

01/02/2010

EDIÇÃO Nº 425 - 1ª QUINZENA DE FEVEREIRO/2010

## **Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior**

*Rodrigo da Paz Ferreira Darbilly  
e André de Seixas P. Alves \**



### **Os Exageros das Multas Aplicadas Contra os Agentes de Cargas Depois da Entrada em Vigor da IN 800/2007**

Neste artigo trataremos da IN 800/2007, em especial as penalidades passíveis de cominação aos agentes de cargas, tema este que causa grande controvérsia e preocupação a este fundamental setor do mercado de comércio exterior e logística.

Antes da Instrução Normativa nº 800 de 27 de dezembro de 2007, os armadores, agentes de cargas, agentes marítimos, despachantes aduaneiros e demais intervenientes, prepararam-se para operacionalizar suas atividades no SISCOMEX CARGA. No entanto, apesar dos investimentos e treinamento, problemas antigos e inerentes à atividade, que antes eram relevados pelas Autoridades Alfandegárias, passaram subitamente a não mais ser tolerados.

Com essa nova postura das autoridades, os agentes de cargas vêm sendo constantemente penalizados com multas pesadas no valor de R\$ 5.000,00 por CE. Tais penalidades, quando aplicadas cumulativamente, podem chegar a mais de R\$ 50.000,00 dependendo da operação.

Ou seja, um abalo à saúde financeira das empresas num mercado muito concorrido e com margem de lucro mínima, isso sem mencionar a escassez de cargas e a redução das operações durante a crise mundial no ano de 2009.

Como já ressaltado, os agentes de cargas nacionais, empresas essenciais para o bom desempenho do comércio exterior, preocuparam-se com a adaptação ao SISCARGA, e conseguiram se adaptar a nova sistemática, cumprindo pontualmente a colocação de informações detalhadas e respeitando os prazos estabelecidos na IN nº 800/2007.

Porém, apesar de todo o esforço empenhado pelos agentes na adequação ao novo sistema, causou surpresa o fato de que os NVOCC's estrangeiros, agentes no exterior, exportadores estrangeiros e importadores brasileiros não tiveram o mesmo êxito na adaptação às novas regras.

Com isso, erros de classificação de mercadorias, atrasos de informações provenientes do exterior e outros problemas, que fogem ao controle dos agentes de cargas nacionais, começaram a originar, indiscriminadamente, a lavratura de autos de infração pelas autoridades com a aplicação de reiteradas multas contra os agentes brasileiros.

Os autos de infração lavrados, basicamente, referem-se a duas situações: (i) o atraso na prestação das informações pelo agente de carga; (ii) e/ou o pedido de retificação de dados no sistema.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

Como se sabe, as causas de retificação geralmente decorrem de dados incorretos constantes do B/L, informações incorretas de NCM de mercadorias, etc.

Por sua vez, os atrasos normalmente ocorrem pela demora no envio da documentação do NVOCC na origem, demora no fornecimento do CE Master ou Sub-master pelo agente marítimo ou pelo co-loader, falhas no próprio SISCARGA, etc.

Importante destacar que os erros de preenchimento de B/L sempre existiram e as autoridades sempre acataram a carta de correção espontaneamente apresentada em tempo, sem que houvesse qualquer imposição de penalidade. Agora, com a entrada em vigor da IN 800/2007, a carta de correção, solicitação de retificação nos termos do Art. 24 da IN 800/2007, simplesmente passou a ser desconsiderada.

Como resultado, os agentes de cargas brasileiros passaram a ser penalizados pelos problemas acima citados, problemas estes que se iniciaram na origem com informações erroneamente prestadas pelo exportador ao NVOCC, que, conseqüentemente, as repassou ao armador para emissão do conhecimento master. Ou seja, os agentes de cargas nacionais vêm sendo penalizados por falhas na prestação de informações sobre as quais não possuem qualquer controle.

Ora, é sabido que as informações pertinentes à carga preenchidas no conhecimento de transporte são de responsabilidades dos exportadores. Eles conhecem as mercadorias, suas características e devem buscar junto aos importadores brasileiros a sua correta classificação fiscal (NCM), bem como suas especificações. Tais informações, portanto, não são, nem nunca foram, responsabilidade de quem transporta e, muito menos, de seus agentes.

Logo, parece-nos contraditório que a IN 800/2007 preveja a possibilidade de retificação de informações (art. 24 – via carta de correção eletrônica) e a sanha da fiscalização nas reiteradas autuações impostas aos agentes de cargas e outras empresas, mesmo após efetuada pelos mesmos em tempo a retificação de informações.

No que se refere às questões de atrasos de informações, causadas por problemas na origem, ou por intervenientes, os agentes de cargas vêm sendo penalizados mesmo comprovando sua total ausência de culpa no evento.

Ainda que fale a autoridade fiscal em responsabilidade objetiva na prestação de informações (art. 136 CTN), importante ressaltar que este tipo de multa aplicada com base no Regulamento Aduaneiro é autônoma e não possui a natureza jurídica de tributo, e, mesmo que tivesse natureza tributária deveria ser interpretada em consonância com o art. 112 do CTN, ou seja, da maneira mais favorável ao acusado em caso de dúvida quanto à capitulação legal do fato; à natureza ou às circunstâncias materiais do fato, ou à natureza ou extensão dos seus efeitos; à autoria, imputabilidade, ou punibilidade; à natureza da penalidade aplicável, ou à sua graduação.

Para que se tenha uma idéia do absurdo e do extremismo das autoridades fiscais na lavratura dos autos de infração, há registros de agentes que foram autuados mesmo quando panes no SISCARGA inviabilizaram a prestação das informações no prazo legal.

Os próprios agentes de carga corrigem os problemas, agem com boa-fé e retidão no serviço que prestam, pois não é interessante que exista a necessidade de retificações ou retardo na prestação de informações. Tal fato é notório porque pode influenciar no tempo de permanência da carga nos recintos alfandegados, o que gera despesas de armazenagem e demurrages, pelas quais podem vir a ser cobrados. Isso, sem falar no desgaste comercial.

Isto porque, tal problema não impede fiscalização aduaneira, e, tampouco, pode ser considerado como indício de fraude ou intenção de fraudar ou causar dano ao erário pelos agentes de carga.

Este fato é de extrema importância, pois atrairia a aplicação do disposto no art. 736 do Decreto nº 6.759, que trata da relevação de penalidades. O texto do artigo afirma que poderão ser relevadas penalidades que não resultem em ausência ou insuficiência de recolhimento de tributos, quando o contribuinte não tenha agido com má-fé e nos casos de erro escusável em matéria de fato, exatamente como ocorre no caso dos agentes de carga, quanto às informações inseridas no SISCARGA.

Acrescente-se que a retificação apresentada antes de qualquer procedimento fiscal equipara-se a denúncia espontânea, observado os seus efeitos jurídicos, podendo aplicar-se por analogia (art. 108, I, e seu parágrafo 1º, CTN) o preceito do art. 138, do CTN, especialmente seu parágrafo único.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

Resumindo, mero rigor formal não pode penalizar demasiadamente o contribuinte, cuja boa-fé é patente, especialmente quando esta penalização ocorre em flagrante violação aos princípios constitucionais como o da razoabilidade, proporcionalidade e ampla defesa, dentre outros, sendo completamente inconstitucional, ilegal e abusivo qualquer procedimento adotado pela autoridade aduaneira em face dos agentes de cargas que lhes subtraia o direito de apresentar defesa ou que exija pagamento de multas antecipadamente para dar continuidade ao processo.

Portanto, o que se espera das autoridades é uma atuação que respeite os princípios constitucionais e legais aqui citados, e que as penalidades, quando realmente verificadas, sejam direcionadas aos intervenientes corretos.

Por outro lado, devemos reconhecer que existem fiscais que seguem fielmente tais princípios em sua atuação, respeitando os direitos dos contribuintes. O que se deseja, é que a atuação das autoridades alfandegárias seja isonômica em âmbito nacional. Afinal de contas o entendimento pessoal de determinados fiscais não pode inviabilizar ou dificultar o exercício da atividade dos agentes de cargas, atividade vital para o comércio exterior brasileiro.

**Mario Oscar Oliveira & Advogados Associados**  
**E-mail: [rfd@mooadv.com.br](mailto:rfd@mooadv.com.br) e [aseixas.dslaw@irolog.com.br](mailto:aseixas.dslaw@irolog.com.br)**

Nota de Agradecimento: Agradecemos aos os agentes de cargas que em muito nos ajudaram no levantamento de informações sobre as diversas multas aplicadas e ao Dr. Luiz Henrique Oliveira do Escritório - LH Oliveira Advocacia, que compartilhou conosco sua experiência no tema.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior