas petições foram recebidas e as desatracações foram autorizadas; junta cópias dos documentos;
- as embarcações partiram da porto após essa a liberação.
- o procedimento usual com a inoperância do SISCARGA é o transportador ou operador peticionar com posterior anuencia da autoridade fiscal;
- o lançamento afirma que a legislação aplicável seria a IN RFB n. 835 de 2008. Ocorre que o Chefe da Unidade da RFB não comunicou o plano de contingência nos termos previstos nessa IN, o que significa que não é aplicável ao caso, e sim a IN RFB n. 800 de 2007.

É o relatório.”

A DRJ julgou improcedente a impugnação, mantendo o crédito tributário exigido.
Destaco do voto condutor:

“Os dispositivos legais citados atestam ser inválida a tese do impugnante de que, nos casos de inoperância do Siscomex Carga no momento de desatracação do navio, bastaria *“o simples peticionamento, com posterior anuência da autoridade fiscal”*. A legislação é clara ao estabelecer a necessidade de apresentação de termo de responsabilidade e emissão de passe de saída antes da saída da embarcação.”

A contribuinte foi cientificada da decisão em 25/09/2019. Em 25/10/2019, apresentou recurso voluntário reiterando a correção do procedimento e autorização para a desatracação da embarcação.

É o relatório.

Voto

Conselheira Ariene d’Arc Diniz e Amaral, Relatora.

O presente recurso contém matéria de competência desta E. Turma da 3ª Seção do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.

Sobre a tempestividade do recurso, considerando o cumprimento do prazo para interposição da peça recursal - 30 (trinta) dias a contar da intimação, é tempestivo o recurso.

Presentes os demais requisitos de admissibilidade, dele tomo conhecimento.

Contra o recorrente foi lavrado auto de infração em razão da ausência de termo de responsabilidade e emissão de passe de saída da embarcação:

001 - SAÍDA DE VEÍCULO DE LOCAL SOB CONTROLE ADUANEIRO, SEM AUTORIZAÇÃO PRÉVIA

Promoveu a saída dos navios Sepang Express viagem 019A e Global Leader viagem 078S do local sob controle aduaneiro Terminal Portuário Miguel Oliveira - Aratu - Candeias - Bahia, sem autorização prévia da autoridade aduaneira, conforme documentos anexos. Conforme despacho exarado pelo auditor fiscal da Receita Federal do Brasil que fez o atendimento em tela, quando o sistema Siscomex Carga, que controla o fluxo de embarcações e mercadorias em portos alfandegados, estiver fora do ar, se faz necessária a aplicação de normas de contingência, no caso a IN RFB 835/08. Nesse caso, o referido sistema deve ser considerado formalmente inoperante, conforme ocorreu (art. 2º da IN RFB835/08, c.c. Art. 1º, XIX, da Portaria IRF/Aratu nº 02/2011). Numa situação como essa, a saída da embarcação fica condicionada à apresentação de um termo de responsabilidade e à emissão de um passe de saída. Ocorre que, no caso em tela, as embarcações se foram sem os citados documentos, que deveriam ter sido emitidos previamente a sua partida (art. 3º da IN RFB 835/08).

O auditor alertou, ainda, os interessados para a necessidade de apresentação de informações posteriores conforme o § 1 do art. 4º da Instrução Normativa RFB nº 835/2008, em prazo determinado, o que também não ocorreu (vide documento com despacho do AFRFB em anexo).

Em vista disso, o operador incidiu nas infrações contidas nos arts. 728, "e" e "f" do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Dec. 6759/2009. Este texto atende a todas as infrações citadas neste auto. R\$ 10.000,00 pela saída irregular de dois navios e R\$ 10.000,00 pela não apresentação de informações posteriores sobre os dois navios. Cabe ressaltar que o interessado informou que o navio havia desatracado em 14/08/2012, todavia a desatracação efetiva se deu em 14/07/2012. O protocolo do documento comprova o erro, pois foi feito em 19/07/2012.

Na impugnação e no recurso voluntário o contribuinte apresenta os requerimentos que foram apresentados a autoridade aduaneira para requerimento de atração e desatracação da embarcação:

autorização prévia da autoridade aduaneira;

e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga; e

Vejam, pelo estabelecido nos dispositivos legais que fundamentariam a aplicação da sanção à Recorrente, que não há o que se falar em saída de veículo de local ou recinto sob controle aduaneiro, sem autorização prévia da autoridade aduaneira, porque como pode ser atestado com a documentação abaixo, e, em anexo, houve a expressa autorização da Autoridade Aduaneira tanto em relação a atracação como a desatracação, nem muito menos que não houve prestação de informação sobre o veículo ou carga transportada.

À RECEITA FEDERAL DE ARATU

REF.: EFETIVAÇÃO DE ATRACAÇÃO DO NAVIO SEPANG EXPRESS

Prezados Srs.

Na condição de Operadores Portuários e Fiéis Depositários da Ford Motor Company Brasil, junto a este terminal portuário (código **BRARB004**), solicitamos a efetivação de atracação no SISCARGA, do navio **Sepang Express**, viagem **19A** (IMO nº **9448061**), o qual atracou neste terminal em 14/07/2012 às 09:35hs, para realizar operação carga de descarga de veículos.

MOTIVO: Sistema Siscarga Inoperante.

[Handwritten signature]
Atenciosamente,

Nilson Dias
Coordenador de Operações – tel.: 8232.1129
Pronto Express Logística Ltda
CPJ 03867580/0001-07

*Autoriz. a operação
na ausência de controle*
RECEITA FEDERAL DO BRASIL
Em 14/07/12
NOME DO SEU MUNICÍPIO: ARATU
SICRIS: 3002.0000
RE/AR
R/R
JLA
RECEBIDA

[Handwritten signature]

À RECEITA FEDERAL DE ARATU

REF.: EFETIVAÇÃO DE DESATRACAÇÃO DO NAVIO SEPANG EXPRESS

Prezados Srs.

Na condição de Operadores Portuários e Fiéis Depositários da Ford Motor Company Brasil, junto a este terminal portuário (código **BRARB004**), solicitamos a efetivação de desatracação no SISCARGA, do navio **Sepang Express**, viagem **019A** (IMO nº **9448061**), o qual atracou neste terminal em 14/07/2012 às 9:35hs, para realizar operação de embarque e desembarque de veículos. O navio desatracou em 14/08/2012 às 21:30hs.

MOTIVO: Sistema Siscarga Inoperante

Atenciosamente,



Nilson Dias

Coordenador de Operações – tel.: 8232.1129

Pronto Express Logística Ltda

CPJ 03867580/0001-07

- Autorização expressa da RFB para efetiva desatracação do navio Global Leader:

À RECEITA FEDERAL DE ARATU

REF.: EFETIVAÇÃO DE DESATRACAÇÃO DO NAVIO GLOBAL LEADER

Prezados Srs.

Na condição de Operadores Portuários e Fiéis Depositários da Ford Motor Company Brasil, junto a este terminal portuário (código **BRARB004**), solicitamos a efetivação de desatracação no SISCARGA, do navio **Global Leader**, viagem **078SB** (IMO nº **9237319**), o qual atracou neste terminal em 13/07/2012 às 16:58hs, para realizar operação de embarque de veículos. O navio desatracou em 14/08/2012 às 00:22hs.

MOTIVO: Sistema Siscarga Inoperante

Atenciosamente,



Nilson Dias

Coordenador de Operações – tel.: 8232.1129

Pronto Express Logística Ltda

CPJ 03867580/0001-07

Considero suficiente para o afastamento da penalidade os argumentos e a documentação apresentada pela Recorrente. Entendo, como o relator de origem “que as

embarcações foram regularmente autorizadas a atracar. E as informações a respeito foram prestadas ao controle aduaneiro, e assim foram gerados os manifestos, os dados dos conhecimentos e das cargas e das mercadorias. O que ficou pendente com a inoperância do sistema se refere à desatracação. Mas, conforme nos demonstram a impugnação com seus anexos, o operador solicitou autorização para desatracar e a obteve. Não se pode, diante desses documentos, exigir adicionalmente termo de responsabilidade e passe de saída quando não houve bloqueio ou impedimento expresso da autoridade aduaneira”.

Coaduno integralmente com os termos do voto vencido do Auditor Eloy Eros da Silva Nogueira – relator da matéria, entendimento que transcrevo e adoto como razão de decidir nos termos regimentais:

“O contraditório orbita em torno do fato das embarcações terem partido do porto sem apresentarem termo de responsabilidade e passe de saída, que, segundo a autoridade fiscal, deveriam ter sido emitidos previamente. **Vejamos o que dispõe a legislação a respeito:**

Decreto 6759 de 2009:

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 64. O veículo será tomado como garantia dos débitos fiscais, inclusive os decorrentes de multas que sejam aplicadas ao transportador ou ao seu condutor (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 39, § 2º).

§ 1º Enquanto não concluídos os procedimentos fiscais destinados a verificar a existência de eventuais débitos para com a Fazenda Nacional, a autoridade aduaneira poderá permitir a saída do veículo, mediante termo de responsabilidade firmado pelo representante do transportador, no País (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 39, § 3º, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 1988, art. 1º).

§ 2º. A exigência do crédito tributário constituído em termo de responsabilidade, na forma do § 1º, será feita de acordo com o disposto nos arts. 761 a 766.

Art. 65. A autoridade aduaneira poderá impedir a saída, da zona primária, de qualquer veículo que não haja satisfeito às exigências legais ou regulamentares (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 42).

Parágrafo único. Poderá ser vedado o acesso, a locais ou recintos alfandegados, de veículos cuja permanência possa ser considerada inconveniente aos interesses da Fazenda Nacional.

Art. 728. Aplicam-se ainda as seguintes multas (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 107, incisos I a VI, VII, alínea “a” e “c” a “g”, VIII, IX, X, alíneas “a” e “b”, e XI, com a redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, art. 77):

.....

IV - de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais):

a) por ponto percentual que ultrapasse a margem de cinco por cento, na diferença de peso apurada em relação ao manifesto de carga a granel apresentado pelo transportador marítimo, fluvial ou lacustre;

b) por mês-calendário, a quem não apresentar à fiscalização os documentos relativos à operação que realizar ou em que intervier, bem como outros documentos exigidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, ou não mantiver os correspondentes arquivos em boa guarda e ordem;

c) a quem, por qualquer meio ou forma, omissiva ou comissiva, embarçar, dificultar ou impedir ação de fiscalização aduaneira, inclusive no caso de não-apresentação de resposta, no prazo estipulado, a intimação em procedimento fiscal;

d) a quem promover a saída de veículo de local ou recinto sob controle aduaneiro, sem autorização prévia da autoridade aduaneira;

e) por deixar de prestar informação sobre veículo ou carga nele transportada, **ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil**, aplicada à empresa de transporte internacional, inclusive a prestadora de serviços de transporte internacional expresso porta-a-porta, ou ao agente de carga; e

f) por deixar de prestar informação sobre carga armazenada, ou sob sua responsabilidade, ou sobre as operações que execute, na forma e no prazo estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, aplicada ao depositário ou ao operador portuário;

Os procedimentos de controle aduaneiro se apóiam em sistemas informatizados, e **há uma instrução normativa que prevê plano de contingência na hipótese do sistema dedicado à carga não estiver funcionando:**

IN RFB n 835 de 2008

Art. 1º Na impossibilidade de acesso ao Siscomex Carga, por mais de duas horas consecutivas, em virtude de problemas de ordem técnica do sistema, ou na ocorrência de fatores operacionais que prejudiquem o fluxo de comércio exterior, as operações relativas ao controle de embarcações e cargas em portos alfandegados, conforme estabelecido na Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007, observarão os procedimentos previstos nesta Instrução Normativa.

Art. 2º Compete ao chefe da unidade da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), no âmbito de sua jurisdição, reconhecer a impossibilidade de acesso ao sistema, por razões de ordem técnica, e autorizar a adoção dos procedimentos de contingência.

Parágrafo único. A data e a hora da restauração do acesso ao sistema deverá ser registrada nos documentos de autorização, para fins de auditoria e controle.

Art. 3º Na hipótese do art. 2º serão adotados os seguintes procedimentos de contingência, relativamente à operação da embarcação:

I - na impossibilidade de registro da atracação, o início da operação da embarcação fica condicionada a autorização formal da RFB;

II - na impossibilidade de registro da última desatracação, a saída da embarcação fica condicionada à apresentação do termo de responsabilidade de que trata o art. 64 do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, e à emissão de passe de saída;

III - na impossibilidade de extração da relação de manifestos, cargas e contêineres vazios a descarregar:

a) o transportador responsável pela embarcação deverá disponibilizar ao operador portuário a relação de cargas a descarregar e a carregar;

b) o depositário deverá disponibilizar ao operador portuário a relação de cargas a carregar, autorizadas pela RFB antes da impossibilidade do acesso ao sistema;

c) o operador portuário deverá utilizar as relações disponibilizadas pelo transportador e pelo depositário e deverá relacionar as cargas descarregadas ou carregadas, mencionando todos os elementos necessários à identificação dos volumes. Art. 4º Na hipótese do art. 2º, restaurado o acesso ao sistema:

I - a autoridade aduaneira deverá registrar no sistema a data da efetiva atracação ou desatracação da embarcação;

II - o operador portuário deverá emitir o extrato de manifestos, cargas e contêineres vazios a descarregar, confrontá-los com a relação de cargas descarregadas ou carregadas e entregar à RFB a declaração positiva ou negativa de divergências verificadas;

III - relativamente à informação dos manifestos, conhecimento eletrônico (CE) e itens, o transportador deverá informar todos os manifestos, CE e itens no sistema, relacioná-los e solicitar à RFB a baixa dos bloqueios decorrentes da informação após o prazo estabelecido.

§ 1º **A prestação das informações referidas nos incisos II e III do caput deverá ocorrer até o final do segundo dia subsequente ao da restauração do acesso ao sistema, observado o art. 45 da Instrução Normativa RFB nº 800, de 27 de dezembro de 2007, no caso de eventual prestação de informação fora do prazo.**

§ 2º Para fins de baixa dos bloqueios por informação prestada após o prazo, nos termos do inciso III do caput, sem imposição de penalidades, a autoridade aduaneira levará em conta o período de paralisação do sistema.

Art. 5º Quando a impossibilidade de acesso ao sistema ocorrer entre 1h:00 e 3h:00 da manhã, no horário oficial de Brasília, para fins de manutenção diária do sistema, o operador portuário deverá registrar a atracação da embarcação, mesmo com atraso, até as 5h:00 da manhã do mesmo dia.

§ 1º Durante o período previsto no caput, o operador portuário poderá iniciar a operação do navio, mesmo sem ter efetuado o registro de atracação no sistema, desde que a carga tenha sido previamente informada no sistema.

§ 2º Para fins de verificação das cargas que podem ser carregadas ou descarregadas, o operador portuário deverá efetuar a consulta ao sistema, antes do horário previsto no caput.

§ 3º Durante o período de manutenção do sistema, os transportadores não terão acesso ao sistema para prestar informações, devendo adiantar a prestação de suas informações.

§ 4º Após efetuar o registro de atracação, os operadores e depositários deverão consultar o sistema para verificar a existência de indicação de bloqueio das cargas, e adotar, quando for o caso, as providências previstas para o correspondente desbloqueio.

Art. 6º Os procedimentos estabelecidos nos arts. 3º e 4º poderão ser aplicados, até 30 de abril de 2008, a critério do chefe da unidade da RFB com jurisdição sobre o porto alfandegado, em outras situações justificadas.

Art. 6º Os procedimentos estabelecidos nos arts. 3º e 4º poderão ser aplicados, até 30 de junho de 2008, a critério do chefe da unidade da RFB com jurisdição sobre o porto alfandegado, em outras situações justificadas.

(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 841, de 28 de abril de 2008)

Parágrafo único. Na hipótese de que trata o caput, deverá ser mantido o registro das justificativas para a adoção dos procedimentos especiais, bem como dos prazos estabelecidos para sua aplicação e para a adoção das providências relacionadas com os respectivos registros no sistema, pelos usuários e servidores da RFB.

Esse plano de contingência mantém vinculação e dependência com a legislação que disciplina o próprio controle de carga, no caso a IN RFB n. 800/2007:

IN RFB n 800 de 2007:

CAPÍTULO III DO CONTROLE DE EMBARCAÇÕES E CARGAS

Seção I Da Chegada e Saída da Embarcação

Art. 32. O transportador responsável pela embarcação informará, no Siscomex Carga, a atracação da embarcação no porto de escala.

(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014) (Vide Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 1º O registro da atracação no porto de escala estabelece o momento da efetiva chegada da embarcação e equivale à emissão do termo de entrada, nos termos do art. 32 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.

(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 2º A chegada no primeiro porto formaliza a entrada da embarcação no País, caracterizando o fim da espontaneidade para denúncia de infração imputável ao transportador ou ao responsável pelo veículo, relativa à carga nele transportada.

(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014) **§ 3º A RFB informará a atracação no caso de omissão do transportador.**

(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 4o (Revogado(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 5o (Revogado(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

Art. 32-A. O transportador responsável pela embarcação solicitará, no Siscomex Carga, o passe de saída do porto.

(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)
(Vide Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 1º O passe de saída autoriza a saída da embarcação do porto por parte da RFB.

(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 2º A emissão do passe de saída será realizada automaticamente pelo Siscomex Carga, condicionada à inexistência de bloqueio específico para a embarcação e à conclusão das operações da embarcação por cada operador portuário.

(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 3º O passe de saída poderá ser cancelado pela RFB.

(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

Seção IX Do Bloqueio de Escalas e Cargas

Art. 42. As operações da embarcação e de suas cargas poderão ser impedidas pela RFB mediante registro de bloqueio no Siscomex Carga.

(Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 1º O bloqueio é procedimento fiscal e poderá ser aplicado de forma manual ou automática a uma escala, manifesto, CE ou item de carga.

(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

§ 2º Consideram-se autorizadas pela RFB as operações da embarcação e as operações de carga quando não bloqueadas no Siscomex Carga, desde que atendidas as demais condições estabelecidas nesta Instrução Normativa e demais normas complementares. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1473, de 02 de junho de 2014)

Art. 43. O bloqueio de escala da embarcação compreende a vedação:

I - da operação de carga e descarga da embarcação no porto; ou

II - a saída da embarcação do porto.

Parágrafo único. O bloqueio da escala será aplicado nas seguintes hipóteses:

I - desalfandegamento do porto ou terminal portuário, observadas as normas específicas aplicáveis;

II - suspensão das operações portuárias, proibição de operação da embarcação na escala, ou de sua saída do porto, determinada pela autoridade competente;

III - operação de busca na embarcação, realizada pela autoridade aduaneira;

IV - aplicação de pena de perdimento da embarcação; ou

V - determinação judicial.

Art. 44. O bloqueio de carga poderá atingir todo o manifesto, CE ou item da carga.

§ 1º O bloqueio referido no caput será aplicado automaticamente, na hipótese de descumprimento do prazo de prestação da respectiva informação, no sistema, compreendendo a vedação para:

I - desunitização de contêiner;

II - vinculação do CE a DI, DSI ou declaração de trânsito aduaneiro; e

III - transferência da carga do pátio do porto para outro recinto alfandegado jurisdicionado pela mesma unidade da RFB, a critério desta.

Esses textos nos ensinam que a chegada e saída de veículos e cargas procedentes e destinados ao exterior se submetem a controle aduaneiro, e que há providências concretas a serem tomadas pelo transportador e pelos oficiais aduaneiros.

Devido ao volume e à frequência das operações dessas movimentações de entrada e saída do território nacional de veículos e cargas, as soluções de gerenciamento dos controles se aproveitam das funcionalidades dos sistemas informatizados, mas nelas não se engessam, atentos à necessidade de se balancear e se obter agilidade e hígidez, efetividade e cooperatividade, precisão e economicidade.

Por exemplo, as regras prevêem que: 1º) a Receita Federal poderá suprir de ofício a omissão do transportador quanto à atracação; 2º) a RFB poderá bloquear a movimentação de veículo ou carga; 3º) o registro de atracação cumpre a necessidade do pedido e termo de entrada e chegada no local alfandegado.

Há um ganho de produtividade e eficiência quando a Aduana não precisa ser demandada caso a caso para gerar a autorização de atracação e para gerar caso a caso a autorização de desatracação. A solução é permitir essas operações sob controle do sistema informatizado e dar condições à aduana de gerenciar o conjunto e atuar nas excepcionalidades e nos conflitos com parâmetros de controle. Daí que o passe de saída seja considerado automaticamente gerado quando a Aduana não tiver determinado um bloqueio específico, conforme dispõe o § 2º do art. 32-A da IN RFB n. 800/2007 (incluído pela IN RFB 1.473 de 2014 e que, por sua natureza, deve ser aplicada ao caso hoje sob apreciação).

Notemos que o auto de infração não traz informação de que tenha havido bloqueio para as embarcações desatracarem e seguirem viagem. Entendo que o passe de saída, sem a existência de bloqueio, passou a ser considerado automaticamente emitido. O que implica que, nesse caso, aqueles navios também possam se beneficiar desse dispositivo de regulação.

Ademais, não encontramos no processo documento que represente o ato da Chefia da Unidade local inaugurando o procedimento de contingência justificável pela inoperância do sistema SISCARGA. (art. 2º da IN RFB n. 835 de 2008) Essa situação me leva a concluir que realmente essa instrução normativa não se aplica ao caso, pois considero ser esse ato um requisito para a aplicação da contingência. Daí que concluo que não cabe exigir Termo de Responsabilidade e passe de saída como prescreve essa IN.

Recordemos que nem todas as situações de inoperância do sistema SISCARGA demandam o contingenciamento criado por esta IN RFB 835 de 2008.

Há, ademais, que se observar que as embarcações foram regularmente autorizadas a atracar. E as informações a respeito foram prestadas ao controle aduaneiro, e assim foram gerados os manifestos, os dados dos conhecimentos e das cargas e das mercadorias. O que ficou pendente com a inoperância do sistema se refere à desatracação. Mas, conforme nos demonstram a impugnação com seus anexos, o operador solicitou autorização para desatracar e a obteve. Não se pode, diante desses

documentos, exigir adicionalmente termo de responsabilidade e passe de saída quando não houve bloqueio ou impedimento expresso da autoridade aduaneira.

Portanto, em minha visão, não se deu a infração da saída não autorizada das embarcações.

Com relação à infração de não prestar informações, creio que ela se refere exclusivamente à desatracação. Mas essa informação parece ser suprida com o fato de considerarmos que a falta dessa informação ter sido superada com a geração automática de passe de saída quando não há bloqueio determinado pelo oficial aduaneiro. A finalização da descarga e a prestação dos dados a respeito de cada carga conclui o manifesto e o termo de entrada, o que ocorreu nos casos, não havendo prejuízo ao controle aduaneiro.

Conclusão:

Proponho ma este Colegiado considerar procedente a impugnação.

Eloy Eros da Silva Nogueira - relator.!

Diante do exposto, voto por conhecer do Recurso Voluntário, e, no mérito, dar provimento.

É como voto.

(documento assinado digitalmente)

Ariene d'Arc Diniz e Amaral